Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Хлопководство.

(А. И. Книзе и В. И. Юферевъ).

Исторія возникновенія и развитія хлопководства въ Туркестанѣ.

Начало культуры хлопчатника въ Средней Азіи теряется въ дали вѣковъ. Повидимому, хлопчатникъ проникъ сюда изъ Индіи, появившись сначала въ Иранѣ, а затѣмъ уже и въ районѣ рѣкъ Аму-дарьи и Сыръ-дарьи.

Дошедшія до насъ свѣдѣнія даютъ основанія думать, что Индія являлась родиной хлопчатника, распространившагося впослѣдствіи въ Китаѣ, Персіи, Туркестанѣ и Малой Азіи — странахъ, входящихъ въ настоящее время въ хлопковый поясъ азіатскаго материка.

Еще въ V столѣтіи до Р. Х. Геродотъ писалъ, что въ Индіи встрѣчаются деревья, которыя въ видѣ плода приносятъ шерсть, красотою и качествомъ превосходящую шерсть овцы, и что индійцы изъ этой шерсти дѣлаютъ свои одежды.

Сортъ хлопчатника, проникшій изъ Индіи въ Среднюю Азію, извѣстенъ въ настоящее время и въ Туркестанѣ подъ именемъ туземнаго или средне-азіатскаго (Gossypium herbaceum L., по мѣстному—гуза). Онъ имѣетъ не вполнѣ раскрывающіяся коробочки и даетъ короткое, грубое и шерстистое волокно.

Въ былое время хлопководство Туркестана имѣло лишь мѣстное значеніе. Получавшійся хлопокъ шелъ на удовлетвореніе потребностей туземнаго населенія, и лишь малая часть волокна вывозилась караваннымъ путемъ на сѣверъ. Временный расцвѣтъ пережила культура хлопчатника въ Средней Азіи въ 60-хъ годахъ прошлаго столѣтія, когда, вслѣдствіе возникшей въ Америкѣ войны, съ прекращеніемъ привоза на европейскій материкъ американскаго хлопка, цѣны на хлопковое волокно сильно поднялись. Но съ паденіемъ цѣнъ воздѣлываніе хлопчатника въ Туркестанѣ снова сократилось до прежнихъ размѣровъ.

Причиною слабаго развитія хлопководства въ Туркестанѣ служило низкое качество волокна туземныхъ сортовъ, которое не могло конкурировать съ привознымъ американскимъ, а кромѣ того трудность и дороговизна доставки хлопка въ фабричные центры: за отсутствіемъ желѣзныхъ дорогъ, приходилось отправлять волокно изъ Туркестана караванами черезъ Оренбургъ.

Въ первые же годы по замиреніи края русская администрація предприняла

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

въ Туркестанѣ рядъ начинаній по развитію и улучшенію мѣстнаго хлопководства. Прежде всего было обращено вниманіе на улучшеніе качества производимаго хлопка; съ этою цѣлью выписывались изъ-за границы сѣмена улучшенныхъ сортовъ хлопчатника, главнымъ образомъ, американскаго. Кромѣ того, для изученія хлопководства было командировано въ Америку два лица; около Ташкента была устроена хлопковая плантація; составлено и издано на туземномъ языкѣ руководство для воздѣлыванія этого растенія.

Результаты принятыхъ мѣръ сказались скоро. Еще въ 1884 году въ Ташкентскомъ уѣздѣ подъ американскимъ хлопчатникомъ было занято около 300 десятинъ, а черезъ три года, въ 1887 году, американскими сортами было засѣяно уже свыше 14.000 дес. Быстрыми шагами шло распространеніе американскихъ сортовъ и въ другихъ хлопковыхъ районахъ Туркестана; въ короткое время американскій хлопчатникъ почти совершенно вытѣснилъ туземный, средне-азіатскій.

Переходъ къ доходнымъ американскимъ сортамъ (Upland—Gossypium hirsutum L.) сопровождался увеличеніемъ общей площади, занятой культурой хлопчатника въ Туркестанѣ. Хлопковое увлеченіе охватило не только сельскихъ хозяевъ, но и лицъ разныхъ профессій, не имѣвшихъ отношенія къ сельскому хозяйству. Многіе при этомъ потерпѣли неудачу и разорились, но трудами остальныхъ дѣло было выведено на широкую дорогу.

Главнымъ благопріятствующимъ развитію культуры хлопчатника въ Туркестанѣ условіемъ является климатъ и другія естественно-историческія условія края.

Жаркое лѣто, длинный безморозный періодъ, безоблачное небо, извѣстныя своимъ плодородіемъ лессовыя почвы края и возможность искусственнаго орошенія,—все это, обезпечивая высокіе и постоянные урожаи волокна, способствовало широкому распространенію здѣсь хлопководства. Большую роль въ развитіи посѣвовъ хлопчатника сыграло проведеніе Средне-азіатской, а затѣмъ и Ташкентской желѣзныхъ дорогъ, облегчившихъ подвозъ туркестанскаго хлопка къ фабричнымъ центрамъ. Имѣло нѣкоторое значеніе и уравненіе въ отношеніи обложенія хлопковыхъ плантацій, засѣянныхъ американскимъ хлопчатникомъ, съ прочими менѣе доходными посѣвами (пшеницей, ячменемъ, кукурузой и проч.). Это льготное обложеніе хлопковыхъ плантацій, введенное съ 1900 года, создавало какъ бы премію для „дикхана“ (хозяина-хлопковода).

Важное значеніе имѣлъ затѣмъ приливъ въ Туркестанскій край капиталовъ заинтересованныхъ въ хлопковомъ дѣлѣ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій. Оперирующія съ хлопкомъ фирмы, для обезпеченія себя необходимыми запасами волокна, организовали систему выдачи земледѣльцамъ задатковъ подъ будущій урожай. Для фирмъ въ данномъ случаѣ почти не было никакого риска, такъ какъ трудолюбивое населеніе, всегда строго выполнявшее взятыя на себя долговыя обязательства, предоставляло полную гарантію успѣху дѣла, погашая взятыя ссуды сдачей соотвѣтственнаго количества хлопка-сырца. Такъ какъ культура хлопчатника, въ виду ея сложности, требуетъ значительныхъ затратъ, то задаточная система получила въ Туркестанѣ широкое распространеніе. Легкость полученія задатковъ подъ будущій урожай и выгодность хлопководства привлекли къ посѣвамъ хлопчатника многихъ хозяевъ, не имѣвшихъ ранѣе возможности заниматься культурою этого растенія.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Хлопокъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Кромѣ того, фирмы построили цѣлый рядъ хлопкоочистительныхъ и маслобойныхъ заводовъ и въ значительной степени упорядочили торговлю хлопкомъ, а также и побочными продуктами, получающимися при переработкѣ хлопчатниковаго сѣмени.

Наконецъ, едва ли не самымъ сильнымъ толчкомъ, вызвавшимъ ростъ туркестанскаго хлопководства, послужило установленіе пошлины на ввозимый въ Россію иностранный хлопокъ. Введенная въ 1878 году въ размѣрѣ 40 коп. съ пуда очищеннаго волокна пошлина постепенно была доведена (въ 1900 г.) до 4 р. 15 коп. [1]). Такъ какъ цѣна на потребляемый русскими фабриками сырецъ устанавливается иностраннымъ, главнымъ образомъ, американскимъ хлопкомъ, то введеніе пошлины при среднемъ урожаѣ чистаго волокна въ 18—20 пуд. съ десятины давало туркестанскому и кавказскому хозяину-хлопководу на каждую засѣваемую имъ десятину хлопчатника 70—80 руб. добавочнаго *дохода*.

Ходъ развитія и размѣры хлопководства въ Туркестанѣ въ настоящее время въ отдѣльныхъ хлопковыхъ районахъ показываетъ слѣдующая таблица.

Площадь подъ посѣвами хлопчатника, въ тысячахъ десятинъ.

Годы. / Области.	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Ферганская . .	159,0	149,6	186,0	166,0	180,0	199,9	168,7	201,5	237,2	265,1	255,6	271,0
Сыръ-дарьинская	15,4	11,0	17,3	13,2	27,3	44,4	23,8	26,4	38,0	49,0	64,6	62,5
Самаркандская .	10,1	9,8	17,8	18,8	14,0	22,5	21,9	18,6	25,2	29,1	27,1	26,0
Закаспійская . .	10,3	20,2	15,0	13,3	11,0	21,9	30,3	26,2	28,3	34,5	37,7	41,5
Итого . .	194,8	190,6	236,1	211,3	232,3	288,7	244,7	272,7	328,7	377,7	385,0	401,0

Если принять во вниманіе, что въ вассальныхъ ханствахъ — Бухарскомъ и Хивинскомъ—въ послѣдніе годы было занято подъ хлопчатникомъ въ первомъ около 100 тыс. десятинъ и во второмъ около 50 тыс. десятинъ, то общая площадь хлопковыхъ плантацій въ Средней Азіи для 1913 г. можетъ быть опредѣлена въ 550 тыс. десятинъ.

За исключеніемъ незначительной части волокна, идущаго для нуждъ мѣстнаго населенія, туркестанскій хлопокъ вывозится въ фабричные центры Европейской Россіи, поэтому для сужденія о размѣрахъ и ростѣ производства хлопка въ краѣ любопытны приводимыя ниже данныя о вывозѣ изъ Средней Азіи хлопковаго волокна за 25-лѣтній періодъ.

---

[1]) На основаніи именного Высочайшаго указа министру Финансовъ 21 іюля 1900 г.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Вывозъ хлопковаго волокна изъ Средней Азіи

въ тыс. пуд. (за календарные годы) [1]).

1888 г.	873 тыс. пуд.	1901 г.	6.880 тыс. пуд.
1889 „	1.470 „ „	1902 „	6.012 „ „
1890 „	2.673 „ „	1903 „	5.644 „ „
1891 „	— „ „	1904 „	6.403 „ „
1892 „	3.026 „ „	1905 „	5.458 „ „
1893 „	3.588 „ „	1906 „	9.013 „ „
1894 „	2.625 „ „	1907 „	10.533 „ „
1895 „	2.910 „ „	1908 „	9.269 „ „
1896 „	3.153 „ „	1909 „	10.771 „ „
1897 „	4.700 „ „	1910 „	9.430 „ „
1898 „	4.367 „ „	1911 „	13.181 „ „
1899 „	4.646 „ „	1912 „	13.697 „ „
1900 „	4.960 „ „		

Въ приведенный учетъ входитъ также и хлопокъ, поступающій въ Туркестанъ изъ сопредѣльныхъ съ нимъ Средне-азіатскихъ владѣній—Кашгара, Афганистана и Персіи, но количество этого, большею частью низкихъ сортовъ, волокна сравнительно незначительно; такъ, въ 1911 г. ввозъ такого хлопка, по даннымъ таможенной статистики, составлялъ 559 тыс. пуд., т.-е. менѣе 5% всего количества волокна, поступившаго изъ Туркестана въ Европейскую Россію [2])

Развитіе хлопчатобумажной промышленности въ Россіи и роль хлопка отечественнаго производства.

Зачатки хлопчатобумажнаго производства въ Россіи относятся къ сравнительно давнему времени, къ періоду московскихъ государей (XVII вѣкъ); болѣе же серьезное промышленное развитіе это дѣло получило лишь съ конца минувшаго столѣтія.

Въ XVII вѣкѣ хлопчатобумажное производство въ Россіи ограничивалось окраской готовыхъ тканей, получаемыхъ изъ азіатскихъ странъ. Уже значительно позднѣе (въ XVIII вѣкѣ) возникли ткацкія фабрики, которыя работали на привозной, главнымъ образомъ, англійской пряжѣ. Первая бумагопрядильня была устроена въ Москвѣ въ 1808 году, черезъ 4 года число бумагопрядиленъ возросло до 11. Но тяжелый періодъ, наступившій для Россіи съ Отечественной войной, отозвался и на хлопчатобумажномъ производствѣ. Многія изъ фабрикъ прекратили свое существованіе, и спустя 20 лѣтъ послѣ двѣнадцатаго года насчитывалось всего 8 бумагопрядиленъ; въ 1835 году ихъ было 11, а въ 1840 году—уже 20

Въ первый періодъ бумагопрядильное производство сосредоточивалось почти исключительно въ центральномъ районѣ: въ губерніяхъ Московской и Влади-

[1]) Производительныя силы Туркестана. Вып. I. Н. Малаховскій. Статистическія свѣдѣнія о перевозкѣ грузовъ по Средне-азіатской и Ташкентской жел. дорогамъ.

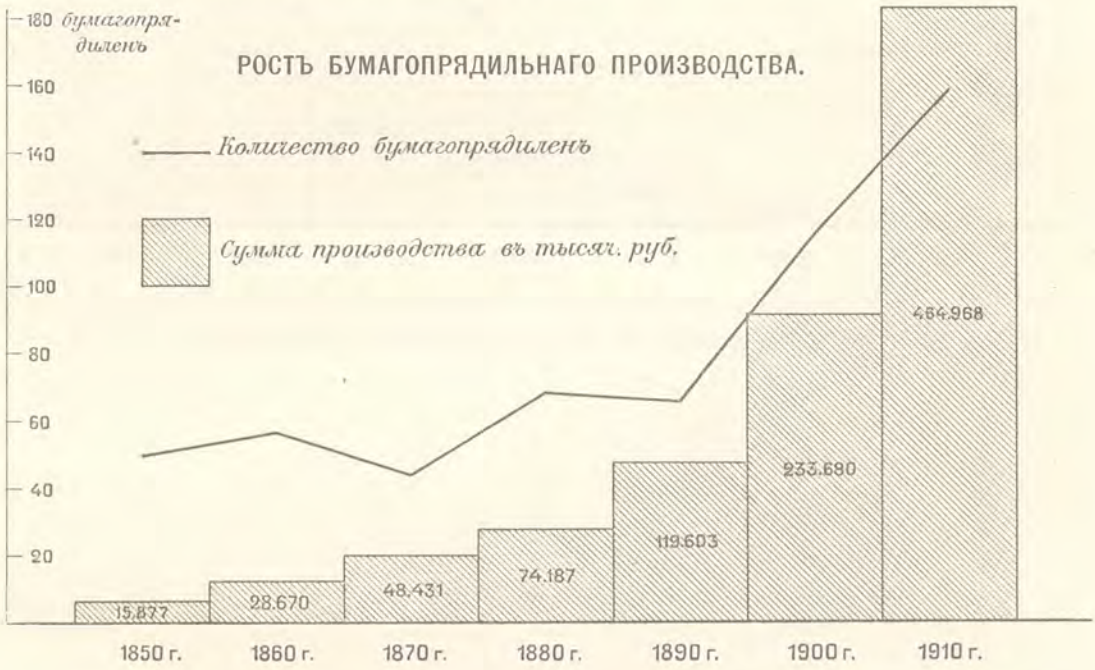
[2]) Обзоръ внѣшней торговли Россіи по Европейской и Азіатской границамъ за 1911 г. Изд. Департамента Таможенныхъ Сборовъ. СПБ. 1912.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

мирской; въ 1835 г. возникла первая бумагопрядильня въ Лодзи, и съ тѣхъ поръ начинаетъ развиваться Лодзинскій бумагопрядильный районъ.

До середины XIX столѣтія слабый ростъ хлопчатобумажнаго производства въ Россіи, помимо потрясеній, вызванныхъ наполеоновскими войнами и войною съ Турціей, въ значительной степени обусловливался также и трудностью полученія машинъ, примѣняемыхъ въ бумагопрядильномъ производствѣ. До 1842 года подъ страхомъ смертной казни запрещалось вывозить изъ Англіи прядильныя машины, получаемыя же изъ Франціи не отличались своимъ качествомъ. Лишь съ отмѣной англійскимъ парламентомъ этого запрещенія для производства открылась возможность широкаго развитія.

Ростъ бумагопрядильнаго производства въ Россіи съ средины прошлаго столѣтія характеризуется слѣдующей діаграммой.

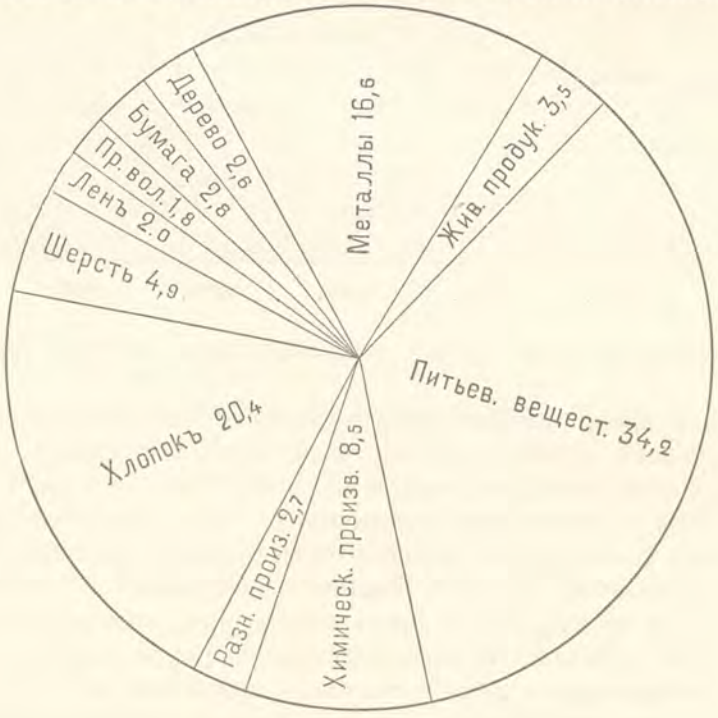


Развитіе производства пряжи сопровождалось ростомъ ткацкой промышленности.

Въ первое время выгодно было устраивать большія ткацкія фабрики. Бумаготкацкій станокъ стоилъ недорого, и населеніе, избѣгавшее работать на фабрикѣ, предпочитало исполнять заказы на дому. Лишь со второй половины минувшаго столѣтія, съ введеніемъ механическаго ткачества, прекращается раздача работы на домъ, и возникаютъ крупныя бумаготкацкія фабрики. Въ виду такого постепеннаго вытѣсненія мелкихъ ткацкихъ мастерскихъ и заведеній крупными фабриками, число предпріятій не даетъ яснаго представленія объ успѣхахъ, достигнутыхъ этою отраслью промышленности. Наиболѣе характерными являются въ данномъ случаѣ цифры общей стоимости выработанныхъ тканей и числа рабочихъ, занятыхъ въ предпріятіяхъ, приведенныя въ первой діаграммѣ на стр. 280.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

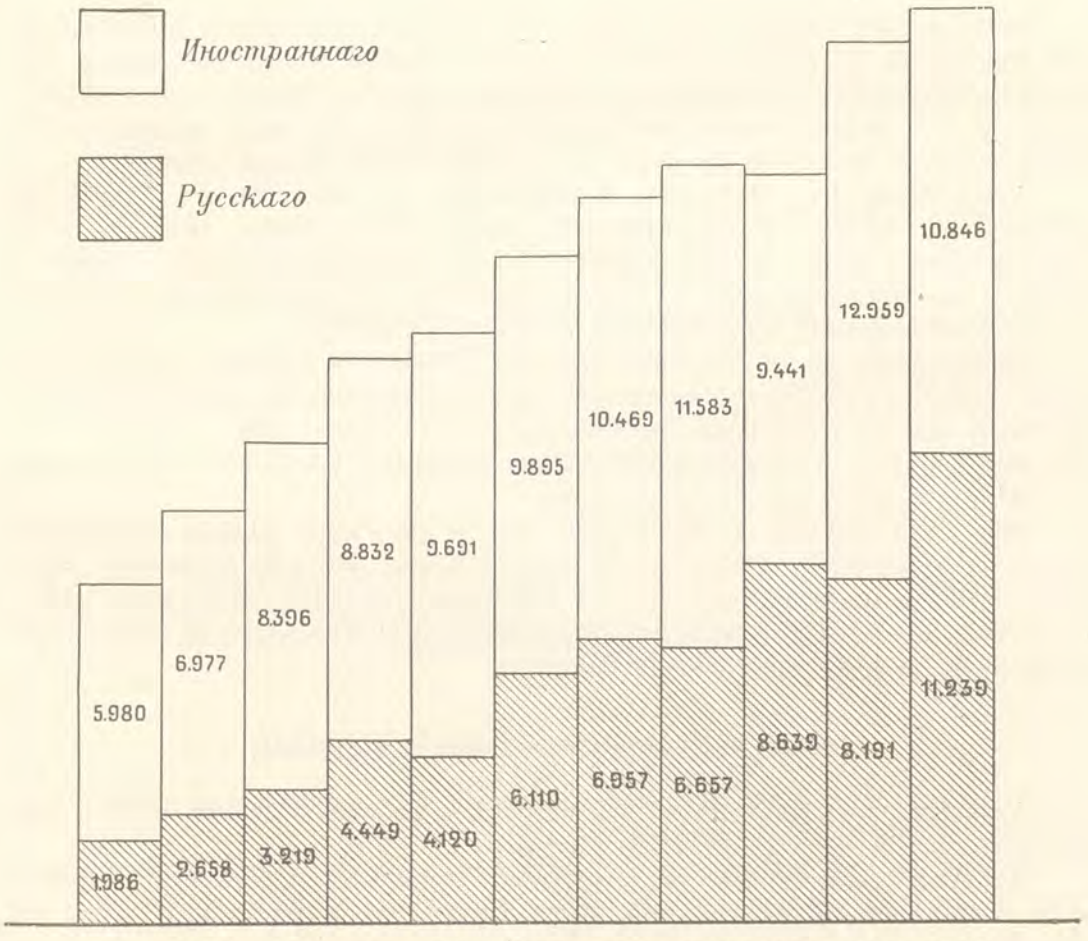
ОТНОСИТЕЛЬНЫЙ РАЗМѢРЪ ПРОИЗВОДСТВА РАЗЛИЧНЫХЪ ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ВЪ РОССІИ ПО ЦѢННОСТИ ВЫРАБАТЫВАЕМЫХЪ ПРОДУКТОВЪ за 1908 г.



Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Приведенныя данныя, касающіяся 60-лѣтняго періода, достаточно полно характеризуютъ непрерывный ростъ за это время хлопчатобумажной промышленности въ Россіи, вступившей на путь особенно успѣшнаго развитія съ девяностыхъ годовъ прошлаго столѣтія. Общая стоимость производства за разсматриваемый періодъ возросла въ 40 разъ, и въ настоящее время хлопчатобумажная промышленность уступаетъ лишь мукомольному дѣлу и вообще производству питательныхъ веществъ.

КОЛИЧЕСТВО ПЕРЕРАБОТАННАГО НА РУССКИХЪ ФАБРИКАХЪ ХЛОПКА ВЪ ТЫСЯЧАХЪ ПУДОВЪ.



Первоначально бумагопрядильная промышленность Россіи питалась исключительно волокномъ заграничнаго происхожденія, лишь съ половины прошлаго сто-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

лѣтія начинаетъ нѣкоторую роль играть и русскій хлопокъ, поступавшій съ Кавказа и изъ Туркестана. Размѣръ потребленія россійскими фабриками волокна различнаго происхожденія за послѣднія 20 лѣтъ иллюстрируется діаграммой, помѣщенной внизу на стр. 280.

Изъ общаго количества волокна, перерабатывавшагося на фабрикахъ въ Россіи въ 1910 году, хлопокъ русскаго происхожденія составлялъ уже половину, тогда какъ 10 — 15 лѣтъ тому назадъ, несмотря на значительно меньшій общій размѣръ нашего хлопчатобумажнаго производства въ то время, иностранный хлопокъ составлялъ свыше $^2/_3$ потребляемаго хлопковаго волокна.

Хлопковое производство и хлопчатобумажная промышленность Россіи по сравненію съ другими странами.

Имѣя вполнѣ обезпеченный сбытъ въ предѣлахъ Россійской имперіи, русскій хлопокъ не поступаетъ на международный рынокъ. То же самое нужно сказать и въ отношеніи хлопчатобумажной промышленности. Правда, ткацкія издѣлія въ весьма небольшомъ количествѣ идутъ за границу, но этотъ вывозъ покрывается равнымъ количествомъ ввоза въ предѣлы Россіи готовыхъ тканей.

Какъ видно изъ діаграммъ, помѣщенныхъ на стр. 283, въ отношеніи производства хлопка Россія занимаетъ пятое мѣсто среди прочихъ государствъ, имѣя впереди себя Соединенные Штаты, Британскую Индію, Египетъ и Китай, а въ отношеніи развитія бумагопрядильной промышленности—четвертое послѣ Великобританіи, Соединенныхъ Штатовъ и Германіи.

Расширяется ли съ теченіемъ времени потребленіе готовыхъ тканей, и въ какомъ размѣрѣ удовлетворяются нашею хлопчатобумажною промышленностью потребности мѣстнаго населенія? Отвѣтомъ на этотъ вопросъ могутъ служить данныя приводимыхъ на страницѣ 284 двухъ діаграммъ потребленія хлопчатника въ Россіи и иностранныхъ государствахъ.

Изъ этихъ данныхъ усматривается, что за 20-лѣтній періодъ потребленіе тканей въ Россіи почти удвоилось. Но если сравнить размѣръ потребленія хлопковаго волокна на душу населенія въ различныхъ странахъ, то можно притти къ выводу, что въ Россіи дальнѣйшему развитію хлопчатобумажной промышленности представляется еще широкій просторъ.

Районы воздѣлыванія хлопчатника въ Туркестанѣ.

Главнымъ поставщикомъ хлопка на русскія фабрики является именно Туркестанъ, дающій $^4/_5$ всего русскаго хлопка.

Хлопчатникъ воздѣлывается во всѣхъ коренныхъ областяхъ Туркестанскаго края: Ферганской, Самаркандской, Сыръ-дарьинской, а также и Закаспійской области.

Сѣверной границей туркестанскаго хлопководства служитъ Чимкентскій уѣздъ и Аму-дарьинскій отдѣлъ Сыръ-дарьинской области. Здѣсь хлопчатникъ доходитъ до 43° сѣверной широты. Занимая равнинныя орошаемыя пространства,

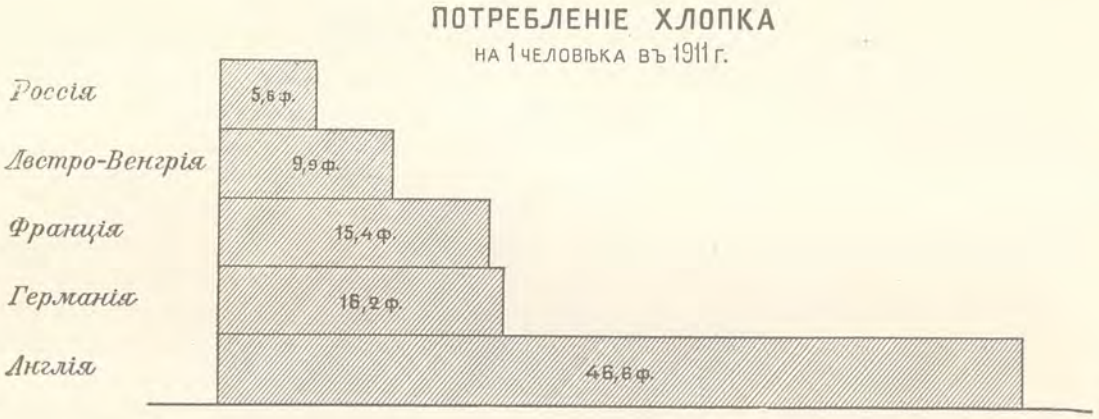
Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ПРОИЗВОДСТВО ХЛОПКА ВЪ %%

БУМАГОПРЯДИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

ЧИСЛО ВЕРЕТЕНЪ ВЪ %%

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru



культура этого растенія поднимается и въ предгорья, но не выше 2.500—3.000 футовъ надъ уровнемъ океана. Наибольшаго развитія хлопководство достигаетъ въ Ферганской области, въ центральной долинной ея части, гдѣ находится свыше $^2/_3$ общей площади, съ производствомъ до 75% всего туркестанскаго волокна. Въ Сыръ-дарьинской области посѣвы хлопчатника сосредоточены, главнымъ образомъ, въ Ташкентскомъ уѣздѣ. Изъ уѣздовъ Самаркандской области, въ отношеніи развитія хлопководства на первомъ мѣстѣ стоятъ Катта-курганскій, Ходжентскій и Самаркандскій. Закаспійская область, какъ нельзя болѣе отвѣчающая по своимъ климатическимъ условіямъ развитію культуры хлопчатника, имѣетъ, однако, сравнительно мало площадей, занятыхъ подъ посѣвами этого растенія, изъ-за недостатка оросительной воды. Посѣвы въ Закаспійской области расположены по преимуществу въ Мервскомъ и Тедженскомъ оазисахъ.

Условія воздѣлыванія хлопчатника въ Средней Азіи и наиболѣе распространенные сорта его.

По своимъ климатическимъ особенностямъ, Туркестанъ является наиболѣе подходящимъ для воздѣлыванія *американскихъ* сортовъ хлопчатника (Upland—Gos-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

sypium hirsutum L.); египетскіе длинноволокнистые сорта (Gos. peruvianum Cav.), а также и приморскій хлопчатникъ (Sea Jsland—Gos. barbadense Linn.), отличающіеся высокими качествами волокна, здѣсь пока не удаются. Египетскіе сорта, вслѣдствіе сравнительно короткаго вегетаціоннаго періода въ хлопковыхъ районахъ Туркестана, не успѣваютъ раскрыть всѣхъ своихъ коробочекъ, приморскій же хлопчатникъ, культивируемый въ условіяхъ тропическаго климата богатыхъ влагою побережій и острововъ Южной Каролины, Георгія и Флориды, не переноситъ слишкомъ сухого, континентальнаго климата Средней Азіи.

Нѣкоторые изъ американскихъ сортовъ (Upland), перенесенныхъ въ Туркестанъ въ первые годы развитія хлопководства въ краѣ, оказались настолько подходящими для мѣстныхъ условій и успѣли такъ войти за этотъ періодъ времени въ обиходъ хлопковыхъ хозяйствъ, что утратили даже свои первоначальныя названія и пріобрѣли туземныя. Таковы сорта: кокъ-игитъ (зелено-сѣмянный), малля-чичгитъ (желто-сѣмянный), кара-чигитъ (черно-сѣмянный) и акъ-чигитъ (бѣло-сѣмянный). Кромѣ этихъ сортовъ, распространенныхъ во всѣхъ хлопковыхъ районахъ Туркестана, за послѣднее время широкую извѣстность въ отдѣльныхъ мѣстностяхъ пріобрѣлъ испытанный и распространяемый опытными учрежденіями и спеціалистами Департамента Земледѣлія сортъ Кингъ, отличающійся скороспѣлостью и высокой урожайностью.

Качества русскаго хлопка, какъ прядильнаго матеріала, по сравненію съ американскимъ.

Какъ товаръ, туркестанскій хлопокъ изъ американскихъ сѣмянъ ничуть не уступаетъ поступающему изъ Америки. Волокно его бѣлаго (или въ годы съ сырою осенью) слегка кремоваго цвѣта, крѣпкое, длиною въ 28—29 милл. Недостаткомъ туркестанскаго хлопка является нѣкоторая засоренность его сухими листьями и пылью. Хлопокъ изъ американскихъ сѣмянъ идетъ на изготовленіе пряжи среднихъ нумеровъ (утка №№ 40—46 и основы №№ 34—38). Сходство туркестанскаго хлопка съ американскимъ обусловливаетъ собой и сравнительную однородность цѣнъ на русскихъ рынкахъ на тотъ и другой товаръ.

Хлопокъ туземныхъ сѣмянъ уже значительно грубѣе, шерстистѣе и короче получаемаго отъ американскихъ сортовъ. Онъ употребляется по преимуществу на изготовленіе пряжи №№ 16—20. Въ виду болѣе низкихъ качествъ, волокно туземнаго хлопчатника расцѣнивается на 2—3 р. за пудъ дешевле хлопка изъ американскихъ сѣмянъ.

Типъ туркестанскаго хлопковаго хозяйства и успѣхи развитія хлопководства среди русскихъ переселенцевъ.

Хлопковое хозяйство чаще всего является самостоятельнымъ предпріятіемъ, ведущимся самимъ хозяиномъ (дикханомъ) на участкѣ въ 2—4 десятины. Но въ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

хлопковыхъ районахъ Туркестана весьма распространенъ и издольный способъ обработки хлопковыхъ плантацій, при чемъ издольщикъ (чайрикеръ), производящій всѣ работы, получаетъ въ свою пользу часть собраннаго сырца (1/2—1/3 въ зависимости отъ условій договора).

Въ хозяйствѣ, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, подъ хлопчатникъ отводится различное количество земли. Въ большинствѣ хлопковыхъ районовъ Ферганской области подъ хлопчатникомъ занято въ среднемъ отъ 30 до 40% обрабатываемой площади, въ отдѣльныхъ же мѣстностяхъ, какъ, напримѣръ, въ Ассакинской волости, Андижанскаго уѣзда, этотъ процентъ повышается до 85%.

По даннымъ обслѣдованія, произведеннаго Сыръ-дарьинской переселенческой организаціей въ нѣкоторыхъ селеніяхъ Андижанскаго уѣзда, общая стоимость построекъ, скота и мертваго инвентаря для типичныхъ хозяйствъ опредѣляется въ 328 руб. Такое хозяйство имѣетъ только одну лошадь, другую же или нанимаетъ, или покупаетъ на время вспашки полей. Рогатый скотъ, за недостаткомъ кормовъ, содержится не во всѣхъ дворахъ. Общій валовой доходъ средняго хозяйства выражается въ 450 руб., при чемъ въ этой суммѣ больше половины составляютъ поступленія отъ полеводства и, слѣдовательно, отъ культуры хлопчатника.

До послѣдняго времени въ обществѣ и въ оффиціальныхъ кругахъ нерѣдко высказывался взглядъ, что русскимъ переселенцамъ, привыкшимъ у себя на родинѣ къ посѣвамъ зерновыхъ хлѣбовъ, культура хлопчатника, особенно въ первые годы устройства на новыхъ мѣстахъ, недоступна. Но въ настоящее время этотъ взглядъ рѣшительно опровергнутъ фактомъ существованія цѣлаго ряда русскихъ поселковъ, засѣвающихъ значительную часть своихъ надѣловъ хлопчатникомъ. Изъ такихъ селеній заслуживаютъ упоминанія пос. Скобелевка въ Закаспійской области съ двумястами десятинъ ежегоднаго посѣва хлопка, пос. Богородицкое и Троицкое въ Ташкентскомъ уѣздѣ Сыръ-дарьинской области и селенія Срѣтенское и Спасское въ Самаркандской области. Въ послѣднемъ изъ названныхъ селеній въ 1912 г. подъ посѣвами хлопчатника было занято 450 дес., что составляло 26,5% общей площади обрабатываемыхъ земель поселка [1]).

Главнѣйшіе пріемы воздѣлыванія хлопчатника и доходность хлопковыхъ плантацій.

Культура хлопчатника въ туземныхъ хозяйствахъ Туркестана ведется весьма тщательно и по количеству затрачиваемаго труда носитъ скорѣе огородный характеръ. Вспашка хлопковыхъ плантацій производится весной, орудіемъ вспашки

---

[1]) Еще болѣе яркимъ примѣромъ въ данномъ случаѣ можетъ служить хозяйство переселенцевъ на Мугани, въ Восточномъ Закавказьѣ. Еще въ 1904 году подъ посѣвами хлопчатника у переселенцевъ было занято только 8 десятинъ. Въ 1912 году, по даннымъ инструкторскаго персонала, площадь хлопковыхъ плантацій возросла до 11.300 десятинъ; хлопчатникъ на Мугани вытѣсняетъ не только хлѣба, но въ нѣкоторыхъ случаяхъ и посѣвы огородныхъ овощей.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

служитъ омачъ — туземный деревянный плугъ самой примитивной конструкціи. Такъ какъ хлопчатникъ любитъ хорошо разрыхленныя почвы, то вспашка про-

Вспашка почвы подъ хлопчатникъ „омачемъ".

изводится трехкратная. Въ большинствѣ случаевъ хлопчатникъ высѣвается на гряды, поэтому тотчасъ же вслѣдъ за вспашкой приступаютъ къ раздѣлкѣ грядъ. Эта работа производится вручную при помощи кетменя (родъ кирки). Послѣ предварительной поливки по бокамъ грядъ высѣваются предварительно вымоченныя сѣмена въ лунки, на опредѣленномъ разстояніи одна отъ другой. Рѣже посѣвъ производится по ровной площади въ разбросъ.

Недѣли черезъ полторы, черезъ двѣ послѣ появленія всходовъ хлопчатникъ продергиваютъ, при чемъ въ каждой лункѣ оставляется по три растенія. Въ теченіе лѣта плантація нѣсколько разъ поливается и мотыжится, при чемъ время и число отдѣльныхъ работъ опредѣляется климатическими условіями, притокомъ оросительной влаги и состояніемъ растеній. Обычно посѣвъ получаетъ 5—8 поливокъ и 3 мотыженія. Цвѣтеніе хлопчатника начинается въ серединѣ іюня, а созрѣваніе въ концѣ августа или началѣ сентября.

Уборка хлопка производится вручную, при чемъ съ кустовъ американскаго хлопчатника сырецъ выбирается изъ широко раскрывающихся коробочекъ, туземный же хлопокъ приходится собирать вмѣстѣ съ коробочками и затѣмъ отдѣлять отъ нихъ на особыхъ машинахъ-гузоломкахъ, раздробляющихъ замкнутые створки коробочекъ.

Такъ какъ коробочки созрѣваютъ постепенно, то и сборъ сырца разбивается на нѣсколько сроковъ, чаще всего на два или на три. При нормаль-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Первое окучиваніе хлопчатника кетменемъ.

Поливка хлопчатника съ одновременной копкой канавъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ныхъ условіяхъ сборъ хлопка начинается съ первыхъ чиселъ сентября и заканчивается въ срединѣ или концѣ октября.

При господствующихъ нынѣ въ туземныхъ хозяйствахъ пріемахъ обработки, культура хлопчатника требуетъ значительнаго расхода рабочихъ силъ. Затраты рабочихъ силъ и прочія издержки производства, по расчету на десятину посѣва, выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ.

Расходъ по обработкѣ десятины хлопчатника на джіакахъ (грядахъ).

	Лошади.	Рабочіе.	Полурабоч.	Стоимость въ рубляхъ.
Вывозъ и разбрасываніе навоза 1 разъ въ три года;—за годъ . .	4	2	2	7,2
Стоимость навоза	—	—	—	20,0
Троекратная вспашка омачемъ . .	18	9	—	27,0
Устройство грядъ	—	15	—	18,0
Сѣмена—6 пуд. по 60 коп. . . .	—	—	—	3,6
Посѣвъ	—	3	3	5,4
Прорѣживаніе всходовъ	—	3	3	5,4
Поливъ за 10 разъ.	—	6	—	7,2
Троекратное мотыженіе	—	60	—	72,0
Уборка сырца.	—	20	20	24,0
Уборка и свозка стеблей	2	3	3	7,2
Итого				197,0
Содержаніе ирригаціонной системы.	—	—	—	2,0
Жалованіе мирабу (надсмотрщику за орошеніемъ)	—	—	—	1,7
Поземельные налоги, земскіе и мірскіе сборы	—	—	—	7,7
Всего	24	121	31	208,4

Валовой доходъ, при средней урожайности сырца въ 70 пуд. съ десятины и существующихъ за послѣднее время цѣнахъ на него, опредѣляется въ 300 руб. Такимъ образомъ, чистая прибыль равняется около 100 руб.

При введеніи машиннаго посѣва и машинной же обработки междурядій, распространеніе которыхъ составляетъ одну изъ задачъ дѣятельности агрономическаго персонала въ хлопковыхъ районахъ, расходы производства сокращаются приблизительно на 40 %.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Сборъ хлопка.

Машинная обработка хлопчатника.

	Лошади.	Рабочіе.	Полурабоч. и женщины.	Стоимость въ рубляхъ.
Вывозка и разброска навоза . . .	4	2	2	7,2
Поливъ	—	1	—	1,2
Осенняя вспашка	4	2	—	6,0
Осенняя бороньба	1	0,5	—	1,5
Весеннее лущеніе	1	0,5	—	1,5
Поливъ	—	1	—	1,2
Весенняя вспашка	4	2	—	6,0
Бороньба	1	0,5	—	1,5
Посѣвъ	1	0,5	0,5	1,8
Прорѣживаніе.	—	—	6	3,6
4 полива	—	4	—	4,8
Пропашка за 3 раза	3	3	3	7,8
Мотыженіе за 4 раза	—	8	8	14,4
Уборка сырца.	—	20	20	24,0
Уборка стеблей	2	3	3	7,2
Итого	—	—	—	89,7

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

	Лошади.	Рабочіе.	Полурабоч. и женщины.	Стоимость въ рубляхъ.
Содержаніе ирригаціонной системы.	—	—	—	2,0
Жалованье мирабу (надсмотрщику за орошеніемъ)	—	—	—	1,7
Поземельные налоги, земскіе и мірскіе сборы	—	—	—	7,7
Всего	21	48	42,5	101,1

Очистка хлопка.

Хлопокъ поступаетъ въ продажу обычно въ сыромъ неочищенномъ видѣ. Отдѣленіе волокна отъ сѣмянъ производится на хлопкоочистительныхъ заводахъ, гдѣ сырецъ изъ разныхъ хозяйствъ, а иногда и изъ различныхъ районовъ

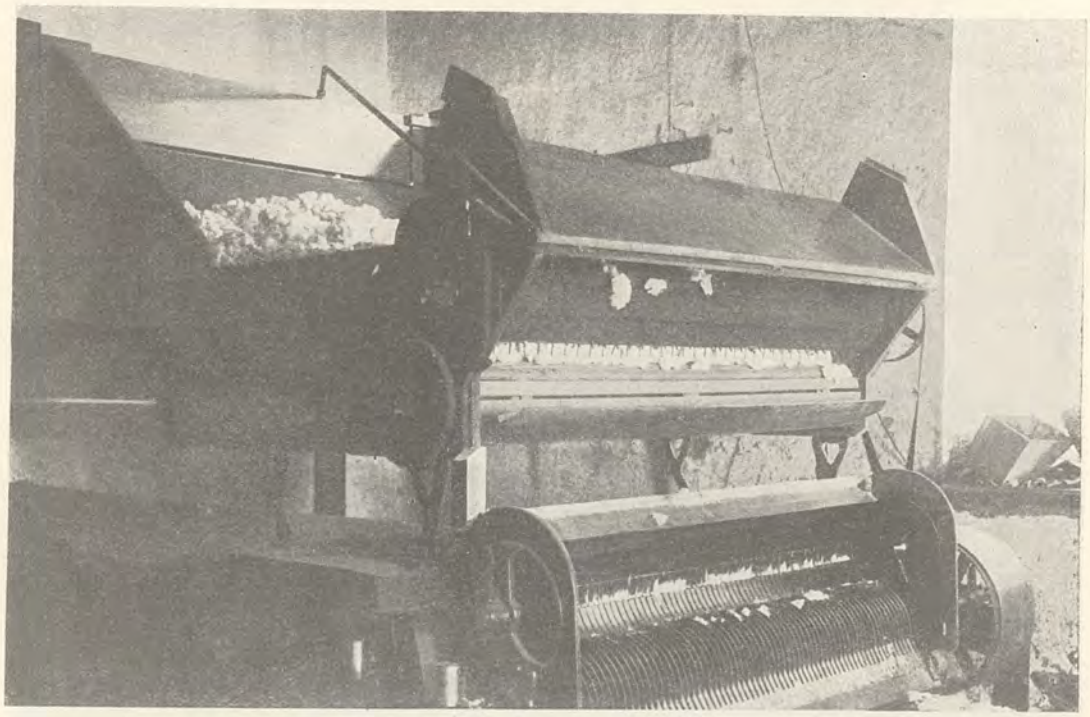
Пріемка хлопка-сырца на заводъ.

часто смѣшивается для составленія однородныхъ партій товара. Необходимость продажи сырца и массовая очистка его на заводахъ лишаетъ „дикхана“ возможности улучшать воздѣлываемые сорта; каждый годъ хозяинъ вынужденъ покупать на заводѣ или на базарѣ новыя сѣмена неизвѣстнаго происхожденія.

При очисткѣ сырца на джинахъ отдѣляются только длинныя волокна, короткія остаются на сѣмени. Чтобы отдѣлить и эти послѣднія, сѣмена пропускаются черезъ особыя машины—линтера. Получающееся короткое хлопковое во-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

локно носитъ названіе линтернаго и идетъ на изготовленіе грубыхъ сортовъ пряжи, на веревки, ковры, а также на выдѣлку бумаги, искусственнаго шелка и проч. На рынкахъ линтерный хлопокъ расцѣнивается отъ 6 до 8 руб. за пудъ.



Джинъ—машина, отдѣляющая волокно отъ сѣмянъ.

За послѣдніе годы число хлопкоочистительныхъ заводовъ въ Средней Азіи, считая здѣсь и предпріятія кустарнаго типа, возросло до 200.

Побочные продукты хлопководства. Хлопчатникъ представляетъ собою растеніе, ни одна часть котораго не пропадаетъ неиспользованной. Съ хлопкоочистительныхъ заводовъ сѣмя поступаетъ на маслобойные. Первая операція, которой подвергается хлопчатниковое сѣмя на маслобойныхъ заводахъ, состоитъ во вторичномъ отдѣленіи оставшагося на сѣмени короткаго волокна. Получающійся продуктъ носитъ названіе маслобойнаго линтера и по своимъ качествамъ уступаетъ линтеру, получающемуся на хлопкоочистительныхъ заводахъ.

По отдѣленіи линтера сѣмя поступаетъ на шелушительныя машины, гдѣ отъ ядрышка отбивается шелуха.

Ядро размалывается, поджаривается, и затѣмъ на прессахъ изъ него отжимается масло. Получающійся жмыхъ или скармливается скоту, или идетъ на удобреніе полей.

Отжатое сырое масло подвергается рафинировкѣ, цѣлью которой служитъ удаленіе свободныхъ жирныхъ кислотъ, а также растворимыхъ красящихъ смолистыхъ и бѣлковыхъ веществъ. При обработкѣ масла крѣпкимъ растворомъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ѣдкаго натра, всѣ эти вещества осѣдаютъ на дно и образуютъ такъ называемый соапстокъ (soapstock). Послѣ рафинировки масло подвергается еще продолжительной переработкѣ, послѣ чего становится годнымъ для употребленія въ пищу. Изъ соапстока, при дальнѣйшей его переработкѣ, получается олеинъ, гудронъ. мыло, а изъ остатковъ послѣ омыленія вырабатывается колесная мазь.

Линтерное отдѣленіе.

Всѣ эти продукты получаются изъ хлопковаго ядрышка, но не пропадаетъ даромъ и шелуха. Главнымъ образомъ она используется, какъ топливо (брикеты), но за послѣдніе годы производятся опыты дальнѣйшей ея переработки. На особыхъ машинахъ отъ шелухи отбиваются покрывающіе ее короткіе волоски, дающіе продуктъ, названный делинтомъ. Делинтъ идетъ на изготовленіе бумаги, искусственнаго шелка, взрывчатыхъ веществъ и прочихъ продуктовъ, приготовляемыхъ изъ целлюлозы.

Освобожденная отъ волоконъ шелуха, путемъ новой переработки, превращается въ кормовую муку, въ отношеніи которой въ настоящее время за границей и на нѣкоторыхъ опытныхъ учрежденіяхъ Туркестана ведутся опыты скармливанія скоту.

Въ 1910 году хлопкомаслобойныхъ заводовъ, перерабатывающихъ сѣмена хлопчатника, насчитывалось 32, изъ нихъ крупнѣйшіе заводы: Мургабскаго Государева имѣнія въ Байрамъ-али, Закаспійской области, Андреевскаго торгово-промышленнаго товарищества въ Наманганѣ и на ст. Федченко, товарищества

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

И. Соловьевъ и К.° въ Андижанѣ, Р. Потеляхова въ Кокандѣ, Вадьяевскаго торгово-промышленнаго товарищества въ Кокандѣ.

Роль хлопководства въ экономической жизни края. Достигнувъ за 80-лѣтній періодъ замѣчательнаго развитія, туркестанское хлопководство опредѣляетъ собою въ настоящее время весь укладъ хозяйственной и промышленной жизни окраины. Общая стоимость всѣхъ продуктовъ земледѣльческаго хозяйства края, включая и Семирѣчье, выражается приблизительно въ 350 милл. руб.; больше половины этой суммы даетъ хлопокъ. Если обратиться къ обрабатывающей промышленности, то здѣсь вліяніе хлопководства сказывается еще сильнѣе, а именно около 5—6 всей стоимости промышленнаго производства приходится на хлопкоочистительные и маслобойные заводы.

Хлопкоочистительный и маслобойный заводъ въ г. Кокандѣ.

Такъ какъ весь хлопокъ-сырецъ поступаетъ въ продажу, то хлопковое хозяйство принимаетъ по преимуществу денежный характеръ. Отсюда становится понятнымъ усиленный приливъ въ край денежныхъ средствъ и то громадное развитіе, какое получили въ Туркестанѣ операціи различныхъ банковъ. По даннымъ Государственнаго Банка, сумма предъявленныхъ требованій разсчетнаго отдѣла Кокандскаго отдѣленія за 1911 годъ выразилась въ 139,6 милл. рублей.

Хлопководство накладываетъ свой отпечатокъ и на дѣятельность желѣзнодорожныхъ линій, соединяющихъ край съ Европейской Россіей. Занятіе подъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

хлопковые посѣвы значительной части орошенныхъ земель, сокращая производство зерновыхъ хлѣбовъ, вызвало усиленный подвозъ въ хлопковые районы продовольственныхъ хлѣбовъ и кормовыхъ продуктовъ. Вслѣдствіе этого, хлопковое волокно, вывозимое изъ края, и поступающій въ край хлѣбъ занимаютъ одно изъ первыхъ мѣстъ среди грузовъ Средне-азіатской и Ташкентской желѣзныхъ дорогъ.

Кредитъ, торговля хлопкомъ и транспортъ. Фирмы и предприниматели, скупающіе сырецъ, уже съ весны начинаютъ выдавать дикханамъ деньги подъ будущій урожай. Задатки выдаются въ размѣрѣ 1—1,5 руб. на пудъ подлежащаго доставкѣ сырца, что составляетъ около $^1/_3$ стоимости послѣдняго. Такъ какъ скупка хлопка, а слѣдовательно, и выдача задатковъ совершается черезъ нѣсколько рукъ, то дикхану за полученную сумму приходится уплачивать весьма большіе проценты, достигающіе до 60% и больше. Количество ежегодно выдаваемыхъ задатковъ въ одной только Ферганской области опредѣляется въ 32—35 милл. рублей. Уже отсюда можно заключить, какую значительную сумму принуждено переплачивать сельское населеніе за взятыя въ ссуду деньги.

Чтобы избавить хозяевъ отъ необходимости кредитоваться на крайне невыгодныхъ условіяхъ у кулаковъ и различныхъ посредниковъ, за послѣдніе годы Государственный Банкъ приступилъ къ организаціи въ краѣ учрежденій мелкаго кредита: ссудо-сберегательныхъ и кредитныхъ товариществъ. За короткое время—съ 1911 года—число ихъ быстро возросло, и къ началу 1913 года въ Туркестанѣ дѣйствовало 265 кредитныхъ учрежденій, при чемъ за 1912 годъ ими было выдано въ ссуду 4.400.000 рублей.

Въ первые годы развитія туркестанскаго хлопководства скупку хлопка вели конторы московскихъ и лодзинскихъ фабрикантовъ. Съ теченіемъ времени, вслѣдствіе измѣнившихся условій, дѣятельность фабричныхъ фирмъ въ Туркестанѣ сократилась, и большинство ихъ ликвидировало непосредственную закупку хлопка въ районахъ производства. На смѣну фабрикантамъ явились мѣстныя крупныя торговыя фирмы, операціи которыхъ заключаются въ скупкѣ или сырца, или уже очищеннаго волокна отъ мелкихъ скупщиковъ и перепродажѣ хлопковаго волокна. Почти всѣ предпріятія, ведущія скупку хлопка, работаютъ на капиталы банковъ. А такъ какъ кредитъ, открываемый банками, достигаетъ 80—90% стоимости товара, то отсюда видно, какая важная роль принадлежитъ банкамъ въ торговыхъ операціяхъ по скупкѣ и продажѣ хлопковаго волокна въ краѣ.

Приводимая ниже діаграмма показываетъ, что съ теченіемъ времени цѣны на сырецъ, а слѣдовательно, и хлопковое волокно повышались. Въ началѣ 90-хъ годовъ прошлаго столѣтія пудъ сырца на мѣстѣ производства (въ Ферганѣ) стоилъ около 1 руб. 70 к.—1 р. 80 к.; за послѣдніе годы цѣна поднялась до 3 р. 50 к.—4 р. за пудъ. Такимъ образомъ, за 20-лѣтній періодъ расцѣнка сырца увеличилась болѣе, чѣмъ въ два раза. Въ соотвѣтствіи съ ростомъ цѣнъ на сырецъ поднимались цѣны и на волокно. За тѣ же сроки туркестанское волокно на московскомъ рынкѣ расцѣнивалось соотвѣтственно въ 8 р. 50 к.—9 р. въ началѣ 90-хъ годовъ и въ 16 р. 50 к.—17 руб. за послѣдніе годы.

Въ фабричные центры хлопковое волокно отправляется въ прессованномъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

видѣ въ кипахъ вѣсомъ около 10 пудовъ. Существующіе въ Туркестанѣ хлопкоочистительные заводы въ большинствѣ случаевъ оборудованы лишь приводными гидравлическими прессами, на которыхъ плотность прессовки не можетъ быть сильно увеличиваема, поэтому норма погрузки хлопковаго волокна въ крытомъ вагонѣ обычно не превышаетъ 500 пудовъ. При установкѣ механическихъ прессовъ съ компрессорами, имѣющихся уже на нѣкоторыхъ вновь оборудованныхъ заводахъ, норма погрузки достигаетъ 600 и болѣе пудовъ, что значительно удешевляетъ стоимость перевозки хлопка и даетъ возможность полнѣе использовать подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ.

Перевозка производится какъ черезъ Красноводскъ по Средне-азіатской ж. д., такъ и черезъ Оренбургъ по Ташкентской ж. д. Отъ главнаго хлопковаго района—Ферганы—до Москвы хлопокъ находится въ пути приблизительно 18—20 сутокъ. Затраты по доставкѣ со всѣми накладными расходами составляютъ около 2 р. на пудъ хлопковаго волокна.

Возможность дальнѣйшаго расширенія хлопководства въ краѣ. Хотя въ настоящее время, какъ отмѣчалось выше, уже половина перерабатываемаго на русскихъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

фабрикахъ хлопковаго волокна покрывается хлопкомъ русскаго производства [1]), однако Россія продолжаетъ ежегодно выплачивать весьма значительную сумму за ввозимый къ намъ иностранный, главнымъ образомъ, американскій хлопокъ. Такъ, въ 1911 г. ввозъ хлопковаго волокна къ намъ оцѣнивался въ 116,8 милл. руб. Естественно, что вопросъ о дальнѣйшемъ расширеніи русскаго хлопководства въ цѣляхъ окончательнаго освобожденія отечественной хлопчатобумажной промышленности отъ иностранной зависимости въ снабженіи необходимымъ сырьемъ, а потребителей тканей—отъ необходимости ежегодно уплачивать за иностранный хлопокъ милліоны рублей, привлекаетъ самое серьезное вниманіе правительства, промышленныхъ группъ и широкихъ общественныхъ круговъ.

Такъ какъ имѣющіяся орошенныя земли не могутъ уже представить значительнаго простора для расширенія хлопковыхъ посѣвовъ, то поставленный вопросъ сводится къ задачѣ увеличить площадь орошаемыхъ земель. Лишь точные учеты запасовъ воды въ водныхъ источникахъ края и изыскательныя работы въ бассейнахъ рѣкъ, организованныя въ настоящее время Отдѣломъ Земельныхъ Улучшеній, могутъ дать окончательный отвѣтъ на поставленный вопросъ. Но уже и приблизительныя исчисленія показываютъ, что имѣющейся въ запасѣ водой можно оросить въ однихъ только хлопковыхъ районахъ Туркестана не менѣе 3 милл. десятинъ.

При условіи занятія подъ хлопчатникъ $^1/_3$ вновь оживленныхъ земель, это дастъ добавочное количество хлопковаго волокна не менѣе 18—20 милліоновъ пудовъ.

Мѣропріятія правительства по развитію хлопководства.

Крупнѣйшими ирригаціонными сооруженіями, устроенными со времени водворенія въ краѣ русской гражданственности, являются три грандіозныхъ плотины Мургабскаго Государева имѣнія, давшія возможность оросить 25 тысячъ десятинъ, и каналъ Императора Николая I въ Голодной Степи Самаркандской области, построенный по почину Великаго Князя Николая Константиновича и орошающій въ настоящее время, послѣ нѣкоторыхъ исправленій, 12 тысячъ десятинъ.

Въ настоящее время въ той же Голодной Степи законченъ сооруженный на средства казны каналъ, разсчитанный на орошеніе 65 тысячъ десятинъ.

Наличіе свободнаго запаса воды, достаточнаго для орошенія площади около 3 милл. десятинъ, вызываетъ необходимость, съ точки зрѣнія интересовъ и потребностей государства, въ правильномъ сочетаніи въ дѣлѣ устройства новыхъ ирригаціонныхъ сооруженій казеннаго строительства съ частною иниціативою. Въ соотвѣтствіи съ этимъ Главное Управленіе Землеустройства и Земледѣлія организовало изслѣдованія пригодныхъ для орошенія площадей и водныхъ запасовъ края и внесло на разсмотрѣніе законодательныхъ учрежденій проектъ закона о производствѣ за счетъ частныхъ средствъ оросительныхъ работъ въ Сыръ-дарьинской, Ферганской, Самаркандской и Семирѣченской областяхъ, а также

[1]) За послѣдніе годы изъ общаго количества 13 милл. пудовъ русскаго хлопковаго волокна, перерабатываемаго на фабрикахъ, около 9,2 милл. пуд. поступаетъ изъ Туркестана, 2 милл. пуд. изъ Бухары и Хивы и 1,8 милл. пуд. съ Кавказа.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

проектъ главнѣйшихъ основаній договора по крупнымъ оросительнымъ предпріятіямъ.

Сельско-хозяйственныя мѣропріятія по воспособленію хлопководству на земляхъ, уже орошенныхъ, ведутся Департаментомъ Земледѣлія; въ расходахъ на это дѣло участвуютъ и средства земской кассы края.

Для научной и практической разработки вопросовъ, касающихся культуры хлопчатника, въ хлопковыхъ районахъ устроено 6 опытныхъ учрежденій (Голодностепская и Андижанская опытныя станціи, Катта-курганское, Мервское, Асхабадское и Аму-дарьинское опытныя поля). Значительное вниманіе хлопководству удѣляетъ и сельско-хозяйственная Туркестанская опытная станція, расположенная въ районѣ хлопковыхъ посѣвовъ Ташкентскаго уѣзда. Число агрономовъ-спеціалистовъ и инструкторовъ по хлопководству въ краѣ достигало въ 1913 году 55 лицъ.

Однимъ изъ важнѣйшихъ агрономическихъ мѣропріятій въ хлопковыхъ районахъ Туркестана является организація сѣменныхъ хлопковыхъ плантацій и показательныхъ посѣвовъ. Въ задачу ихъ входитъ размноженіе улучшенныхъ сѣмянъ хлопчатника, испытанныхъ на опытныхъ учрежденіяхъ, и распространеніе этихъ сѣмянъ среди населенія. Съ показательными цѣлями посѣвъ и обработка хлопчатника на плантаціяхъ ведется машиннымъ способомъ. Такихъ плантацій въ 1912 г. было заложено въ различныхъ пунктахъ края свыше 20, въ томъ числѣ 13 сѣменныхъ хлопковыхъ плантацій съ общею посѣвною площадью около 260 десятинъ.

Въ виду преимуществъ машинной обработки при культурѣ хлопчатника, для снабженія машинами хлопковыхъ хозяйствъ края имѣются казенные сельскохозяйственные склады, устроенные въ главнѣйшихъ земледѣльческихъ районахъ (центральный складъ въ гор. Ташкентѣ, отдѣленія въ Андижанѣ, Самаркандѣ, Наманганѣ, Голодной Степи, Чимкентѣ и Ауліе-ата). Обороты складовъ въ 1912 году достигли 300.000 руб. Особенно быстро возрастаетъ спросъ на хлопковые сѣялки и пропашники, со стороны не только русскихъ переселенцевъ, но и болѣе коснаго туземнаго населенія.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Животноводство.

(М. А. Цвѣтковъ).

По количеству разводимаго скота Россійская имперія занимаетъ среди государствъ міра второе мѣсто. Первое принадлежитъ Сѣверо-Американскимъ Соединеннымъ Штатамъ, въ которыхъ насчитывалось къ 1910 году съ лишнимъ 201 милліонъ головъ, въ Россіи же было въ 1910 году 192 милліона головъ. Если сравнивать по количеству скота только государства стараго свѣта, то Россія займетъ среди нихъ первое мѣсто.

Однако, обычно для выясненія размѣровъ развитія скотоводства сопоставляютъ не абсолютныя количества скота, а число головъ его, приходящихся на 100 жителей. Въ этомъ отношеніи данныя таковы:

	На 100 жителей приходится:				
	лошадей	крупн. рогат. скота	овецъ	козъ	свиней.
Европейская Россія	15	24	33	1	9
Азіатская „	*54*	60	153	19	8
Россійская Имперія (въ цѣломъ) (1910 г.)	21	31	49	3	9
Англія (1910 г.)	5	26	70	—	8
Германія (1907 г.)	7	33	12	6	36
Франція (1908 г.)	8	36	45	4	18
Австро-Венгрія (1909—1910 г.)	7	31	20	3	23
Швеція (1908 г.)	11	50	19	1	17
Норвегія (1908 г.)	7	47	60	—	14
Италія (1908 г.)	3	18	33	8	7
Испанія (1910 г.)	3	12	78	17	12
Бельгія (1909 г.)	4	30	—	—	24
Данія (1909 г.)	21	*87*	30	2	*56*
Румынія (1900 г.)	14	43	94	4	29
Сербія (1905 г.)	7	36	118	19	34
Болгарія (1905 г.)	13	52	*193*	*33*	11

Какъ видно, относительно всего больше лошадей разводится въ Азіатской Россіи. По количеству крупнаго рогатаго скота она уступаетъ лишь Даніи, по количеству овецъ и козъ — только Болгаріи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

О численности отдѣльныхъ породъ домашнихъ животныхъ, разводимыхъ за Ураломъ, можно судить по слѣдующимъ даннымъ ветеринарнаго управленія для 1911 года, дополненнымъ по губернаторскимъ обзорамъ:

Въ 1911 году разводилось въ Азіатской Россіи:	крупнаго скота	лошадей	9.913.000	головъ.
		крупнаго рогатаго скота	11.349.000	„
		верблюдовъ	1.475.000	„
		ословъ и муловъ	102.000	„
		буйволовъ и яковъ	5.000	„
	мелкаго скота	овецъ	28.744.000	„
		козъ	3.194.000	„
		свиней	1.244.000	„
		Итого	56.026.000 [1])	гол.

На первомъ мѣстѣ, такимъ образомъ, въ Азіатской Россіи стоитъ разведеніе овецъ, за ними слѣдуетъ крупный рогатый скотъ, дальше — лошади, козы, верблюды.

Скотоводствомъ въ Азіатской Россіи занимаются почти всѣ народности, исключая бродячихъ и полубродячихъ палэазіатовъ, остяковъ, вогуловъ, тунгусовъ и орочонъ. Эти инородцы, такъ же, какъ большинство якутовъ и какъ жители Сахалина и Камчатки, разводятъ только оленей да ѣздовыхъ собакъ.

Русскіе за Ураломъ разводятъ лошадей (для извоза), крупный рогатый скотъ — молочный и мясной, овецъ и свиней.

У киргизъ преобладаетъ разведеніе лошадей. Лошади нужны имъ для передвиженій, почти всегда верховыхъ или вьючныхъ, для полученія молока, изъ котораго изготовляется кумысъ и, кромѣ того, мяса, идущаго въ пищу. Слѣдующее мѣсто занимаютъ киргизскія овцы, разводимыя изъ-за шерсти и мяса. Далѣе идетъ рогатый скотъ, который продается киргизами на убой, служитъ для работъ и верховой ѣзды. Для перевозки большихъ тяжестей, частью для земледѣльческихъ работъ, а также ради шерсти, содержатъ киргизы еще верблюдовъ. Свиней они, какъ магометане, и не ѣдятъ и не разводятъ.

По мѣрѣ того, какъ киргизы переходятъ отъ кочевого образа жизни къ осѣдлому, число лошадей у нихъ сокращается, а количество рогатаго скота возрастаетъ. Такъ, кочевники глухихъ степныхъ мѣстъ почти не разводятъ рогатаго скота: у нихъ въ стадѣ процентъ лошадей близокъ къ 100. Между тѣмъ киргизы, живущіе въ сосѣдствѣ съ русскими, подъ ихъ вліяніемъ начинаютъ заниматься хлѣбопашествомъ и постепенно сокращаютъ численность своихъ табуновъ. Въ такихъ киргизскихъ хозяйствахъ процентъ лошадей падаетъ уже до 50—60, а процентъ рогатаго скота возрастаетъ. Тамъ же, гдѣ киргизы ведутъ осѣдлый образъ жизни, количество рогатаго скота доходитъ до 40—50%, а лошадей насчитывается лишь 30—40%; остальное количество составляютъ овцы, козы и другія животныя. Эта рѣзкая разница въ соотношеніи количества головъ лошадей и

[1]) Болѣе подробныя цифры приведены въ приложеніи, за исключеніемъ верблюдовъ,ословъ, муловъ и яковъ, для которыхъ данныхъ о распредѣленіи ихъ по областямъ не имѣется.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

рогатаго скота, при кочевой и осѣдлой жизни, весьма характерна и всегда сопровождаетъ осѣданіе киргизъ.

Алтайскія племена разводятъ преимущественно лошадей и овецъ; изъ кобыльяго молока они приготовляютъ, кромѣ кумыса, также особый спиртный напитокъ „тарасунъ“. Послѣдній приготовляютъ даже буряты.

Буряты еще недавно были главнымъ образомъ коневодами; теперь у нихъ много и рогатаго скота. Лошади, какъ и верблюды, служатъ для передвиженія; кумысъ изготовляется рѣдко. Рогатый скотъ содержится ради мяса, молока, шерсти и кожи. Буряты, живущіе на границѣ съ Монголіей, имѣютъ, на ряду съ рогатымъ скотомъ, въ небольшомъ количествѣ еще яковъ.

У русскаго и инородческаго населенія Минусинскаго уѣзда Енисейской губерніи развито коневодство и крупное скотоводство съ промышленной цѣлью.

Народности, населяющія Туркестанъ, для верховой ѣзды и перевозки вьюкомъ, пользуются ослами и верблюдами, но держатъ и лошадей, рогатый скотъ, овецъ и т. д. Населеніе горныхъ мѣстъ Туркестана разводитъ буйволовъ и яковъ, представляющихъ значительныя удобства при верховыхъ передвиженіяхъ въ горахъ.

Лошади.

Лошади выводятся за Ураломъ преимущественно мѣстныхъ породъ, хотя встрѣчаются и приводныя. Число мѣстныхъ породъ велико, но не всѣ онѣ стойко держатъ свои признаки. Наибольшимъ постоянствомъ признаковъ отличаются породы: кузнецкая, киргизская, бурятская, минусинская, ахалъ-текинская, туркменская, карабаирская, кашгарская и др.

Кузнецкая лошадь, называемая также томской, годится для верховой ѣзды, для запряжки, а также для войска. Это довольно рослая [1]) и выносливая лошадь съ хорошимъ костякомъ, на невысокихъ крупныхъ ногахъ, съ развитой грудью и прямой спиною. Кузнецкая лошадь встрѣчается почти у всего осѣдлаго населенія Алтая. Она славится по Сибири, пользуется широкимъ сбытомъ и вывозится въ другія губерніи и области не только Азіатской, но и Европейской Россіи. Своими достоинствами она извѣстна давно,—и даже украшаетъ собой Томскій губернскій гербъ. Во время русско-японской войны вся артиллерія 4-го сибирскаго корпуса имѣла въ упряжкѣ кузнецкую лошадь, оказавшуюся весьма пригодной для этой цѣли. Цѣнится кузнецкая лошадь довольно высоко: трехлѣтка 100—200 рублей, племенная лошадь 300—400 рублей, а призовая иногда до 1.000 рублей. Крестьяне Томской губерніи любятъ устраивать бѣга и скачки, при чемъ ставятъ часто на лошадей крупныя суммы. У проживающихъ въ томъ же уѣздѣ телеутовъ распространена помѣсь кузнецкой лошади, называемая *бочатской* лошадью; впрочемъ бочатская лошадь мельче кузнецкой.

Въ Томской губерніи почти въ каждомъ уѣздѣ существуетъ названіе своей мѣстной породы лошади: бійская, змѣиногорская, нарымская и т. д. Происходя отъ кузнецкой или представляя помѣсь ея, эти лошади, исключая нарымской,

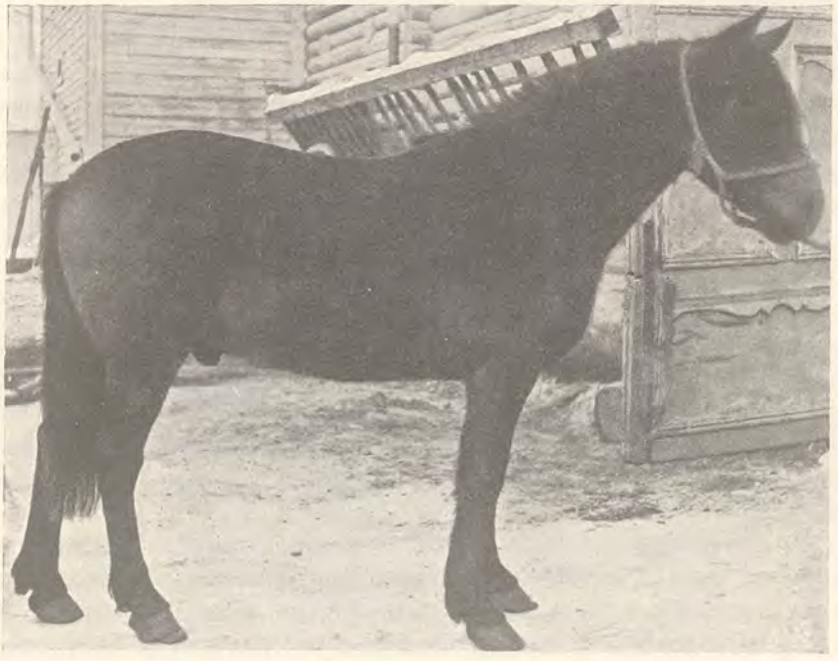
[1]) Средній ростъ въ холкѣ 2—4 вершка (сверхъ 2 аршинъ).

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ничего особеннаго не представляютъ. Нарымская же лошадь выдѣляется своими качествами: это сильная, съ развитой мускулатурой, выносливая лошадь, близкая къ породамъ тяжеловозовъ.

Мѣстныя породы существуютъ также въ Тобольской и въ Енисейской губерніяхъ, подъ именемъ курганской, ишимской, ачинской, канской и др.

Сибирякъ любитъ лошадь, ухаживаетъ за ней, чиститъ ее и хорошо кормитъ. За этотъ уходъ лошадь платитъ хозяину выносливостью и крѣпостью. Тройка сибирскихъ лошадей идетъ перегонъ между двумя станціями въ 30 —



Кузнецкая лошадь.

40 верстъ рысью, безъ остановокъ, дѣлая не менѣе 10 верстъ въ часъ. На верховой лошади сибиряки нерѣдко совершаютъ переѣзды по 70 — 100 верстъ въ сутки.

Лѣтомъ лошадь содержится на подножномъ корму, табунами. Табуны разбиваются на такъ называемые косяки. На ночь въ однихъ мѣстностяхъ табуны загоняютъ въ селенія, въ другихъ оставляютъ ночевать въ полѣ. Зимою у русскихъ, и вообще у осѣдлаго населенія, лошади стоятъ на дворѣ, во многихъ случаяхъ въ тепломъ сараѣ, служащемъ имъ конюшней, и получаютъ сухое сѣно, а въ дни ѣзды, кромѣ того, овесъ или ячмень. Благодаря этому лошадь у зауральскаго крестьянина обычно бываетъ въ тѣлѣ, въ отличіе отъ крестьянской лошади центральныхъ губерній Европейской Россіи.

Въ таежной полосѣ, отличающейся въ лѣтніе мѣсяцы—іюнь и іюль—обиліемъ въ лѣсу и на поляхъ, такъ называемаго, сибирскаго гнуса, т.-е. комаровъ, мошки и паута (слѣпней), не дающихъ скоту днемъ покоя, лошади, какъ и

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

весь прочій скотъ держатся днемъ въ селеніи, гдѣ гнуса почти нѣтъ, а выгоняются на выпасъ ночью. Впрочемъ, и несмотря на назойливость гнуса, таежныя лошади сохраняютъ бодрый и сытый видъ. Зато пришлый скотъ въ тайгѣ быстро худѣетъ отъ безпокойствъ, причиняемыхъ гнусомъ.

Киргизская лошадь является преобладающей мѣстной породой въ Тургайской, Уральской, Акмолинской, Семипалатинской, Семирѣченской областяхъ, а также въ сѣверныхъ частяхъ Туркестана и даже въ Ферганской области, иначе говоря,

Лошадь нарымская.

во всѣхъ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ господствующее населеніе составляютъ киргизы.

Киргизская лошадь считается происшедшей отъ монгольской. Она небольшого роста, меньше двухъ аршинъ [1]), на сѣверѣ мельче, на югѣ крупнѣе, сухая, съ короткой прочной спиной, широкой грудью, недлинной шеей, скуластой сухой головой, съ умными и подвижными глазами и съ крѣпкими жилистыми ногами на прочныхъ копытахъ. Масти преимущественно гнѣдой. На видъ она невзрачна, но очень выносliва, можетъ переносить продолжительную безкормицу, быстро поправляется послѣ голодовокъ и зимы, цѣлыми днями можетъ находиться подъ сѣдломъ. По своему складу киргизская лошадь всего болѣе пригодна для вер-

[1]) Средній ростъ 1 арш. 15 верш.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ховой ѣзды. Въ упряжи хотя она также встрѣчается, но лишь на почтовыхъ и земскихъ станціяхъ и почти исключительно въ степи. Идетъ она подъ верхомъ покойно, изрѣдка иноходью, а чаще такъ называемой переступью или трапотой—любимымъ киргизами ходомъ, къ которому пріучается лошадь смолоду.

Киргизъ сжился, выросъ съ лошадью, но обращается съ ней жестоко и вовсе не ухаживаетъ за ней. Киргизская нагайка, сплетенная изъ узенькихъ ремней, напоминающая желѣзный прутъ, толщиной въ полдюйма — неразлучный спутникъ киргиза. Сѣдло надѣвается грубое. Спины у лошадей часто сбиты и кожа покрыта нерѣдко коростой. Хвостъ лошадиный представляетъ для киргизъ какъ бы запасный матеріалъ для изготовленія въ пути, въ случаѣ надобности, бечевокъ и даже веревокъ.

Круглый годъ, какъ лѣтомъ, такъ и зимой, лошадь содержится киргизами на подножномъ корму. Лошади въ табунахъ раздѣляются на косяки и, хотя табунъ пасется въ одномъ мѣстѣ, косяки все же держатся отдѣльно. Все попеченіе киргизъ о пропитаніи табуна состоитъ въ перемѣщеніи его съ одного пастбища на другое. Перегоняя скотъ, киргизы и сами слѣдуютъ за нимъ, перенося свои жилища.

Пастбища раздѣляются у киргизъ на лѣтнія, или, по-киргизски, джайляу (что значитъ лѣтовка), зимнія—кстау, весеннія—коктеу и осеннія—кузеу. Подъ кстау отводятся мѣста, на которыхъ послѣ осеннихъ дождей успѣваетъ отрасти къ зимѣ трава и съ которыхъ, въ силу топографическаго положенія, всего сильнѣе сдувается зимою снѣгъ. Лошади по этимъ мѣстамъ пасутся зимою или, какъ говорятъ, „тебенюютъ“: они разрываютъ копытами снѣгъ и выщипываютъ изъ-подъ него траву.

Типичные кочевники-киргизы раньше совсѣмъ не заготовляли кормъ на зиму скоту. Теперь большинство изъ нихъ, подъ вліяніемъ прихода русскихъ людей, стало запасать сѣно и камышъ, хотя въ далеко недостаточномъ количествѣ для прокормленія стада. Тамъ, гдѣ лошади содержатся на подножномъ корму въ зимнее время, онѣ часто подвергаются падежамъ: въ сильную гололедицу лошади не могутъ пробить ледяную корку и падаютъ отъ голода. Вслѣдствіе такихъ падежей богатые киргизы,—а все ихъ богатство зиждется, преимущественно, на скотѣ,—въ одинъ годъ превращаются иногда въ бѣдняковъ. Неприхотливыми условіями воспитанія киргизской лошади объясняется ея и мелкость и выносливость.

Мясо лошади—конину киргизы употребляютъ въ пищу. Самымъ почетнымъ кушаньемъ у нихъ считается жеребенокъ.

Новорожденному жеребенку позволяютъ свободно сосать молоко матери лишь первыя 2 — 2½ недѣли. Болѣе старшихъ жеребятъ привязываютъ къ кольямъ или къ особому шнуру такимъ образомъ, чтобы они не могли высасывать у матерей молоко. Къ маткамъ ихъ подпускаютъ лишь на минуту, такъ сказать, для обмана, чтобы матки дали затѣмъ свободно ихъ доить. Только на 3—4 ночныхъ часа жеребятъ спускаютъ съ привязи. Цѣлый же день молоднякъ не получаетъ никакой пищи, такъ какъ молока ему сосать не даютъ, а трава подъ жеребятами бываетъ вся выбита.

Киргизы отличные наѣздники, любятъ скачки и охотно устраиваютъ ихъ на всѣхъ своихъ праздникахъ. Скаковыя лошади или, какъ ихъ называютъ сами

Лошадь алтайскихъ инородцевъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

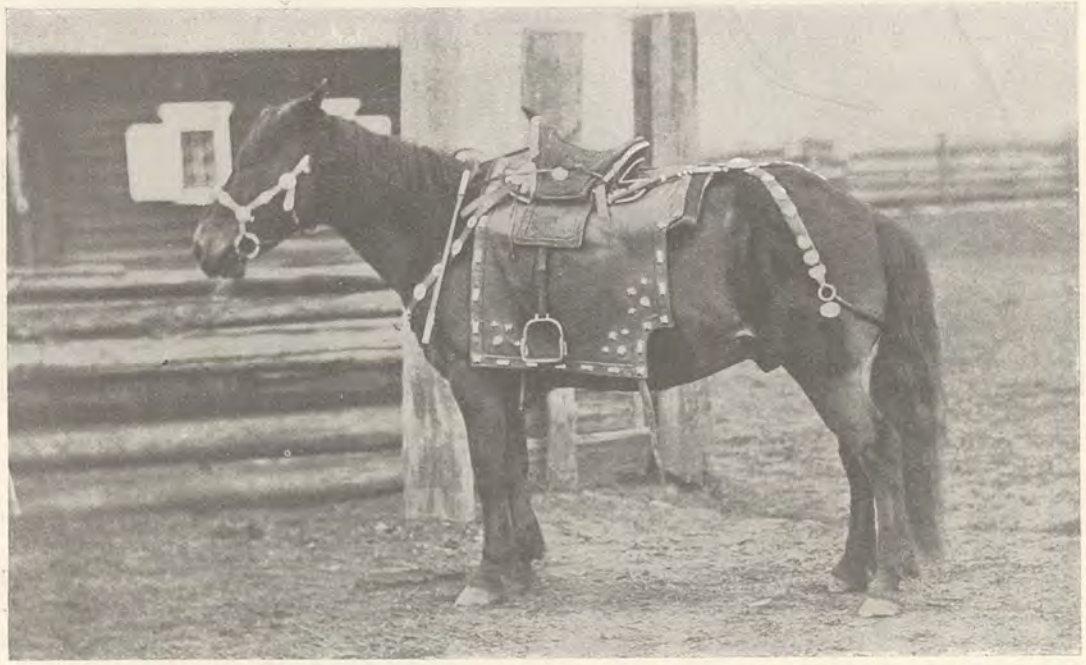
Киргизская лошадь.

Лошадь богатаго киргиза.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

киргизы въ переводѣ на русскій языкъ, бѣгунцы, цѣнятся весьма высоко: 1.000—1.500 рублей. Скачки устраиваются съ призами.

Монгольскаго происхожденія также *бурятская лошадь*, у бурятъ Иркутской губерніи и Забайкальской области. Она крупнѣе киргизской, съ хорошо развитой грудью, длинная, съ небольшой головой. Содержится лучше киргизской, такъ какъ въ большинствѣ случаевъ не должна въ зимнюю стужу выискивать себѣ пропитаніе сама, а о ней заботится хозяинъ. Кумысъ приготовляется далеко не всѣми бурятами; воспитаніе молодняка у нихъ поставлено лучше, чѣмъ у киргизъ. Лошадь бурятская преимущественно верховая, съ хорошей рысью. Ходъ



Бурятская лошадь подъ бурятскимъ сѣдломъ.

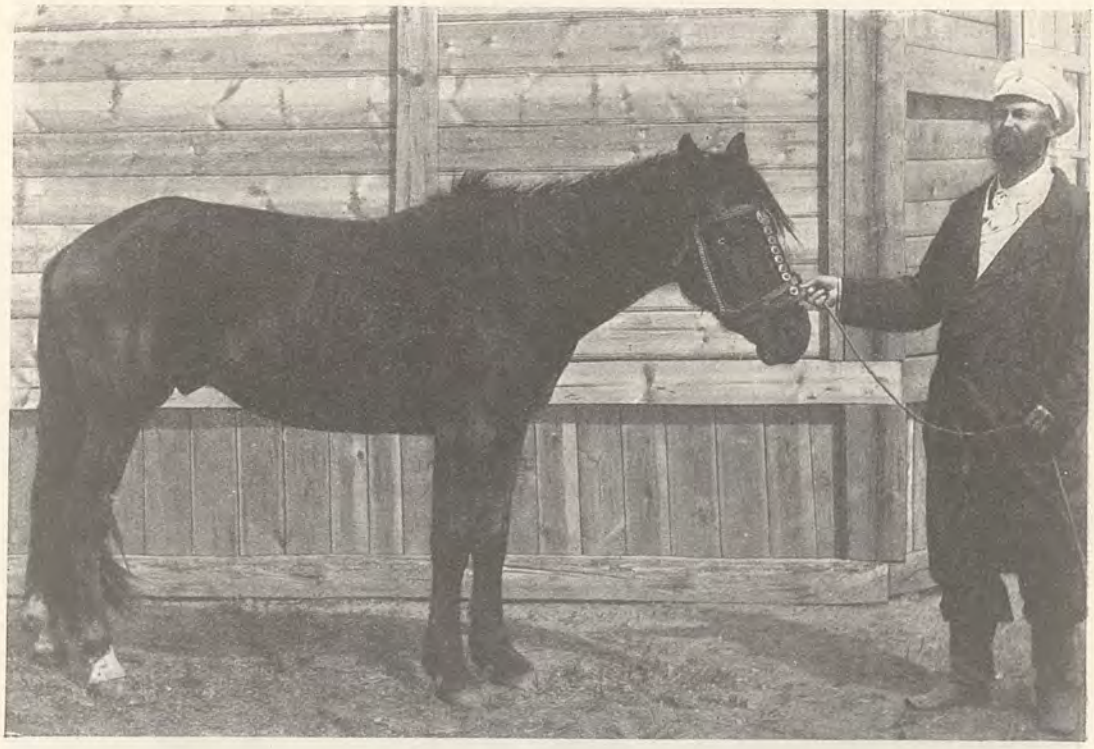
мягкій, иногда попадается иноходь и переступь. Бурятская лошадь въ Забайкальѣ часто называется *забайкальскою*.

Выращиваемая по рѣкѣ Амуру лошадь получила названіе *амурской*. Она также произошла отъ монгольской породы, но видъ имѣетъ иной, чѣмъ бурятская и забайкальская: она крупнѣе, съ большой головой на короткой шеѣ и хорошо развитымъ крупомъ.

Въ Енисейской губерніи, въ уѣздахъ Минусинскомъ и частью Ачинскомъ, существуетъ довольно развитое коневодство. Разводимая здѣсь лошадь носитъ названіе *абаканской* или *минусинской*. Она средняго роста [1]), съ крѣпкой спиной и сильной грудью, на длинныхъ, прямыхъ и крѣпкихъ ногахъ, съ прочными ко-

[1]) Около 2-хъ вершковъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru



Забайкальская лошадь.

пытами. Лошадь ловкая, выносливая и подвижная. Годится какъ подъ верхъ, такъ равно въ упряжку и для возки тяжестей.

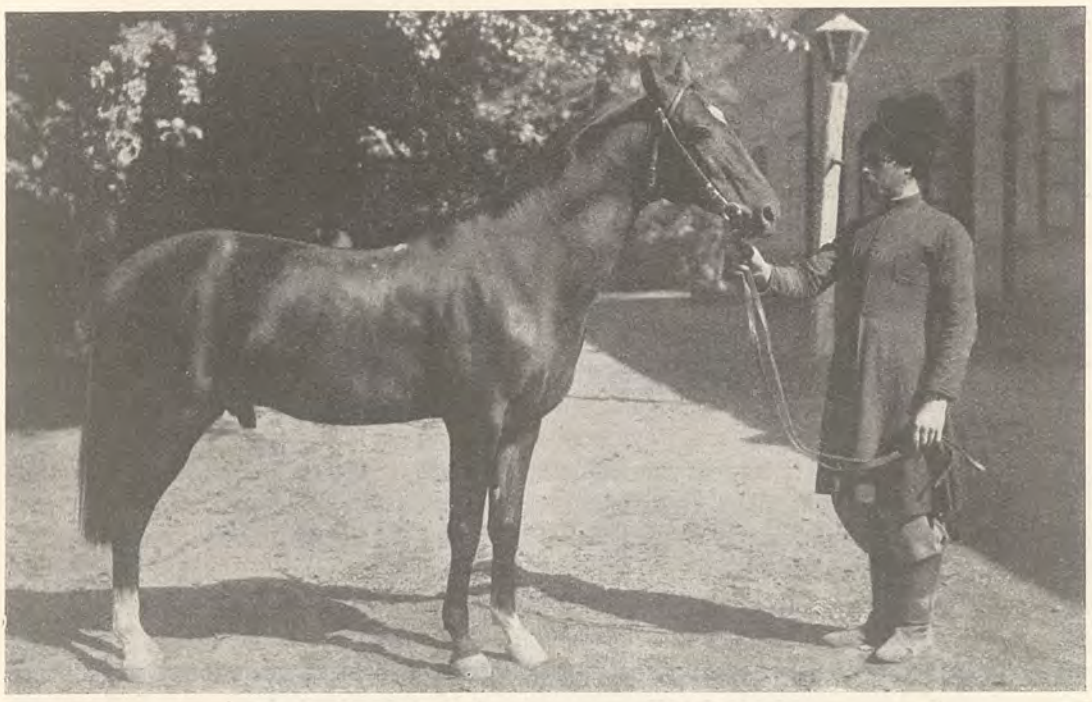
Славится еще въ Азіатской Россіи лошадь *ахалъ-текинская*. Она разводится туркменами Закаспійской области и относится къ туркменской породѣ. Происхожденія она, какъ предполагаютъ, самостоятельнаго: отъ мѣстной древней, рослой лошади, которая позднѣе могла слиться съ арабской. Отъ арабской ахалъ-текинская лошадь рѣзко отличается: она скорѣе походитъ на англійскую скаковую, но почти не имѣетъ гривы. При длинной шеѣ и маленькой головѣ, лошадь эта имѣетъ на высокихъ ногахъ сухого сложенія тѣло съ нѣжной кожей, на которой обрисовываются всѣ жилки. Кровные ахалъ-текинцы стоятъ 400—600 р.

У сартовъ распространена *карабаирская* лошадь. Это хорошо сложенная лошадь, съ правильнымъ галопомъ, пользуется со стороны хозяевъ хорошимъ уходомъ. Круглый годъ лошади у сартовъ стоятъ подъ попонами, лѣтомъ на открытомъ дворѣ, а зимою въ крытыхъ галлереяхъ, получая хорошій кормъ. Карабаиры немного крупнѣе киргизскихъ лошадей, лучше сложены и хорошо держатъ тѣло.

Кашгарская лошадь разводится въ горныхъ частяхъ Ферганекой области и служитъ для перевозки вьюковъ въ горахъ Кашгаріи.

Кромѣ перечисленныхъ лошадей, въ Туркестанѣ существуетъ еще іомудская лошадь, похожая на арабскую, разводимая туркменскимъ племенемъ іомудами,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru



Ахалъ-текинская лошадь.

сайрамская, обладающая спокойнымъ аллюромъ, называемымъ „ходой“, и ура-тюбинская, за свою рысь и скаковыя способности охотно пріобрѣтаемая многими русскими офицерами.

Изъ приводныхъ въ Азіатскую Россію лошадей можно назвать англійскую скаковую, донскую, орловскаго рысака, котораго разводятъ въ Акмолинской и Семипалатинской областяхъ, маньчжурскую, корейскую, монгольскую и т. д.

Коневодство Азіатской Россіи стало обращать на себя въ послѣдніе годы вниманіе Главнаго Управленія Государственнаго Коннозаводства. Съ 1897 года стали открываться заводскія конюшни; теперь онѣ существуютъ въ Томскѣ, около города Кустаная, Тургайской области, близъ Актюбинска, той же области, и подъ Асхабадомъ.

Цѣлью томской конюшни является прилитіе къ мѣстнымъ породамъ кровей племенныхъ производителей, преимущественно не-мѣстныхъ породъ, и распространеніе между населеніемъ правильныхъ пріемовъ воспитанія, ухода и содержанія лошади. Цѣлью тургайскихъ конюшенъ является улучшеніе киргизской лошади „въ самой себѣ“, а также прилитіемъ кровей другихъ породъ, преимущественно степныхъ же. Асхабадская конюшня имѣетъ задачей поддержаніе ахалъ-текинской лошади.

Кустанайская и актюбинская конюшни всю работу по улучшенію лошадей производятъ, главнымъ образомъ, на своихъ заводахъ, томская же и асхабадская конюшни, наоборотъ, открываютъ въ различныхъ мѣстахъ Сибири и Степного края особые пункты, куда ставятъ производителей для пользованія ихъ на племя.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Пунктовъ этихъ насчитывалось въ 1912 году въ Сибири до 52 съ 88 производителями и въ Закаспійской области 6. Открыты они въ 4-хъ уѣздахъ Томской губерніи, въ одномъ—Тобольской, въ 2-хъ—Акмолинской области, въ Павлодарскомъ уѣздѣ, Семипалатинской области, въ минусинскихъ степяхъ и въ Якутской области. Съ 1912 года число пунктовъ значительно увеличено, а вмѣстѣ съ тѣмъ открыты двѣ новыхъ заводскихъ конюшни: забайкальская и семирѣченская.

Кромѣ пунктовъ, томской заводской конюшней устраиваются, въ цѣляхъ улучшенія коневодства, *выставки* лошадей въ городахъ Томскѣ, Барнаулѣ и въ большомъ селѣ Брюхановѣ, Томской губерніи, на которыхъ демонстрируются наглядные результаты улучшенія коневодства. На этихъ выставкахъ раздаются преміи и почетныя награды Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія и Государственнаго Коннозаводства.

Особенный интересъ къ улучшенію лошади возбуждаютъ въ населеніи ремонтныя комиссіи, комплектующія лошадей для войска. Послѣднія предпочитаютъ набирать лошадей съ признаками англійской верховой лошади, уплачивая за такіе экземпляры весьма высоко, отъ 400 до 450 рублей. Это обстоятельство отразилось возникновеніемъ за Ураломъ частныхъ конскихъ заводовъ. Заводы, занятые выведеніемъ верховой лошади, находятся преимущественно въ Акмолинской области, на арендованныхъ у казаковъ войсковыхъ земляхъ.

Въ Томской губерніи также есть нѣсколько частныхъ заводовъ, верховыхъ и рысистыхъ. Извѣстностью пользуется свыше 10 заводовъ: Пьянкова, Бабушкина въ Кузнецкомъ уѣздѣ, Мокина у села Усть-кана, въ центрѣ Алтая, Кухтерина, Платонова, Винокурова и др. Въ Тобольской губерніи славятся заводы Черновыхъ, Смолина, Кондратова. Въ Семипалатинской области—заводы Плещеева и Сорокина. Въ Минусинскомъ уѣздѣ — въ Усинскомъ краѣ—заводъ Сафьянова. Наконецъ, въ Акмолинской области извѣстны 2 конскихъ завода мѣстныхъ киргизъ.

Въ Туркестанѣ выдающимся заводомъ считается ауліе-атинскій заводъ Иванова; существуетъ нѣсколько частныхъ заводовъ и въ Семирѣчьѣ.

Подъ Владивостокомъ славится заводъ Янковскаго—скаковыхъ и рысистыхъ лошадей, устроенный въ урочищѣ Посьетъ.

Этого перечня достаточно, чтобы видѣть, что коннозаводское дѣло начинаетъ развиваться за Ураломъ. Въ будущемъ этому дѣлу предстоитъ значительное расширеніе, вслѣдствіе благопріятныхъ природныхъ условій и, главнымъ образомъ, обилія дешевыхъ пастбищъ.

Крупный рогатый скотъ.

Породы крупнаго рогатаго скота разводятся въ Азіатской Россіи, главнымъ образомъ, мѣстныя, но встрѣчаются и приводныя. Послѣднія попадаютъ за Уралъ, преимущественно, съ переселенцами изъ Россіи (украинская и калмыцкая), а также съ корейскими выходцами изъ Кореи и Маньчжуріи. На казенныя фермы и въ нѣкоторыя частныя хозяйства выписывались породы симентальская и шортгорнская.

Обычный *сибирскій крестьянскій скотъ* мелокъ (средній живой вѣсъ коровы 16 — 18 пудовъ, убойный 7 — 8 пудовъ; живой вѣсъ быка 22 — 26 пудовъ,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

убойный 10 — 14 пудовъ). Ростъ коровы въ холкѣ около 1½ аршинъ; грудь и задъ узки; вымя развито удовлетворительно, соски коротки. Кожа и даже вымя покрыты шерстью, отрастающей и взъерошивающейся на зиму. Масть различная: бурая, черная, бѣлая и пестрая съ бурымъ и чернымъ. Молока сибирская корова даетъ въ день около 10 фунтовъ, въ теченіе же годового удойнаго періода — 60 пудовъ (80 ведеръ). Молоко жирное, содержащее 4—7% жира.

Насколько сибирякъ заботливъ къ лошади, настолько онъ невнимателенъ къ рогатому скоту. Лѣтомъ скотъ нагуливается на пастбищахъ, а зиму содержится хотя и на дворѣ, но въ открытыхъ холодныхъ загонахъ, гдѣ коровъ защищаетъ отъ зимней стужи только длинная шерсть.

У крестьянъ Алтайскаго округа коровы крупнѣе (достигаютъ 19—20 пудовъ живого вѣса), годовые удои значительно выше.

Скотъ переселенцевъ представляетъ еще болѣе пеструю массу, чѣмъ старожильческій. Признаки этого скота еще менѣе установились, но, въ общемъ, у переселенцевъ скотъ почти всегда нѣсколько крупнѣе, не обрастаетъ уродливой длинной шерстью на зиму, коровы содержатся лучше и даютъ гораздо болѣе молока. Въ отличіе отъ сибиряковъ, переселенцы устраиваютъ скоту теплыя зимнія помѣщенія съ яслями, избѣгаютъ поить ихъ въ холодъ изъ рѣкъ или озеръ, запасаютъ на зиму больше корма.

Крестьянскій скотъ Туркестана и Семирѣченской области представляетъ собою помѣсь мѣстной породы съ калмыцкой и астраханской, выведенными сюда переселенцами изъ юго-восточныхъ губерній Европейской Россіи. Скотъ этотъ крупнѣе мѣстнаго, но уступаетъ по величинѣ калмыцкому. Въ большинствѣ случаевъ скотъ этотъ красной масти, съ грубымъ костякомъ и толстой шкурой. Онъ скорѣе всего можетъ быть отнесенъ къ рабочему скоту, хотя годится также и на откормъ. Живой вѣсъ коровы около 10 пудовъ, быка около 15. Корова даетъ молока около 85 пудовъ въ годъ. Въ послѣднее время дѣлаются попытки къ улучшенію крестьянскаго скота Туркестана прилитіемъ крови швицкихъ и альгаузскихъ производителей.

Киргизская порода распространена на всемъ пространствѣ Степного края, а также содержится киргизами Туркестана. Скотъ киргизскій мелкій: быкъ вѣситъ 15—25 пудовъ, убойный вѣсъ около 8 пудовъ; коровы еще мельче. Киргизскій быкъ имѣетъ плотное туловище съ прямою спиной на низкихъ сухихъ ногахъ; голова небольшая, шея короткая, грудь широкая, рога крутые. Коровы этой породы тощія, горбатыя, съ маленькой головой и тонкой шеей, грудь узкая, ноги тонкія. Общій видъ коровы жалкій, заморенный. Вымя развито слабо, молока даетъ киргизская корова мало, въ среднемъ 35 пудовъ въ годъ. Цвѣтъ масти разный, преобладаютъ черный, красный и тигровый.

На быкахъ киргизы ѣздятъ верхомъ, при чемъ нерѣдко можно встрѣтить взрослаго киргиза на маленькомъ годоваломъ бычкѣ. Взрослаго быка киргизъ запрягаетъ въ арбу-одноколку и, кромѣ того, нерѣдко самъ садится еще на него верхомъ.

Сырого коровьяго молока киргизы почти не пьютъ, а приготовляютъ изъ него особые напитки или кушанья. Сюда относятся: такъ называемый „каймакъ“, представляющій собою кипяченыя сгущенныя сливки, съ которыми киргизы

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

пьютъ чай, „ойранъ“—родъ жидкаго кислаго молока, освѣжающаго въ знойную степную жару, сыръ и творогъ, приготовляемый въ видѣ небольшихъ сушеныхъ шариковъ.

Богатые киргизы коровьяго мяса совсѣмъ не ѣдятъ, бѣднымъ же оно замѣняетъ баранину и конину.

Содержится у киргизъ рогатый скотъ большею частью круглый годъ на подножномъ корму. Но коровамъ еще труднѣе добывать себѣ зимою пищу, чѣмъ

Киргизская корова.

лошадямъ: у рогатаго скота слабыя копыта, поэтому его пускаютъ по зимнему пастбищу слѣдомъ за лошадьми. Коровамъ не приходится при этомъ самимъ расчищать снѣгъ, онѣ получаютъ расчищенное пастбище, но зато съ объѣденною травой.

Киргизскій скотъ очень выносливъ къ стужѣ и голодовкѣ, но еще болѣе, чѣмъ лошади, страдаетъ отъ гололедицъ; послѣ гололедицъ у рогатаго скота начинается повальный падежъ, называемый у киргизъ „джутомъ“. Къ веснѣ киргизскій скотъ обыкновенно едва держится на ногахъ, его нерѣдко приходится силой вытаскивать на первыя весеннія пастбища и даже помогать ему вставать на ноги; скотъ такой называютъ „подъемнымъ“.

На пастбищахъ киргизскій скотъ быстро откармливается, послѣ чего даетъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

недурное мясо (такъ называемое мраморное). Скотъ въ большомъ количествѣ продается на убой въ сибирскіе города и въ Европейскую Россію [1]).

Бурятскій скотъ происходитъ отъ монгольской породы. Онъ разводится въ Иркутской губерніи и Забайкальской области, какъ бурятами, такъ равно и нѣкоторыми русскими; кромѣ того, встрѣчается въ небольшомъ количествѣ и въ Приамурьѣ. Скотъ этотъ лишь немногимъ крупнѣе киргизскаго. Онъ такъ же выносливъ, такъ же плохо содержится и развѣ немногимъ больше даетъ молока. Подобно киргизамъ, буряты не брезгаютъ коровой и для верховой ѣзды. Молоко буряты пьютъ въ сыромъ видѣ, приготовляютъ изъ него масло и особый хмельной напитокъ „тарасунъ“. Послѣдній приготовляется изъ сыворотки, получающейся

Бурятская корова.

при свертываніи молока въ простоквашу. Въ переброженной сывороткѣ развивается спиртъ. Такую сыворотку наливаютъ въ полукруглый мѣдный котелъ, прикрываемый сверху другимъ мѣднымъ полушаріемъ, въ которое вставлена деревянная трубка въ видѣ коромысла, опускающаяся другимъ концомъ въ кувшинъ, поставленный въ воду. Котелъ ставится на треногу, подъ нимъ разводится огонь, послѣ чего жидкость въ котлѣ начинаетъ кипѣть и отъ нея отгоняется спиртъ. Увлекаемый съ парами воды, онъ перегоняется изъ котла въ кувшинъ, въ видѣ пара, гдѣ сгущается подъ вліяніемъ охлажденія въ жидкость. Эта жидкость и есть „тарасунъ“. Послѣдній напоминаетъ слабую водку; буряты во время своихъ празднествъ напиваются имъ допьяна. „Тарасунъ“, кромѣ бурятъ, приготовляютъ и инородцы Алтайскаго округа.

Скотъ бурятской породы нѣсколько лучше у казаковъ Забайкалья, главнымъ

[1]) Въ Атласѣ на 64 діаграммѣ показанъ вывозъ живого рогатаго скота изъ Азіатской Россіи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

образомъ, благодаря лучшему уходу и содержанію скота; но все же и забайкальскій скотъ мелокъ и маломолоченъ.

Рогатый скотъ *монгольской, корейской* и *маньчжурской породъ* встрѣчается въ Приамурскомъ краѣ, преимущественно въ помѣси съ привознымъ изъ Забайкалья, Сибири и Европейской Россіи. Скотъ Приамурья наиболѣе мелкій изъ всѣхъ породъ Азіатской Россіи и менѣе всѣхъ даетъ молока; въ среднемъ корова даетъ около 28 пудовъ молока въ годъ.

Рогатый скотъ въ селеніяхъ Минусинскаго уѣзда разводится татарами и нѣкоторыми русскими скотоводами съ промышленною цѣлью. Отсюда скотъ доставляется лѣтомъ живьемъ, а зимою въ тушахъ, на сѣверъ Енисейской и въ Иркутскую губерніи.

Иркутская губернія бѣдна своимъ скотомъ. Помимо Минусинскаго уѣзда ее снабжаетъ мясомъ Монголія. Гурты скота идутъ изъ Монголіи черезъ Саянскія горы по Тункинской дорогѣ. Монгольскій скотъ ввозится на убой и въ Приамурье.

Изъ приведеннаго обзора распространенныхъ въ Азіатской Россіи породъ рогатаго скота видно, что весь мѣстный скотъ за Ураломъ, въ общемъ, мелокъ и маломолоченъ, что объясняется почти исключительно отсутствіемъ за нимъ ухода и плохимъ содержаніемъ.

Въ послѣднее время появилось за Ураломъ среди крестьянъ немало сравнительно крупныхъ скотоводовъ изъ Европейской Россіи, владѣющихъ стадами въ 50—100 и даже 300 головъ. Скотъ разводится, главнымъ образомъ, астраханскій. На ярмаркахъ въ степи, въ городахъ Орскѣ, Троицкѣ и Оренбургѣ за хорошаго вола даютъ этимъ скотоводамъ до 150 руб. Нерѣдки однако годы, когда хозяйство ихъ губятъ повальныя заболѣванія скота заразными болѣзнями, главнымъ образомъ, чумой и сибирской язвой.

До сего времени единственной радикальной мѣрой борьбы съ сибирской язвой остается уничтоженіе больного скота. Что же касается чумы, то дѣйствительнымъ противъ нея средствомъ оказались противочумныя прививки. Учрежденная ветеринарнымъ управленіемъ въ 1899 году близъ города Читы противочумная станція не только принесла пользу мѣстному населенію въ борьбѣ съ чумой, но и дала цѣнные научные выводы по изготовленію и дѣйствію противочумныхъ прививокъ.

Мелкій скотъ: овцы, козы, свиньи.

Самой распространенной породой овецъ въ Азіатской Россіи является *киргизская*. Она разводится не только киргизами, но и русскими, проживающими въ Степномъ краѣ, Туркестанѣ и Сибири.

Киргизская овца представляетъ равновидность жирнохвостой породы овецъ. Масть ея весьма разнообразна: сѣрая, бѣлая, черная, изрѣдка рыжая. Предпочитаются киргизами сѣрыя и бѣлыя овцы, такъ какъ свѣтлая овечья шерсть цѣнится на рынкѣ дороже. Шерсть грубая. Голова овцы длинная, горбоносая съ висячими ушами, туловище короткое на крѣпкихъ высокихъ ногахъ; рога развиты слабо. Живой вѣсъ овцы 3—4½ пуда, баранъ вѣситъ нѣсколько больше; убойный вѣсъ 1—3 пуда, изъ которыхъ на долю сала въ курдюкѣ приходится отъ 5 фунтовъ до 1 пуда.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Стадо киргизскихъ овецъ.

Стригутъ овецъ дважды въ годъ, собирая съ каждой головы отъ 4 до 6 фунтовъ грязной шерсти. Шерсть идетъ частью на изготовленіе для нуждъ собственнаго хозяйства кошмы (войлока), главнымъ же образомъ, сбывается въ Западную Сибирь на пимокатные заводы (такъ называются въ Сибири заводы, на которыхъ изготовляются валенки, или по-сибирски „пимы“).

Бараній жиръ отчасти идетъ въ пищу, преимущественно же продается скупщикамъ, доставляющимъ его на русскіе свѣчные заводы.

Молоко овечье употребляется въ пищу какъ цѣльное, такъ и въ видѣ сыра.

Мясо киргизской овцы южно-азіатскихъ степей нѣжное, вкусное; въ сѣверной же части Степного края имѣетъ сильный привкусъ сала.

Содержится овца у киргизъ въ такихъ же скверныхъ условіяхъ, какъ и прочій скотъ; круглый годъ на подножномъ корму. Лѣтомъ овца быстро нагуливается, но зато зимою часто бываетъ обречена на голодовку, овцы не могутъ добывать кормъ изъ-подъ снѣга, поэтому ихъ выпасаютъ уже послѣ лошадей и рогатаго скота, оставляющихъ имъ почти стравленное пастбище.

Содержаніе овцы у русскаго населенія лучше. Зимою овечьи стада крестьянъ защищаются отъ вѣтра и непогоды и получаютъ кормъ, хотя, главнымъ образомъ, только солому.

Кромѣ киргизской овцы въ Азіатской Россіи встрѣчаются еще другія разновидности курдючной породы: *текинская, іомудская, горная* и т. д.

Русскіе переселенцы часто привозятъ съ собой изъ Россіи обыкновенную русскую овцу, а также долгохвостую—воронежскую, дающую много шерсти. На Дальнемъ Востокѣ овцы главнымъ образомъ *монгольскихъ породъ;* онѣ даютъ 2—3 фунта шерсти въ годъ и довольно мелки.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Заслуживаетъ большого вниманія *каракулевая овца*. По преданію она произошла отъ овецъ, привезенныхъ арабами при покореніи послѣдними Средней Азіи. Она разводится въ Бухарѣ, Хивѣ, въ Самаркандской области и въ Пиндинскомъ районѣ Закаспійской области. Каракулевыя овцы даютъ весьма цѣнныя шкурки, носящія названія „смушекъ", „каракулей" или „хивинокъ". Это шкурки новорожденныхъ барашковъ. Колютъ только однихъ самцовъ, оставляя самокъ на приплодъ. Смушка на мѣстѣ стоитъ 4—5 рублей. Шкурокъ вывозится изъ Туркестана, вмѣстѣ съ Хивой и Бухарой, до 500.000 штукъ въ годъ. Вывозъ идетъ не только въ Европейскую Россію, но также въ Западную Европу и въ Америку. У насъ запродажа каракуля производится главнымъ образомъ на Нижегородской ярмаркѣ. Каракулевыхъ овецъ насчитываютъ въ нашихъ Средне-Азіатскихъ владѣніяхъ, не считая Хивы и Бухары около 150.000 головъ.

Въ послѣднее 20-лѣтіе въ разныхъ уголкахъ за Ураломъ появилось тонкорунное овцеводство. Овцеводы юга Европейской Россіи и Кавказа начинаютъ переводить своихъ овецъ за Уралъ. Объясняется это значительнымъ сокращеніемъ пастбищныхъ угодій въ Европейской Россіи и на Кавказѣ подъ вліяніемъ развитія земледѣлія и увеличенія арендной платы и продажной цѣны на землю. За Ураломъ же арендныя цѣны пока низки, а пригодныхъ для овцеводства земель много.

Тонкорунныя овцы, преимущественно типа рамбулье и мазаевскія, разводятся: 1) въ Акмолинской и Семипалатинской областяхъ на войсковыхъ казачьихъ земляхъ, сдаваемыхъ въ аренду предпринимателямъ, или же на офицерскихъ надѣлахъ, перепроданныхъ частнымъ лицамъ; 2) въ Томской губерніи, въ предѣлахъ Змѣиногорскаго уѣзда,—на земляхъ, сдаваемыхъ въ аренду управленіемъ Алтай-

Мериносовыя овцы въ Енисейской губ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

скаго округа Кабинета Его Величества; 3) въ Енисейской губерніи подъ разведеніе мериносовъ поступаютъ казенно-оброчныя статьи въ предѣлахъ Ачинскаго и Минусинскаго уѣздовъ; 4) въ коренномъ Туркестанѣ и Семирѣченской области тонкорунное овцеводство существуетъ на арендованныхъ у киргизъ земляхъ въ переселенческихъ и сартовскихъ хозяйствахъ.

Мериносы даютъ въ Сибири въ среднемъ, считая все стадо вмѣстѣ съ ягнятами, 13 фунтовъ шерсти на голову; средній чистый доходъ отъ мериносовъ составляетъ 2—3 рубля съ головы.

Козы разводятся въ Азіатской Россіи киргизами, туземцами Туркестана, казаками и русскими крестьянами. Цѣль разведенія козъ—полученіе мяса, молока, шерсти, а въ Туркестанѣ и въ Тургайской области также козьяго пуха, изъ котораго изготовляютъ въ Тургайской обл. пуховые платки, а въ Туркестанѣ особыя ткани съ примѣсью хлопка, идущія на чалмы. Промыселъ изготовленія пуховыхъ платковъ развитъ среди тургайскихъ переселенцевъ, пограничныхъ съ Оренбургскимъ казачьимъ войскомъ. Отъ казачекъ переняли его и переселенки.

Кромѣ обыкновенной крестьянской козы встрѣчается также ангорская, но исключительно въ предѣлахъ Закаспійской области.

Разведеніе *свиней* за Ураломъ имѣетъ мѣсто лишь у русскаго населенія. Туземцы-магометане вовсе не разводятъ свиней; большинство же другихъ туземцевъ совсѣмъ не занимается животноводствомъ.

Порода свиней, главнымъ образомъ, мѣстная, составляющая нѣчто среднее между длинноухой крестьянской свиньей Европейской Россіи и короткоухой. Она мелка съ невкуснымъ мясомъ.

Въ послѣдніе годы въ Западной Сибири начали появляться племенныя свиньи англійскихъ породъ: іоркширы и беркширы. Въ Курганѣ возникла колбасная фабрика, на которую скупаютъ свиней, и кромѣ того начали вывозить мясныя свиныя туши на западъ. Свиноводство обѣщаетъ въ дальнѣйшемъ значительное развитіе, главнымъ образомъ, благодаря богатству въ Сибири корма для свиней, въ видѣ остатковъ отъ маслодѣлія: вездѣ, гдѣ послѣднее существуетъ, обычно слѣдомъ за нимъ развивается и свиноводство.

Верблюды. Ослы. Яки.

Верблюдовъ разводятъ киргизы, буряты, нѣкоторые другіе инородцы Туркестана, Закаспійской области и, въ единичныхъ случаяхъ, русскіе переселенцы. Верблюды встрѣчаются двухъ породъ: одногорбые и двугорбые. Одногорбые крупнѣе и считаются болѣе сильными. Содержаніе верблюдовъ у киргизъ и прочихъ инородцевъ иное, чѣмъ лошадей и рогатаго скота. Верблюды чувствительны къ холоду и сырости, они не могутъ добывать себѣ корма изъ-подъ снѣга, вслѣдствіе чего туземцы покрываютъ ихъ войлочными попонами и запасаютъ для нихъ на зиму пищу: камышъ, степныя травы и т. д. Верблюдовъ разводятъ для перевозки товаровъ караванами, для перевозки вьюкомъ домашняго скарба во время перекочевокъ, а также для полученія молока и шерсти. Свѣжее верблюжье молоко вызываетъ у человѣка разстройство желудка, а потому изъ него изготовляютъ напитокъ, подобный кумысу, называемый по-киргизски „чубатъ“.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Шерсть идетъ на выдѣлку особой плотной и малопромокаемой ткани „армячины", веревокъ, тесемъ, кошмы и т. д. Шерсть собираютъ разъ въ годъ, весною, въ среднемъ по 12 ф. съ верблюда, при чемъ не стригутъ послѣдняго, а выщипываютъ шерсть. Въ это время верблюдъ линяетъ и естественнымъ путемъ. Но, изъ боязни потерять часть шерсти, киргизы приступаютъ къ ея выщипыванію, не дождавшись времени полнаго линянія, и нерѣдко раздираютъ верблюду кожу до крови.

Мясо верблюжье даже туземцы рѣдко употребляютъ въ пищу.

Въ полосѣ земледѣльческой, гдѣ водится верблюдъ, на немъ пашутъ. Особо цѣннымъ въ сельскомъ хозяйствѣ является верблюдъ при подъемѣ цѣлины.

На верблюдѣ ѣздятъ верхомъ, запрягаютъ въ арбу и перевозятъ кладь на

Вьюченіе верблюда.

его спинѣ вьюкомъ. Рысью верблюдъ идетъ неохотно, а обыкновенно ходитъ крупнымъ шагомъ, со скоростью около 5 верстъ въ часъ. Онъ поднимаетъ вьюки въ 15—20 пудовъ, при чемъ въ то же время можетъ везти еще арбу, нагруженную пудовъ до сорока, безъ вьюка же можетъ везти въ арбѣ по степнымъ дорогамъ пудовъ до 60. При большихъ переходахъ, верблюдовъ избѣгаютъ вьючить кладью болѣе 12 пудовъ. Во время караваннаго пути верблюдъ можетъ итти цѣлый день безъ остановки и безъ корма. Безъ воды онъ выдерживаетъ 4—6 дней. Это послѣднее свойство дѣлаетъ верблюда особенно цѣннымъ при переходахъ черезъ песчаныя безводныя степи. Къ пищѣ онъ вообще нетребователенъ, можетъ ѣсть колючую растительность пустынь и солончаковыхъ степей, которую, кромѣ него, не станетъ ѣсть ни одно домашнее животное. Для управленія верблюдомъ во время движенія ему прокалываютъ хрящъ носовой перегородки и вставляютъ въ отверстіе веревку съ узломъ на одномъ концѣ или палочку, заканчивающуюся утолщеніемъ; къ другому концу придѣлываютъ поводъ.

Верблюды оказали, между прочимъ, большую услугу при постройкѣ Амур-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ской желѣзной дороги перевозкой большихъ тяжестей и доставкой рабочимъ мяса изъ южной части Забайкалья.

Ослы, называемые также ишаками, содержатся осѣдлымъ туземнымъ населеніемъ Туркестана, Семирѣчья и Закаспійской области: сартами, туркменами, таранчами и т. д. Ослы недороги, стоятъ 4—6 руб., доступны по цѣнѣ даже бѣднякамъ и достаточно сильны, поэтому перевозка тяжестей и верховыхъ туземцевъ всего чаще совершается на ослахъ. Иногда ослы, будучи весьма малаго роста, почти не видны изъ-подъ сидящихъ на нихъ взрослыхъ туземцевъ или громоздкихъ вьюковъ. Оселъ отлично держитъ дорогу безъ всякаго управленія, почему на него не надѣваютъ ни узды, ни повода и всегда пускаютъ въ головѣ большихъ верблюжьихъ каравановъ.

Въ высокихъ горныхъ частяхъ Туркестана туземцы разводятъ *яковъ*. Животное это напоминаетъ быковъ, но значительно крупнѣе, имѣетъ длинную обвислую шерсть и густой длинный хвостъ, какъ у лошади. Якъ незамѣнимое животное при перевозкѣ тяжестей вьюкомъ по узкимъ горнымъ тропинкамъ; кромѣ

Яки.

того, благодаря густой шерсти, онъ совсѣмъ не боится гнуса. Несмотря на свой дикій внѣшній видъ, якъ—послушное и смирное животное. Молоко коровъ-яковъ густое, вкусное; мясо почти неотличимо по виду отъ коровьяго, но нѣсколько грубѣе послѣдняго.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Въ Иркутскѣ мясо яковъ продавалось въ 1911 году по 4 р. за пудъ, почти по одинаковой цѣнѣ съ говядиной. Въ небольшомъ количествѣ яковъ разводятъ на югѣ Иркутской губерніи, въ отрогахъ Саянъ.

Количество домашнихъ животныхъ въ Азіатской Россіи въ 1911 году (по даннымъ ветеринарнаго управленія).

ГУБЕРНІИ и ОБЛАСТИ.	Лошадей.	Крупнаго рогатаго скота.	Овецъ.		Козъ.	Свиней.	Всего головъ.
			Грубошерстныхъ.	Тонкорунныхъ.			
Тобольская губ. . . .	749.672	900.201	624.215	3.251	20.713	154.786	2.452.838
Томская „ . . .	2.173.733	2.469.049	2.403.724	23.118	64.168	508.253	7.642.045
Енисейская „ . . .	494.157	500.139	724.004	4.775	7.472	123.307	1.853.854
Иркутская „ . . .	287.518	354.622	203.518	—	29.468	79.452	954.578
Якутская область . . .	88.138	241.674	135	—	—	217	330.164
Амурская „ . . .	101.206	75.231	11.836	—	83	48.200	236.556
Забайкальская обл. . .	591.588	1.003.145	1.021.967	—	103.082	119.366	2.839.148
Приморская „ . . .	109.516	171.618	4.640	—	200	91.187	377.161
Сахалинская „ . . .	1.797	4.351	—	—	74	1.400	7.622
Закаспійская „ . . .	146.204	53.149	3.609.030	—	467.833	—	4.276.216
Самаркандская „ . . .	95.088	229.615	803.539	36.584	211.611	668	1.377.105
Семирѣченская „ . . .	1.127.170	741.154	5.107.133	—	701.808	29.125	7.706.390
Сыръ-Дарьинская обл. .	709.325	720.576	5.002.649	93.121	986.767	9.632	7.522.070
Ферганская обл. . . .	367.221	428.801	810.785	22.997	200.846	3.453	1.834.103
Акмолинская обл. . . .	1.064.229	1.289.061	2.064.462	27.125	133.185	45.359	4.623.421
Семипалатинская обл. .	957.926	856.830	2.792.699	13.251	—	8.063	4.628.769
Тургайская обл. . . .	558.445	674.088	1.450.355	—	97.814	15.470	2.796.172
Уральская обл.	290.196	636.047	1.885.567	—	168.486	5.778	2.986.074
Итого . .	9.913.129	11.349.351	28.520.258	224.222	3.193.610	1.243.716	54.444.286

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Олени.

(П. Е. Васильковскій).

Суровый климатъ сѣверной Сибири создаетъ чрезвычайно тяжелыя условія для существованія. Долгая полярная зима, съ ея безсмѣнными ночами, съ ледянящими вѣтрами и трескучими морозами, крайне затрудняетъ добываніе пищи. Короткое же, съ заморозками, лѣто и тундровыя болота не позволяютъ туземцамъ заниматься земледѣліемъ. Тѣ же условія препятствуютъ и веденію скотоводческаго хозяйства, дающаго сельскому населенію другихъ областей Сибири и молоко, и молочные продукты, и мясо. Въ распоряженіи этихъ „пасынковъ природы" остаются лишь охота да рыбная ловля, позволяющія имъ кое-какъ поддерживать свое существованіе.

Но при замерзаніи зимою всѣхъ мѣстныхъ рѣкъ, покрывающихся толстой ледяной корой, и при отсутствіи пернатой дичи, прилетающей въ тундровую полосу лишь на лѣтніе мѣсяцы, охота и рыбная ловля обезпечиваютъ добычу пищи въ достаточномъ количествѣ опять-таки только лѣтомъ. Зимой же чаще всего приходится питаться заготовленными съ лѣта запасами, которыхъ, при отсутствіи надежныхъ хранилищъ, весьма часто до новой добычи не хватаетъ.

Не лучше обстоитъ дѣло и по части матеріаловъ для сооруженія незатѣйливыхъ жилищъ и для освѣщенія ихъ въ теченіе долгой зимней ночи. Въ голой, лишенной лѣсного покрова, тундрѣ найти все это крайне трудно. Растущій кое-гдѣ низкій, чахлый кустарникъ годится лишь для топлива, да и то приходится его беречь, такъ какъ кустарники встрѣчаются далеко не по всей тундрѣ.

Полученіе матеріала, годнаго для одежды, представляетъ не менѣе затрудненій. Правда, на крайнемъ сѣверѣ, особенно въ прибрежной полосѣ, водится бѣлый медвѣдь, а почти вездѣ въ тундрѣ распространенъ песецъ, теплый мѣхъ которыхъ можетъ служить надежной защитой отъ холодовъ, но такая одежда не по карману туземному населенію. Пушнина — это, такъ сказать, золото, деньги туземца. На нее онъ обмѣниваетъ у заѣзжихъ купцовъ и порохъ, и свинецъ, и ружья, и рыболовныя снасти, и все то, что можетъ скрасить его убогую, неприглядную жизнь (чай, муку, спиртъ, табакъ и т. п.). Ходить въ дорогихъ мѣхахъ для туземца значило бы ходить въ золотѣ. И развѣ богатѣйшіе изъ нихъ, да и тѣ въ особо торжественныхъ случаяхъ, позволяютъ себѣ такую роскошь.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Но, поставивъ обитателей тундры въ положеніе „пасынковъ", природа все же позаботилась о нихъ и припасла въ тундрѣ нѣчто такое, что позволяетъ мѣстному населенію мириться и съ невозможностью здѣсь земледѣлія, и съ отсутствіемъ скота, и съ недостаткомъ топлива и трудностями добыванія пищи. Какъ бы желая вознаградить туземцевъ за всѣ ихъ лишенія, природа поселила въ тундровой полосѣ такое животное, которое замѣняетъ жителямъ крайняго сѣвера и лошадь, и корову, и овцу, доставляетъ имъ матеріалъ для жилища и одежды, позволяетъ запасаться пищей на зиму, а нѣкоторыхъ даже обогащаетъ.

Животное это—*сѣверный олень* (Rangifer tarandus). Будучи роднымъ братомъ дикаго сѣвернаго оленя, привольно пасущагося по всему побережью Сѣвернаго Ледовитаго океана Европы и Азіи и на многихъ островахъ того же океана, испоконъ вѣковъ одомашенный туземцами, олень весьма походитъ на своего дикаго собрата, но въ то же время и значительно разнится отъ него.

Нравъ домашняго оленя покорнѣе, нежели дикаго, но зато дикій олень красивѣе ручного. Фигура у него статная; движенія свободнѣе и граціознѣе; копыта много меньше. Въ остальномъ они ничѣмъ не отличаются другъ отъ друга. Можно было бы, пожалуй, отмѣтить еще нѣкоторую разницу въ окраскѣ шерсти: лѣтняя окраска ручныхъ оленей темнѣе, чѣмъ дикихъ. Но точно описать окраску тѣхъ и другихъ крайне затруднительно, такъ какъ сѣверные олени имѣютъ немало разновидностей, отличающихся чаще всего именно окраской; послѣдняя мѣняется соотвѣтственно мѣстности. Въ общемъ, цвѣтъ ихъ шерсти сѣровато-бурый, переходящій къ зимѣ въ сѣро-бѣлый. Какъ исключеніе попадаются зимой и совершенно бѣлые олени, шкура которыхъ цѣнится весьма высоко и у нѣкоторыхъ инородцевъ служитъ однимъ изъ знаковъ достоинства начальника племени, подобно тому, какъ въ старину мѣхъ горностая составлялъ обязательную принадлежность царскаго одѣянія.

Хотя при сравненіи дикаго и ручного оленей говорилось о большей стройности перваго, но ни того, ни другого нельзя отнести къ животнымъ-красавцамъ, какимъ, по справедливости, считается ихъ близкій родственникъ *благородный олень*. Среди всѣхъ оленьихъ породъ, въ большинствѣ стройныхъ, красивыхъ животныхъ, сѣверный олень занимаетъ одно изъ послѣднихъ мѣстъ. Домашній же олень, представляя собою какъ бы плохую копію дикаго, стоитъ въ этомъ отношеніи еще ниже.

Тѣмъ не менѣе сѣверный олень является истиннымъ другомъ обездоленнаго судьбой населенія тундровой полосы. Изъ многочисленной семьи оленей, онъ самый полезный, при томъ настолько полезный, что едва ли отыщется равное ему въ этомъ отношеніи существо среди всего остального животнаго міра. Въ этомъ удивительномъ животномъ буквально нѣтъ ничего, что не находило бы примѣненія въ обиходѣ облагодѣтельствованныхъ имъ сѣверныхъ инородцевъ. Его жирное, напоминающее сливки, молоко служитъ прекраснымъ питьемъ и идетъ на изготовленіе очень вкуснаго сыра. Мясо, внутренніе органы, костный жиръ, мозгъ и кровь употребляются въ пищу; для той же цѣли пригодны и рога, пока они еще не успѣли окостенѣть: изъ нихъ приготовляютъ студень, считающійся не только лакомымъ, но и цѣлебнымъ. Шкура оленя идетъ на изготовленіе одежды туземцевъ и служитъ матеріаломъ для постройки

Олени въ Амурской области.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

жилищъ. Изъ костей и окостенѣвшихъ роговъ выдѣлываются всевозможныя орудія домашняго обихода: ножи, вилки, ложки, швейныя иглы и т. п. Вычищенныя внутри копыта употребляются вмѣсто чашекъ и стакановъ. Жилами пользуются, какъ нитками. Шерсть прядутъ и ткутъ. Кишки идутъ на выдѣлку колбасъ, приготовляемыхъ изъ крови и разныхъ кореньевъ. Изъ сала изготовляютъ свѣчи. Высушенный оленій желудокъ замѣняетъ посуду. И даже содержимое желудка только-что убитаго оленя не пропадаетъ даромъ: оно считается у туземцевъ лакомствомъ и охотно употребляется въ пищу.

Однако, это далеко не все, что даетъ домашній сѣверный олень своему хозяину. При совершенномъ отсутствіи въ тундрѣ дорогъ и тѣхъ разнообразныхъ способовъ передвиженія, какіе извѣстны въ культурныхъ странахъ, олень служитъ единственнымъ вьючнымъ и ѣздовымъ животнымъ, могущимъ свободно передвигаться по самымъ топкимъ болотамъ и по какому угодно глубокому снѣгу. Обладая очень широкими копытами и длинными, доходящими до земли, задними ногтями, онъ безъ труда можетъ пройти тамъ, гдѣ не проберется ни одна лошадь. При этомъ выносливость и неутомимость оленя изумительны. Безъ всякаго корма онъ можетъ пробѣжать часовъ 10—12 подъ рядъ, сдѣлавъ за это время верстъ 100, если только, примѣрно, черезъ каждыя 10 верстъ давать ему хоть на минутку передышку. Нерѣдки случаи, когда олени пробѣгали въ сутки свыше 200 верстъ. И вполнѣ достовѣрно, что они, безъ всякаго вреда для себя, могутъ почти безъ пищи дѣлать пятидневные перегоны.

Всѣ эти свойства и качества ставятъ домашняго оленя въ совершенно обособленное положеніе среди другихъ животныхъ тундры. Это кормилецъ и благодѣтель инородцевъ, едва ли не самая свѣтлая и радостная сторона ихъ угрюмой, обездоленной жизни. Обладать стадомъ ручныхъ оленей для жителей тундровой полосы—вопросъ жизни и смерти. И нѣтъ ничего удивительнаго, что всѣ помыслы туземцевъ направлены къ разведенію оленей.

Какъ для жителей земледѣльческой полосы сельское хозяйство, а для населенія луговыхъ пространствъ—скотоводство, такъ для обитателей тундры оленеводство является главнѣйшимъ источникомъ существованія; остальныя занятія: охота и рыболовство — служатъ лишь подспорьемъ. И самый строй жизни туземцевъ находится въ прямой зависимости отъ потребностей и привычекъ разводимыхъ оленей.

Питаясь, за недостаткомъ другого корма, по преимуществу *оленьимъ мхомъ* или *ягелемъ* (Cladonia rangiferina) [1]), сплошнымъ ковромъ застилающимъ тундру, стада оленей пасутся на одномъ мѣстѣ до тѣхъ поръ, пока не съѣдятъ и не вытопчутъ весь подножный кормъ. Вслѣдъ затѣмъ они перекочевываютъ въ другое мѣсто, куда, конечно, переселяются за ними и ихъ хозяева. И эти неприхотливыя животныя какъ лѣтомъ, такъ и зимой, вынуждены сами себѣ добывать пропитаніе, выкапывая зимой скудный лишайникъ изъ-подъ снѣга при помощи копытъ.

Впрочемъ, побуждаютъ оленей къ перекочевкамъ и другія причины. Тундра, какъ извѣстно, изобилуетъ лѣтомъ кровососущими насѣкомыми: комарами,

[1]) Растеніе изъ семейства кустарниковыхъ лишаевъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

оводами и др. (Cules, Naemaxopota pluvialis, Simulim, Tabanus tarandinus), размножающимися въ иныхъ мѣстахъ въ такомъ количествѣ, что рои ихъ носятся въ воздухѣ цѣлыми тучами. И горе въ это время вылинявшимъ оленямъ. Короткая лѣтняя шерсть не предохраняетъ ихъ отъ остраго жала насѣкомыхъ, многіе изъ которыхъ (оводы) не довольствуются высасываніемъ крови, но еще и откладываютъ свои яички подъ кожу и въ носовыя отверстія оленей. Развиваясь здѣсь, яички превращаются въ личинки, питающіяся мясомъ оленя, что причиняетъ животному невѣроятныя мученія. Бываетъ, что на кожѣ одного оленя обитаетъ по нѣскольку тысячъ личинокъ оводовъ, въ полости же носа ихъ поселяется до 200 и болѣе штукъ. Естественно поэтому стремленіе несчастныхъ животныхъ уйти возможно дальше отъ очаговъ размноженія „гнуса“,—такъ зовутъ въ Сибири кровососущихъ насѣкомыхъ. И, спасаясь отъ нихъ, олени либо забираются на самое побережье Ледовитаго океана, либо переплываютъ или перебѣгаютъ по льду на ближайшіе острова, а то уходятъ въ горы, къ границѣ вѣчныхъ снѣговъ, гдѣ „гнусъ“ не водится въ такомъ изобиліи, какъ въ южныхъ частяхъ низменной тундры.

Итакъ, жизнь оленеводовъ чисто-пастушеская, кочевая. Однако, неудобство такого образа жизни сказывается лишь въ томъ, что туземцы не могутъ прочно обосноваться на одномъ мѣстѣ. Что же касается ихъ заботъ о стадѣ оленей, то въ этомъ отношеніи оленеводы имѣютъ много меньше безпокойствъ, чѣмъ скотоводы степныхъ областей. Олень почти не требуетъ ухода за собой, и въ то время какъ хозяйкамъ нашихъ деревень немало хлопотъ съ телятами, пока тѣ не окрѣпнутъ и не смогутъ быть пущены въ общее стадо, — телки оленей, или, какъ ихъ зовутъ, *пыжики*, со дня рожденія остаются въ стадѣ, а черезъ 4—5 дней уже въ состояніи совершать перекочевки. Появленіе на свѣтъ новорожденныхъ телятъ происходитъ, обыкновенно, въ апрѣлѣ и маѣ; періодъ же беременности тянется около 210—240 дней. Телятся самки крайне легко и сразу же подпускаютъ телятъ къ вымени. Если же мать почему-либо не хочетъ приступить къ исполненію своихъ материнскихъ обязанностей,—что случается иногда съ рожающими впервые,—оленеводы разрѣзаютъ ей кожу на крестцѣ и мажутъ кровью теленка. Послѣ этого она облизываетъ его и начинаетъ кормить.

Не много заботъ у оленевода и по охранѣ стада. У большинства инородцевъ роль пастуха исполняютъ собаки. Онѣ, по приказанію хозяина, загоняютъ оленей въ загородку, онѣ охраняютъ ихъ отъ волковъ, онѣ же и стерегутъ стада, не давая ему разбрестись.

На человѣка, впервые видящаго стадо сѣверныхъ оленей, картина производитъ странное впечатлѣніе. Издали стадо можно принять за какой-то фантастическій, движущійся лѣсъ: такъ похожи на оголенные сучья рога сѣверныхъ оленей, которыми украшены головы не только самцовъ, но и самокъ. При этомъ, стадо ни на минуту не остается въ покоѣ, причудливый „лѣсъ“ постоянно движется, и отъ удара роговъ другъ о друга слышится безпрерывный трескъ, такъ что нашему современнику было бы трудно отдѣлаться отъ впечатлѣнія, будто гдѣ-то поблизости гудитъ моторъ.

Предоставляя оленямъ самимъ заботиться о пропитаніи, оленеводы оставляютъ свои стада на пастбищахъ въ теченіе круглаго года и не загоняютъ ихъ въ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

огороженныя мѣста на ночь, какъ дѣлаютъ это наши сельскіе хозяева. Тѣмъ не менѣе, каждый оленеводъ, лишь только онъ найдетъ пастбище, гдѣ, благодаря обилію корма, можно остаться на болѣе ими менѣе продолжительное время (дней 5—7), спѣшитъ устроить вблизи своего шалаша загонъ. Это необходимо для хозяекъ: доить оленей можно только въ загонѣ, такъ какъ на свободѣ они не позволяютъ брать ихъ молоко. Вообще, хотя и называютъ разводимыхъ туземцами оленей ручными, домашними, на самомъ дѣлѣ они далеко не такъ приручены, какъ наши домашнія животныя. Свободолюбивые олени и въ неволѣ продолжаютъ оставаться полудикими. Повидимому, условія жизни, близкія къ природнымъ, да и самый характеръ животныхъ не позволяютъ имъ приручиться вполнѣ.

Самая процедура доенія оленей небезынтересна. Загнавъ съ помощью собакъ стадо въ загонъ, хозяйки входятъ туда же, захвативъ съ собой арканъ. Накинувъ его на рога или на шею животнаго, онѣ постепенно подтягиваютъ къ себѣ самку оленя—по-самоѣдски, *важенку*, затѣмъ стягиваютъ ей петлей ротъ и, крѣпко привязавъ животное къ одному изъ разбросанныхъ посреди загона бревенъ, приступаютъ къ доенію, которое состоитъ въ томъ, что доильщица, подставивъ чашку подъ вымя, нѣсколькими ударами ладони по вымени опоражниваетъ его отъ молока. Но и принявъ всѣ эти мѣры предосторожности, доильщица должна все время быть насторожѣ: во время доенія животное всячески старается вырваться, бьетъ копытами и легко можетъ поранить доильщицу. По окончаніи доенія, животныхъ снова выгоняютъ на пастбище до слѣдующаго дня.

Немало удивляетъ случайнаго посѣтителя умѣніе туземцевъ отличать одного оленя отъ другого. На первый взглядъ всѣ они окрашены одинаково, почти не отличаются внѣшнимъ обликомъ, но одноцвѣтные для насъ, въ глазахъ туземцевъ каждый олень имѣетъ свою масть, и для каждаго едва уловимаго ея оттѣнка на бѣдномъ словами языкѣ инородцевъ есть особое обозначеніе, такъ, напримѣръ, у самоѣдовъ существуетъ до 12 обозначеній различныхъ оттѣнковъ сѣробурой окраски оленей.

Въ то время, какъ доеніе оленей является весьма сложнымъ и даже небезопаснымъ занятіемъ, ѣзда на оленяхъ, напротивъ, довольно проста. Олени вовсе не требуютъ объѣздки. Хозяинъ выбираетъ изъ стада любого сильнаго оленя, не интересуясь тѣмъ, употреблялся ли онъ уже для ѣзды или нѣтъ, и, накинувъ на него арканъ, ведетъ къ санямъ. Нѣкоторые оленеводы, впрочемъ, не рискуютъ ѣздить на необъѣзженныхъ оленяхъ и пріучаютъ ихъ къ этому исподволь, привязывая сначала позади саней на длинной веревкѣ. Мало-по-малу затѣмъ они укорачиваютъ привязь, а потомъ уже и впрягаютъ оленей въ сани. Замѣтимъ здѣсь кстати, что для ѣзды чаще всего употребляютъ самцовъ, при чемъ ихъ предварительно кастрируютъ. Обыкновенно, оленей запрягаютъ попарно, иногда тройкой или четверкой и рѣже по одному. При запряжкѣ двухъ и болѣе оленей, ихъ располагаютъ не въ рядъ, а примѣрно на полкорпуса одного впереди другого, дабы животныя не путались рогами. Такой способъ запряжки облегчаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ передвиженіе по узкимъ тропамъ, обычнымъ путямъ въ этой болотистой и бездорожной странѣ.

Упряжь оленей чрезвычайно проста: на шею животнаго надѣвается широкій.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Грузовые олени тунгусовъ.

сшитый изъ оленьей шкуры хомутъ, къ которому привязывается длинный ремень, идущій между ногами, подъ брюхомъ животнаго, къ передку саней. И это все: ни оглоблей, ни шлеи, ни вожжей нѣтъ совсѣмъ. Возница управляетъ оленями при помощи длинной палки, которую во время ѣзды онъ держитъ въ рукахъ. Насколько нехитра упряжь, настолько же незамысловатъ и туземный экипажъ оленеводовъ. Лѣтомъ и зимой онъ одинаковъ. Это сооруженныя изъ тонкихъ досокъ и обитыя внутри оленьей шкурой сани, имѣющія видъ плоскодоннаго челнока, задняя часть (спинка) которыхъ загнута кверху, а передняя сужена и покрыта досками на манеръ палубы лодки. Полозьевъ нѣтъ вовсе, и сани тащатся по снѣгу, скользя плоскимъ дномъ. Впрочемъ, такой типъ саней, какъ и способъ запряжки, не общеупотребителенъ; онъ варьируетъ у разныхъ народностей. Однако, описанныя сани наиболѣе распространены.

Хотя оленей почти не объѣзжаютъ, ѣзда на нихъ не представляетъ опасности. Животныя бѣгутъ ровно, дружно, послушно, слѣдуя указаніямъ возницы, и ихъ не смущаютъ ни кручи горъ, ни самое топкое болото, ни рѣки и озера. Увязая иногда по колѣно и глубже въ болотѣ, олени легко выскакиваютъ и, не уменьшая скорости, идутъ дальше, словно по гладкой дорогѣ. При подъемѣ на кручи олени обнаруживаютъ удивительную сноровку, при спускѣ же съ горъ поддерживаютъ сани задними ногами, не давая имъ слишкомъ быстро скатываться внизъ. Переправа съ ними черезъ водоемъ также не представляетъ затрудненій:

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

олени плаваютъ великолѣпно, а сани, имѣющія форму челнока, скользятъ по водѣ, какъ настоящая лодка.

Годныя къ запряжкѣ животныя эти могутъ также ходить подъ верхомъ и носить вьюки. Но это можно отнести лишь къ болѣе крупнымъ видамъ оленей, разводимымъ въ полосѣ между устьями рѣкъ Лены и Индигирки, или къ такъ называемымъ *булунскимъ* оленямъ, да *ламутскимъ*, водящимся въ верховьяхъ рѣкъ Яны, Колымы, Большого Анюя и Омолона. Олени же, распространенные въ другихъ мѣстностяхъ, слишкомъ мелки и спина ихъ слишкомъ слаба, чтобы этими оленями можно было пользоваться въ качествѣ верховыхъ или вьючныхъ животныхъ.

Изъ народностей, обитающихъ въ сѣверной Сибири, оленеводствомъ занимаются самоѣды, остяки, вогулы, якуты, тунгусы, ламуты, юкагиры и чукчи. При этомъ рядовые хозяева имѣютъ небольшія стада: въ 15—20 головъ. Но попадаются и оленеводы-богачи, владѣющіе стадами въ 2.000 и болѣе оленей. Конечно, такіе крупные хозяева не могутъ использовать всѣхъ продуктовъ оленеводства для нуждъ своей семьи и сбываютъ ихъ какъ ближайшимъ русскимъ переселенцамъ, такъ и заѣзжимъ купцамъ.

Чаще всего на рынокъ поступаютъ оленьи кожи, употребляемыя на замшу, изъ которой выдѣлываются перчатки, дамскія сумочки, кошельки и т. п. Но цѣна на кожи весьма непостоянна. Высоко цѣнятся лишь кожи животныхъ, убитыхъ зимою. Осенній же убой, — а оленей бьютъ именно осенью, въ октябрѣ, когда они наиболѣе жирны,—даетъ много дырявыхъ кожъ. Дырочки эти образуются личинками оводовъ, прогрызающими кожу оленей. Къ осени личинки покидаютъ оленей и зарываются въ землю для окукленія, раны же, нанесенныя ими, успѣваютъ затянуться вполнѣ только къ зимѣ.

Кромѣ кожъ взрослыхъ оленей, находятъ большой спросъ шкуры оленятъ-пыжиковъ и „выпорки“ (шкурки утробныхъ или только-что родившихся телятъ). Ихъ мягкія, покрытыя пушистымъ мѣхомъ шкуры идутъ, главнымъ образомъ, на шапки, куртки и теплыя перчатки; пыжики же даютъ лучшій матеріалъ для дохъ. Поступаютъ на рынокъ также и оленьи рога, копченые окорока, мясо и другіе продукты оленеводства.

Въ виду выгодности этого промысла, дающаго владѣльцу стада все необходимое для жизни его семьи въ этомъ суровомъ краѣ, а при значительномъ количествѣ оленей, позволяющаго сбывать на рынокъ немало разнообразныхъ продуктовъ, стремленія большинства сѣверныхъ народовъ направлены къ увеличенію ихъ стадъ. Это достигается прежде всего естественнымъ приростомъ (самки оленей начинаютъ приносить телятъ на третьемъ году жизни, давая обыкновенно по одному дѣтенышу, рѣдко — двухъ). Но иногда оленеводы умножаютъ свои стада и ловлей дикихъ оленятъ, пускаемыхъ ими въ стадо домашнихъ оленей. Такіе „дикари“ довольно скоро свыкаются съ потерей свободы и становятся ручными, хотя до конца своей жизни сохраняютъ болѣе строптивый нравъ, чѣмъ олени, родившіеся въ неволѣ. Это, однако, не смущаетъ ихъ хозяевъ: припуская къ стаду дикихъ животныхъ, они этимъ не только увеличиваютъ число своихъ оленей, но, путемъ смѣшенія крови, и улучшаютъ породу, такъ какъ помѣсь домашняго и дикаго оленя получается значительно сильнѣе и выносливѣе. Для

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

этой же цѣли нѣкоторые оленеводы даже умышленно сводятъ самокъ домашнихъ оленей съ самцами дикихъ, что не составляетъ особыхъ затрудненій, ибо дикіе олени не боятся приближаться къ домашнимъ, если ихъ не пугать и если пастухи и собаки будутъ держаться вдалекѣ отъ стада. Но какъ ни полезно сближать домашнихъ оленей съ дикими, рѣшаются на это далеко не всѣ оленеводы. Зачастую самцы-дикари увлекаютъ за собою ручныхъ самокъ, слѣдомъ же за ними уходятъ изъ стада и другіе олени, соблазнившись свободою своихъ дикихъ собратьевъ. Такимъ образомъ, вмѣсто улучшенія породы, можетъ произойти уменьшеніе стада.

Вообще можно сказать, что занятіе оленеводствомъ сопряжено съ нѣкоторымъ рискомъ. Не только бѣднякъ, владѣющій 10 — 15 оленями, а и богачъ-оленеводъ, исчисляющій пасущихся въ его стадѣ оленей тысячами, не можетъ быть увѣренъ въ своемъ благополучіи. Нерѣдки случаи, когда отъ стада въ сотни головъ за одинъ годъ не остается и четверти. Самый страшный бичъ оленеводовъ — различныя повальныя болѣзни, *чума*, *сибирская язва*, *ящуръ*, *повальная копытная болѣзнь* и *чесотка*. Въ иные годы названныя эпидеміи уносятъ несмѣтное количество оленей. Счастье еще, что напасть эта, подобно инымъ эпидемическимъ заболѣваніямъ, появляется не изъ года въ годъ, въ противномъ случаѣ заниматься оленеводствомъ было бы совершенно немыслимо. Можно бы указать немало примѣровъ, когда богатѣйшіе оленеводы, благодаря эпидеміи, становились нищими.

Чтобы предотвратить это зло, правительство время отъ времени разсылаетъ по мѣстамъ кочевки оленеводовъ летучіе ветеринарные отряды, дѣлающіе оленямъ предохранительную прививку. Однако, недостатокъ ветеринарнаго надзора и недовѣрчивость инородцевъ, порою умышленно угоняющихъ стада при приближеніи летучаго отряда, дѣлаютъ эту мѣру малодѣйствительной.

Другой бичъ оленеводовъ — волки. Рыская по тундрѣ и въ таежной полосѣ цѣлыми стаями, хищники эти уничтожаютъ множество оленей. Въ среднемъ ежегодно погибаетъ отъ волковъ свыше 10.000 домашнихъ оленей, а, напримѣръ, въ 1897 году, по даннымъ оффиціальной статистики, къ слову сказать, далеко неполнымъ, погибло 17.083 оленя. Въ этомъ кровавомъ дѣлѣ волкамъ помогаютъ медвѣди, росомахи, а также лисицы и песцы, нападающіе на пыжиковъ.

Едва ли меньше гибнетъ оленей и отъ климатическихъ условій. Вынужденные питаться въ теченіе круглаго года подножнымъ кормомъ, олени во множествѣ погибаютъ отъ голода въ слишкомъ снѣжныя зимы, когда глубокій снѣгъ не позволяетъ животнымъ добраться до находящагося подъ нимъ мха. Такая же участь постигаетъ животныхъ и въ томъ случаѣ, если первый осенній снѣгъ подтаетъ и при заморозкахъ превратится въ крѣпкую ледяную кору. Лишь наиболѣе сильные олени смогутъ разбить ледъ и достать кормъ. Слабые же неминуемо умираютъ голодною смертью. Для борьбы съ этимъ зломъ богатые оленеводы стараются обзавестись сильными самцами-кастратами, которыхъ никогда не употребляютъ для ѣзды, а въ гололедицу пускаютъ впереди стада, чтобы они проламывали твердый пластъ.

Къ перечисленнымъ невзгодамъ оленеводовъ слѣдуетъ добавить и необходимость частыхъ перекочевокъ. Иной разъ едва успѣваютъ при остановкахъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

поставить шалашъ, весь же домашній скарбъ оставляютъ уложеннымъ въ саняхъ, вынимая лишь самое необходимое, какъ на утро снова приходится пускаться въ путь.

И все же заниматься оленеводствомъ есть расчетъ, даже не туземцамъ. Неудивительно поэтому, что многіе и изъ русскихъ переселенцевъ, обитающихъ въ таежной полосѣ, стали подражать кореннымъ инородцамъ и занялись оленеводствомъ. Но у русскихъ сибиряковъ мы не найдемъ большихъ стадъ; да они и не кочуютъ со своими оленями, а пасутъ животныхъ на одномъ пастбищѣ, вблизи жилья.

Любопытно отмѣтить, что нашъ сибирскій домашній олень, особенно виды его, обитающіе на востокѣ, считается наилучшимъ для промышленныхъ цѣлей. И, напримѣръ, Сѣверная Америка, гдѣ также водится олень, близкій къ нашему сѣверному, называемый тамъ *карибу*, покупаетъ оленей у нашихъ сибирскихъ инородцевъ и разводитъ ихъ на Аляскѣ.

Точной цифры, сколько хозяевъ-инородцевъ занимается въ Сибири оленеводствомъ и какое количество числится у нихъ домашнихъ сѣверныхъ оленей,— не имѣется. Оффиціальныя данныя указываютъ, что по статистикѣ за 1906 годъ насчитывалось: въ Тобольской губ. (въ уѣздахъ Березовскомъ и Сургутскомъ) 515.000 оленей, въ Енисейской (преимущественно въ Туруханскомъ краѣ)—95.360, въ Якутской области (въ уѣздахъ Якутскомъ, Вилюйскомъ, Верхоянскомъ и, главнымъ образомъ въ Средне-колымскомъ)—287.000, въ Приморской области (по всей Камчаткѣ, на Чукотскомъ носу и близъ устья Амура)—176.100, въ Томской губерніи (Нарымскій край)—2.000, въ Иркутской губ. 2.400, въ Забайкальской обл.—около 1.500 и, наконецъ, небольшія стада оленей встрѣчаются и въ Амурской области. Такимъ образомъ, всего домашнихъ оленей въ Азіатской Россіи насчитывается около 1.100.000 головъ. Однако, довѣрять этимъ цифрамъ нельзя, въ дѣйствительности оленей должно быть гораздо больше, такъ какъ подсчетъ сдѣланъ далеко не повсемѣстно.

Говоря объ оленеводствѣ въ предѣлахъ Азіатской Россіи, нельзя не коснуться и особой, возникшей всего около 80 лѣтъ назадъ, отрасли оленеводства, извѣстной подъ названіемъ—мараловодство.

Маралъ (Cervus canadensis asiaticus)—одна изъ разновидностей благороднаго оленя, встрѣчающаяся на пространствѣ отъ Алтая до Байкала. Наиболѣе цѣнными считаются въ немъ рога, для полученія которыхъ этихъ животныхъ разводятъ въ особыхъ загородяхъ, называемыхъ маральниками. Впервые разведеніемъ мараловъ занялись русскіе переселенцы братья Шарыповы и Савелій Ушаковъ, устроившіе промышленный маральникъ въ деревнѣ Фыкалкѣ, на рѣкѣ Бухтармѣ, въ южномъ Алтаѣ. Они ежегодно спиливали у оленей еще неокостенѣвшіе рога, или, какъ ихъ называютъ на мѣстѣ, *панты*, и продавали ихъ за высокую цѣну въ Китай, гдѣ изъ пантъ изготовляютъ укрѣпляющее лѣкарство, считающееся тамъ весьма цѣлебнымъ.

Удачный опытъ первыхъ предпринимателей мараловодства побудилъ и другихъ мѣстныхъ жителей послѣдовать ихъ примѣру, и не больше, какъ въ 20 лѣтъ, этотъ промыселъ получилъ на Алтаѣ довольно широкое распространеніе. Теперь же мараловодствомъ занимаются не только на Алтаѣ и въ сосѣднихъ съ нимъ райо-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Стадо мараловъ въ маральникѣ.

Крыло загона въ маральникѣ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

нахъ Семипалатинской области, но и въ южной части Енисейской и Иркутской губерній и въ Забайкальской области, гдѣ на смѣну маралу выступаетъ чрезвычайно схожій съ нимъ олень *изюбръ* (C. canadensis Luchdorfi), и въ Приморской области, дающей пріютъ какъ изюбру, такъ и его сородичу *пятнистому оленю* или *аксису* (Cervus Dybowskii), панты котораго цѣнятся выше всѣхъ названныхъ раньше оленей.

Для поимки мараловъ охотники, при помощи собакъ, загоняютъ животныхъ зимою въ ущелье съ глубокимъ снѣгомъ и, приближаясь къ нимъ на лыжахъ, накидываютъ на оленей арканы, на которыхъ и ведутъ въ загородню. Но такъ какъ при подобномъ способѣ ловли животныя часто сильно калѣчатся и гибнутъ, то вмѣсто взрослыхъ стараются въ началѣ лѣта разыскать молодыхъ оленятъ. Матку убиваютъ, а дѣтенышей берутъ въ маральники и выпаиваютъ коровьимъ молокомъ. Пополняются маральники, конечно, и путемъ ежегоднаго приплода, приносимаго содержащимися въ неволѣ самками.

Самый маральникъ представляетъ собою огороженное пространство, отводимое съ такимъ расчетомъ, чтобы на каждое животное приходилось около $^1/_2$—1 десятины земли. Мѣстность выбирается по возможности пересѣченная, съ протекающею по ней рѣчкой или хотя бы ручейкомъ, гдѣ бы животныя могли утолять жажду, и съ группой деревьевъ, которыя давали бы оленямъ защиту отъ зноя и непогоды. Словомъ, оленямъ необходимо предоставить условія жизни,

Завариваніе пантъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

возможно болѣе близкія къ природнымъ, и чѣмъ это выдерживается строже, тѣмъ успѣшнѣе идетъ хозяйство.

Весною и лѣтомъ пойманные олени содержатся на подножномъ корму, на зиму же для нихъ заготовляютъ сѣно, а во время образованія роговъ [1]), что происходитъ весною, самцовъ подкармливаютъ еще овсомъ и хлѣбомъ, отчего рога развиваются гораздо лучше.

Панты спиливаются въ іюнѣ или въ іюлѣ, при чемъ ихъ сейчасъ же завариваютъ въ кипяткѣ съ примѣсью соли, чая или нѣкоторыхъ горныхъ травъ. Послѣ этого высушиваютъ и продаютъ на вѣсъ. Цѣна на панты весьма непостоянна. Зависитъ она какъ отъ состоянія рынка, такъ и отъ качества пантъ и колеблется отъ 7 до 10 рублей за фунтъ маральныхъ и изюбриныхъ роговъ и отъ 30 до 70 рублей за фунтъ пантъ пятнистаго оленя. Значительно дороже цѣнятся панты, срѣзанные вмѣстѣ съ лобною костью животнаго, для чего, конечно, приходится убивать оленя. Такіе панты оцѣниваются, по крайней мѣрѣ, вдвое дороже, снятые же подобнымъ образомъ съ пятнистаго оленя продаются по 100 и даже — хотя и рѣдко — по 400 руб. за фунтъ. Если же принять во вниманіе, что вѣсъ панта доходитъ до 10 фунтовъ, а средній вѣсъ около 5—6 фунтовъ, то занятіе мараловодствомъ нельзя не назвать выгоднымъ, тѣмъ болѣе, что содержаніе оленей стоитъ сущіе пустяки. Показателемъ прибыльности этого занятія служитъ успѣшное его развитіе. Въ настоящее время въ Азіатской Россіи насчитывается свыше 10.000 оленей, содержимыхъ въ маральникахъ, при чемъ, по статистическимъ даннымъ за 1911 годъ, въ одной Приморской области числилось 3.125 головъ. И, если судить по послѣднимъ годамъ, мараловодство обѣщаетъ развиться еще шире.

Какъ на самую молодую отрасль оленеводства слѣдуетъ еще указать на опытъ разведенія *кабарги* (Moschus moschiferus), обитающей во всѣхъ горныхъ областяхъ Азіатской Россіи.

Животное это имѣетъ промысловое значеніе, благодаря *мускусу* или, какъ называютъ мѣстные жители, „кабарговой струѣ“,—выдѣляемой самцами при посредствѣ особаго органа, сумочки, помѣщающейся на задней части живота. Мускусъ, какъ и панты, высоко цѣнится въ качествѣ лѣкарственнаго снадобья въ Китаѣ, куда, по преимуществу, мѣстные охотники и сбываютъ кабарговую струю.

Хотя за послѣднее время сдѣланы только первыя попытки разведенія кабарги, однако всѣ данныя позволяютъ надѣяться, что и этому промыслу предстоитъ успѣхъ. Кабарга—животное нетребовательное, она прекрасно выживаетъ даже въ зоологическихъ садахъ. Тѣмъ больше вѣроятія, что, поставленная въ условія жизни, близкія къ естественнымъ, кабарга приживется и дастъ хорошій доходъ.

---

[1]) У благородныхъ оленей украшены рогами только самцы.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Молочное хозяйство.

(А. А. Каллантарь).

Богатство Сибири скотомъ, обширными покосами и пастбищами неоднократно обращало на себя вниманіе изслѣдователей, выдвигавшихъ вопросъ о введеніи тамъ усовершенствованныхъ пріемовъ молочнаго хозяйства. Но осуществленіе этихъ пожеланій встрѣчало серьезныя затрудненія въ отсутствіи путей сообщенія и въ невозможности доставки на центральные рынки болѣе цѣннаго, чѣмъ топленое, но зато скоро портящагося сливочнаго масла.

Сотни лѣтъ сибирская окраина была извѣстна своимъ „сибирскимъ" масломъ, подъ которымъ разумѣлось масло топленое, вывозившееся преимущественно на Нижегородскую и другія крупныя ярмарки. Качество этого продукта было очень невысокое, приготовленіе грязное, топка небрежная, въ соотвѣтствіи съ чѣмъ и цѣна на него обыкновенно колебалась между 3 р. 50 к. и 6 рублями за пудъ. Имѣя въ виду первобытные пріемы переработки молока, а слѣдовательно низкіе выхода топленаго масла, слѣдуетъ считать, что при названныхъ цѣнахъ населеніе выручало за 1 пудъ молока отъ 12 до 20 коп. Хотя сливочное масло, приготовленное усовершенствованными пріемами, могло бы, вслѣдствіе высокой цѣны на него и большаго выхода его, удвоить и даже утроить этотъ доходъ отъ молока, но отсутствіе желѣзнодорожнаго сообщенія служило непреодолимымъ препятствіемъ къ введенію новаго производства.

Открытіемъ великаго Сибирскаго пути въ экономической жизни Сибири вообще и въ маслодѣліи въ частности былъ произведенъ цѣлый переворотъ. Почти одновременно съ открытіемъ этого пути появляются и первыя маслодѣльни въ Западной Сибири.

Маслодѣліе въ Сибири, начавшееся въ 1894 году съ 400 пудовъ, развивалось затѣмъ почти стихійно, и въ теченіе одного десятилѣтія дошло до 2 милліоновъ пудовъ, цѣнностью почти въ 25 милліоновъ рублей. Несмотря на затрудненія, вызванныя войною, вывозъ масла изъ Сибири въ 1906 году доходитъ до 3 милліоновъ пудовъ, а въ 1912 году достигаетъ 4½ милліоновъ пудовъ цѣнностью 68 милліоновъ рублей. И этотъ ростъ еще далеко не законченъ—производство увеличивается какъ вглубь, такъ и вширь, вслѣдствіе распространенія его въ новыхъ и обширныхъ районахъ и вслѣдствіе улучшающихся условій содержанія и кормленія скота. Быстрота этого роста по годамъ видна изъ слѣдующей таблицы,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

показывающей, сколько пудовъ сливочнаго масла ежегодно вывозилось изъ Сибири, главнымъ образомъ, изъ Тобольской и Томской губерній за границу [1]).

Въ 1894 году	400 пуд.	Въ 1903 году	1.746.410 пуд.
„ 1895 „	5.000 „	„ 1904 „	2.003.315 „
„ 1896 „	27.000 „	„ 1905 „	2.039.120 „
„ 1897 „	48.000 „	„ 1906 „	2.973.713 „
„ 1898 „	160.000 „	„ 1907 „	3.413.640 „
„ 1899 „	310.000 „	„ 1908 „	3.310.250 „
„ 1900 „	1.050.000 „	„ 1909 „	3.354.301 „
„ 1901 „	1.201.731 „	„ 1910 „	3.917.400 „
„ 1902 „	1.609.980 „	„ 1911 „	4.363.400 „
		„ 1912 „	4.459.901 „

Еще сильнѣе росла стоимость вывезеннаго масла, такъ какъ по мѣрѣ роста производства и завоеванія заграничнаго рынка, а также улучшенія способовъ перевозки масла въ вагонахъ-холодильникахъ, росли и цѣны на наше масло. Ростъ цѣны за пудъ масла и общей стоимости вывезеннаго изъ Сибири маслянаго груза виденъ изъ слѣдующей таблицы:

	Стоимость вывезеннаго масла.	Средняя цѣна за пудъ.
Въ 1894 г.	4 тыс. руб.	10 р. — коп.
„ 1895 „	50 „ „	10 „ — „
„ 1896 „	279 „ „	10 „ 33 „
„ 1897 „	490 „ „	10 „ 21 „
„ 1898 „	1.589 „ „	9 „ 93 „
„ 1899 „	3.473 „ „	11 „ 20 „
„ 1900 „	11.886 „ „	11 „ 32 „
„ 1901 „	16.139 „ „	13 „ 43 „
„ 1902 „	21.536 „ „	13 „ 38 „
„ 1903 „	22.232 „ „	12 „ 73 „
„ 1904 „	23.621 „ „	11 „ 79 „
„ 1905 „	26.723 „ „	13 „ 11 „
„ 1906 „	41.454 „ „	13 „ 94 „
„ 1907 „	44.513 „ „	13 „ 04 „
„ 1908 „	48.429 „ „	14 „ 63 „
„ 1909 „	47.094 „ „	14 „ 04 „
„ 1910 „	58.369 „ „	14 „ 90 „
„ 1911 „	65.538 „ „	15 „ 02 „
„ 1912 „	68.000 „ „	15 „ — „

1) Въ Атласѣ на діаграммѣ № 64 показанъ весь вывозъ масла, идущаго какъ за границу, такъ и въ Европейскую Россію.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Въ настоящее время во многихъ мѣстностяхъ Сибири совершенно предано забвенію старое производство сибирскаго топленаго масла. Масло производится на 3½ тысячахъ заводовъ, среди которыхъ иные едва вырабатываютъ въ годъ 1—2 сотни пуд. масла, но зато есть и такіе, которые перерабатываютъ 100 — 180 тысячъ пуд. молока и выдѣлываютъ тысячъ 5 — 9 пуд. масла. Величина завода зависитъ, конечно, какъ отъ богатства мѣстности скотомъ, такъ и отъ количества и качества кормовъ и пр.

По мѣрѣ роста дѣла, постепенно улучшается устройство и оборудованіе заводовъ. Первыя маслодѣльни, открытыя въ Сибири, не имѣли даже спеціально выстроенныхъ зданій, а ютились въ наемныхъ помѣщеніяхъ. Эти заводы были тѣсны, грязны, лишены свѣта, неприспособлены; въ тѣхъ же помѣщеніяхъ, гдѣ приготовлялось масло, вѣшали носильное платье, ночевали служащіе; если прибавить къ этому загрязненность молока и полное отсутствіе болѣе или менѣе подготовленныхъ мастеровъ, то ясно, что качество сибирскаго масла, на первыхъ порахъ, не могло быть высокимъ. И несмотря на это, несмотря на низкія цѣны на сибирское масло (первые годы 9 — 11 руб. за пудъ), все же новое производство, увеличивши выходъ масла раза въ полтора, а цѣну раза въ два, настолько подняло доходъ отъ молока, что маслодѣліе сдѣлалось однимъ изъ крупнѣйшихъ явленій въ жизни сибиряка.

Переходъ отъ топленаго масла къ сливочному происходилъ настолько быстро, и количество масляныхъ грузовъ, доставляемыхъ на желѣзную дорогу, изъ года въ годъ росло съ такой стремительностью, что всѣ приспособленія желѣзной дороги для перевозки масла оказались недостаточными и неудовлетворительными. Была выдвинута необходимость постройки спеціальныхъ вагоновъ-ледниковъ, число которыхъ ежегодно увеличивалось затѣмъ настолько, что уже черезъ 10 лѣтъ сибирское масло стало перевозиться спеціальными „масляными поѣздами“, состоящими изъ однихъ бѣлыхъ вагоновъ-ледниковъ. Эти вагоны, типъ которыхъ былъ выработанъ особой комиссіей изъ спеціалистовъ по устройству изоляціи и приспособленій для охлажденія льдовъ, должны быть признаны лучшими вагонами въ Европѣ; они имѣются 2-хъ и 3-хъ осные, съ грузоподъемностью отъ 450 до 1.400 пудовъ, смотря по конструкціи. „Масляные“ поѣзда непрерывно перевозятъ масло изъ Сибири къ портамъ, гдѣ оно выгружается въ особые холодильники, а изъ послѣднихъ перегружается на пароходы съ рифригераторными приспособленіями для вывоза за границу — въ Копенгагенъ, Лондонъ, Гуль, Гамбургъ и пр. Всего въ разгаръ масляной кампаніи — въ іюнѣ и іюлѣ мѣсяцахъ — пропускается 10—14 поѣздовъ въ недѣлю, въ составѣ 25 вагоновъ каждый. Общее число вагоновъ-ледниковъ, снабжаемыхъ льдомъ болѣе, чѣмъ на 200 станціяхъ изъ спеціально для этой цѣли устроенныхъ льдохранилищъ, въ настоящее время составляетъ тысячи двѣ. На главнѣйшихъ станціяхъ погрузки масла, кромѣ того, устроены обширные ледники — маслохранилища для храненія и предварительнаго охлажденія масла до погрузки его въ вагоны.

Самымъ выдающимся явленіемъ, сопровождающимъ развитіе маслодѣлія въ Сибири, представляется кооперативное производство—устройство такъ называемыхъ артельныхъ маслодѣленъ. Артельное маслодѣліе и сыровареніе, прошедшія въ предѣлахъ Европейской Россіи тридцатилѣтнюю тяжелую исторію и встрѣ-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Набивка льда въ вагоны-ледники для перевозки сибирскаго масла.

тившія здѣсь много препятствій, въ Сибири пошли вполнѣ успѣшно. Работы, начатыя въ этомъ направленіи на новомъ мѣстѣ инструкторомъ Департамента Земледѣлія В. Ѳ. Сокульскимъ, дали отличные результаты: болѣе зажиточное и почти незнавшее крѣпостного права сибирское населеніе, увлеченное неожиданно выросшими доходами со скота, легко шло на всякія начинанія; къ тому же и самъ устроитель, умудренный опытомъ бывшихъ въ Европейской Россіи артелей, повелъ дѣло осторожнѣе и началъ не съ рискованнаго сыроваренія, а съ болѣе простого—маслодѣлія.

В. Ѳ. Сокульскій, проработавшій долгое время въ Европейской Россіи, знакомый съ причинами неудачъ вологодскихъ и ярославскихъ артелей, рѣшилъ начать артельное дѣло въ Сибири, пока взаимоотношенія между поставщикомъ молока и покупателемъ еще не осложнились такъ, какъ въ Европейской Россіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду опыта старыхъ артелей, онъ сразу поставилъ дѣло на иныхъ началахъ, взявши на себя и на своихъ помощниковъ общее наблюденіе за ходомъ дѣлъ въ артеляхъ; было заведено правильное счетоводство, ежемѣсячные учеты и расчетъ молока соотвѣтственно съ продажей масла. Начавши въ 1896 году въ Курганско-Ялуторовскомъ районѣ, Сокульскій уже въ слѣдующемъ 1897 году, по просьбѣ Переселенческаго Управленія, послалъ одного изъ своихъ помощниковъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

въ Тюкалинскій уѣздъ для устройства артелей среди переселенцевъ. Правильно поставленное дѣло все болѣе и болѣе пріобрѣтало сочувствіе какъ правительства, такъ и мѣстныхъ общественныхъ дѣятелей. Число артелей начинаетъ расти: послѣ первыхъ 4 артелей, устроенныхъ В. Ѳ. Сокульскимъ въ 1896 году въ Курганскомъ и Ялуторовскомъ уѣздахъ, въ слѣдующемъ 1897 году имъ устраивается еще 7 новыхъ артелей, и общее число ихъ возрастаетъ, такимъ образомъ, до 11. Затѣмъ, изъ года въ годъ, несмотря на закрытіе нѣкоторыхъ заводовъ, число артелей, систематически возрастая и распространяясь по другимъ уѣздамъ, къ концу 1901 года доходитъ до 53, а вмѣстѣ съ артелями, устроенными въ Томской губерніи, благодаря дѣятельности правительственнаго инструктора В. А. Гранскаго и нѣкоторыхъ мѣстныхъ дѣятелей, почти до 70.

Такимъ образомъ, артельное маслодѣліе за 5 лѣтъ своего существованія упрочилось, вылилось въ опредѣленную форму и привлекло вниманіе широкихъ круговъ населенія.

Значеніе и жизненность сибирскихъ артелей окончательно были признаны первымъ общесибирскимъ съѣздомъ по маслодѣлію, состоявшимся въ 1901 году, въ г. Курганѣ. Курганскій отдѣлъ московскаго общества сельскаго хозяйства, устраивавшій этотъ съѣздъ, поднялъ вопросъ о спеціальныхъ мѣрахъ, направленныхъ къ дальнѣйшему насажденію артелей въ Сибири. Для созданія новыхъ артелей и наблюденія за ними требовалось уже значительно усилить составъ работавшихъ въ Сибири спеціалистовъ, либо создать особую организацію по устройству кооперативныхъ маслодѣленъ и дать спеціальныя на то средства. Это послѣднее и было сдѣлано:—Департаментомъ Земледѣлія было ассигновано, начиная съ 1903 года, срокомъ на 5 лѣтъ, по 7.000 рублей въ годъ на организаціонные расходы, руководство дѣломъ было возложено на предсѣдателя курганскаго отдѣла московскаго общества сельскаго хозяйства, А. Н. Балакшина.

Къ концу 1902 года число артельныхъ заводовъ въ районѣ дѣятельности тобольскихъ инструкторовъ достигло уже около 120, изъ коихъ 84 существуютъ и по настоящее время. Въ Томской губерніи артели также открывались въ значительномъ числѣ какъ подъ вліяніемъ работы инструкторовъ, такъ и нѣкоторыхъ частныхъ лицъ. Артельное движеніе, перебросившись и на сосѣднія — Оренбургскую и Пермскую губерніи, сдѣлало успѣхи и здѣсь. Общее число артельныхъ заводовъ ко времени открытія дѣйствій особой организаціи уже составляетъ сотни полторы. Такъ какъ къ этому времени инструкторскій составъ былъ увеличенъ, а съ другой стороны одновременно усилилась работа по устройству артельныхъ заводовъ и въ Томской губерніи, то съ 1903 года мы видимъ рѣзкое увеличеніе числа кооперацій, которыя начинаютъ появляться не только благодаря непосредственной работѣ спеціальной организаціи и инструкторскаго персонала, но и самостоятельно, по примѣру существующихъ артелей или даже „по наслышкѣ“ о нихъ.

Спеціальная организація принесла немалую пользу западно-сибирскому артельному маслодѣлію. Хотя кооперативное маслодѣліе уже къ началу дѣятельности организаціи представляло солидную величину, но работа спеціальнаго персонала и выдающаяся энергія руководителя, А. Н. Балакшина, сильно двинули это дѣло.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Къ концу своей 5-лѣтней дѣятельности организація успѣла самостоятельно устроить полторы сотни артельныхъ заводовъ; кромѣ того, подъ ея руководство сталъ рядъ кооперативныхъ маслодѣленъ, возникшихъ либо подъ вліяніемъ инструкторовъ, либо самостоятельно. Въ общемъ, число заводовъ, находившихся къ концу 1907 года въ завѣдываніи организаціи, достигло 271. Общее же количество артельныхъ маслодѣленъ въ этомъ районѣ составило весьма внушительную цифру—590 заводовъ; прибавивъ сюда 335 артелей, получимъ по всей Западной Сибири около 1.000 артельныхъ заводовъ.

Въ сравненіи съ этой цифрой, число артелей, устроенныхъ организаціей, кажется не очень большимъ. Но заслуга организаціи заключается въ широкой популяризаціи артелей и въ томъ контролѣ за правильностью веденія дѣла, который самимъ крестьянамъ малодоступенъ, и отсутствіе котораго, какъ показалъ опытъ Европейской Россіи, часто служило причиной распада артелей. Хотя изъ тысячи сибирскихъ маслодѣльныхъ артелей добрая половина открылась по иниціативѣ самихъ крестьянъ, несмотря на это, большинство артелей охотно становилось подъ надзоръ и учетъ либо организаціи, либо инструкторскаго персонала Западной Сибири.

Въ 1908 году, когда артельное дѣло въ Сибири настолько окрѣпло, что уже не было надобности въ спеціальной организаціи, послѣдняя была закрыта.

Дальнѣйшее развитіе маслодѣлія и артельнаго дѣла въ Западной Сибири видно изъ слѣдующей таблицы, показывающей число частныхъ и артельныхъ заводовъ по различнымъ районамъ къ началу 1911 года.

	Названіе района.	Всѣхъ заводовъ.	Частныхъ.	Артельныхъ.	
				Числомъ.	Въ % отъ общаго числа.
Тобольская губернія:	Въ Курганскомъ районѣ	127	7	120	94,5
	„ Ялуторовскомъ „	102	29	73	71,6
	„ Южномъ Ишимскомъ „	123	12	111	90,2
	„ Сѣверномъ Ишимскомъ районѣ	165	66	99	60,0
	„ I Тюкалинскомъ районѣ	189	52	137	72,5
	„ II Тюкалинскомъ „	214	89	125	58,4
	„ Тарскомъ „	140	105	35	25,0
	Всего по Тобольской губ.	1.060	360	700	66,0
Томская губернія:	Въ Змѣиногорскомъ районѣ	300	236	64	21,3
	„ Бійскомъ „	212	87	125	59,0
	„ Татарскомъ „	246	178	68	27,6
	„ Карасукскомъ „	215	173	42	19,5
	„ Пристанскомъ „	178	111	67	37,6
	„ Каменскомъ „	166	64	102	61,4
	„ Кузнецкомъ „	271	245	26	9,6
	„ Каинскомъ „	181	150	31	17,1
	„ Барнаульскомъ „	273	180	93	34,1
	Всего по Томской губ.	2.042	1.424	618	30,3
	Всего по Западной Сибири	3.102	1.784	1.318	42,5

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Но развитіе маслодѣлія и артельнаго дѣла не ограничилось двумя губерніями, оно распространилось, какъ на западѣ—въ Оренбурской и Пермской губ., такъ и въ Восточной Сибири, гдѣ ему еще предстоитъ огромная будущность. Если принять во вниманіе и эти районы, то все вообще количество артельныхъ заводовъ въ настоящее время нужно считать свыше 1.800.

Съ развитіемъ артельнаго дѣла рука объ руку шелъ цѣлый рядъ улучшеній въ обстановкѣ заводовъ, въ способахъ храненія и перевозкѣ масла. Росло и благосостояніе населенія, которое теперь въ скотоводствѣ видитъ источникъ значительнаго дохода. Нижеслѣдующія таблицы, составленныя на основаніи отчетовъ В. Ѳ. Сокульскаго, наглядно показываютъ эти измѣненія въ крестьянскомъ хозяйствѣ подъ вліяніемъ маслодѣлія. Первая таблица показываетъ ростъ производства первыхъ 8 артельныхъ маслодѣленъ въ Тобольской губ.

Названіе артели.	Переработано молока по годамъ (тыс. пуд.).									
	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Мало-дубровская	7,6	36,1	39,2	33,7	63,6	100,2	162,9	159,0	171,9	154,6
Митинская	10,8	42,3	35,6	25,9	36,6	46,8	84,2	72,4	51,1	55,5
Моревская	9,7	14,8	19,1	22,0	32,5	48,2	60,7	33,6	33,5	58,5
Скородумская	8,8	20,5	30,5	29,2	63,5	99,1	106,6	96,8	93,4	93,2
Больше-дубровская	—	21,9	29,9	28,5	42,1	54,4	81,2	85,4	86,7	72,3
Суерская	—	10,9	19,7	16,2	25,6	35,4	47,2	41,1	49,8	54,8
Емуртлинская	—	13,4	16,8	16,5	33,2	65,9	83,7	61,7	64,4	59,7
Лопатинская	—	23,6	42,8	29,6	52,3	87,5	125,1	133,5	141,6	118,9
Въ среднемъ. . .	9,2	22,9	29,2	25,2	43,7	67,2	94,0	85,4	86,6	83,4

Какъ показываютъ цифры, изъ года въ годъ систематически растетъ размѣръ производства во всѣхъ артельныхъ заводахъ. Этотъ ростъ произошелъ, главнымъ образомъ, вслѣдствіе увеличенія числа участниковъ въ артеляхъ, но также и подъ вліяніемъ лучшаго доенія и кормленія скота. По даннымъ В. Ѳ. Сокульскаго, съ 1899 по 1905 годъ, общее число участниковъ вышеназванныхъ 8 артелей и число головъ скота, которымъ они владѣли, измѣнялось такимъ образомъ.

	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.
Число участниковъ . .	1.941	3.141	5.224	7.168	6.918	7.158	6.859
Число коровъ	9.747	14.670	24.425	34.469	31.903	31.021	30.855
Среднее число коровъ на 1 участника . .	5,0	4,5	4,7	4,8	4,6	4,3	4,5

Послѣдній рядъ цифръ показываетъ, что количество скота на 1 участника не увеличилось, а скорѣе нѣсколько убавилось; а слѣдовательно, увеличеніе до-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ходности крестьянскаго стада должно быть приписано лучшему содержанію скота. Изъ тѣхъ же данныхъ В. Ѳ. Сокульскаго видно, что по отчетамъ находившихся подъ его надзоромъ артелей, систематически, изъ года въ годъ, растетъ какъ общій доходъ на 1 дворъ, такъ и доходъ отъ одной коровы, въ зависимости отъ увеличеннаго удоя; а въ результатѣ увеличивается выручка за пудъ молока.

	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г
Доходъ на 1 дворъ въ руб.	43,13	53,24	60,33	84,72	70,65	64,93	72,90
Получено отъ 1 коровы пуд.	27,2	29,8	29,4	34,1	31,1	33,2	33,1
Выручено за 1 пудъ молока въ коп. . .	34,0	41,2	44,0	46,3	47,3	44,7	48,8

Второй и третій ряды цифръ являются интересными показателями культурныхъ успѣховъ крестьянскаго скотоводства, подъ вліяніемъ правильно организованнаго сбыта молока и болѣе выгодной его переработки. Въ настоящее время крестьянами дѣлаются попытки не только улучшенія кормленія и доенія, но и устройства крытыхъ дворовъ, введеніе въ сѣвооборотъ кормовыхъ травъ и корнеплодовъ и т. п.

Улучшая технику молочнаго дѣла, мѣстные дѣятели заботились одновременно и о лучшемъ сбытѣ продуктовъ; для этой цѣли устраивались союзы маслодѣльныхъ артелей для совмѣстнаго сбыта масла и закупокъ необходимыхъ товаровъ. Объединеніе заводовъ въ союзы дало возможность болѣе правильной постановки дѣла сбора, храненія, сортировки, перевозки и сбыта масла. Въ настоящее время нѣсколько такихъ союзовъ работаетъ въ Сибири съ бо̀льшимъ или меньшимъ успѣхомъ.

Развитіе тысячъ маслодѣльныхъ заводовъ, больше половины которыхъ дѣйствуетъ на кооперативныхъ (артельныхъ) началахъ и которые производятъ болѣе, чѣмъ на 70 милл. рублей масла, потребовало и значительнаго штата спеціалистовъ для помощи производству и сбыту продуктовъ. Число такихъ спеціалистовъ, состоящихъ на правительственной и общественной службѣ, въ настоящее время доходитъ почти до ста. А шесть спеціальныхъ лабораторій, находящихся въ Курганѣ, Омскѣ, Каинскѣ, Томскѣ, Барнаулѣ и Семипалатинскѣ, стоятъ на стражѣ интересовъ добросовѣстныхъ производителей и продавцовъ сибирскаго масла.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Рыболовство.

(Е. К. Суворовъ).

Рыбный промыселъ прокармливаетъ въ Сибири не одинъ десятокъ тысячъ жителей. Мѣстами рыболовство служитъ почти единственнымъ занятіемъ жителей, и рыба — почти единственною пищею. Если бы нанести на карту Сибири всѣ тѣ пункты, гдѣ рыболовство производится, хотя бы лишь для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей, то оказалось бы, что вся Сибирь сплошь покрыта условными значками; просвѣты на такой картѣ, означая отсутствіе рыболовства, показывали бы вмѣстѣ съ тѣмъ и отсутствіе человѣка.

Но дѣло будетъ обстоять совсѣмъ иначе, если нанести на карту только такіе районы, гдѣ рыболовство производится съ промышленными цѣлями, гдѣ ловля рыбы даетъ возможность организовать вывозъ рыбныхъ продуктовъ на болѣе или менѣе отдаленные рынки, гдѣ, словомъ, рыбная промышленность не только обслуживаетъ интересы мѣстные, а имѣетъ и общее экономическое значеніе.

Эксплуатація рыбныхъ богатствъ Сибири стала развиваться только недавно и въ послѣдніе годы сдѣлала громадные успѣхи. Правда, Сибирь все еще даетъ рыбы приблизительно въ 6 разъ менѣе, чѣмъ Европейская Россія, но нельзя забывать, что организованный промыселъ Европейской Россіи имѣетъ за собой уже долгій рядъ десятилѣтій.

Въ Сибири можно различить слѣдующіе рыболовные районы, съ ихъ примѣрной производительностью [1]).

	Количество рыбы въ милл. пудовъ.	Стоимость рыбы въ милл. рублей.
1. Дальній Востокъ	7,0	18,0
2. Ленско-Колымскій ройонъ . .	0,03	0,04
3. Байкальскій районъ	—	—
4. Енисейскій районъ	0,3	0,8
5. Обскій районъ	0,5	2,0
6. Барабинскій районъ	0,4	1,0
7. Аральскій районъ	1,5	4,0

Разсмотримъ вкратцѣ перечисленные рыболовные районы.

[1]) Не учитывая заготовокъ рыбы для мѣстныхъ потребностей.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

I. Дальній Востокъ.

Являясь на значительной части протяженія нашей дальневосточной окраины единственно возможнымъ промысломъ, рыболовство во многихъ случаяхъ служитъ здѣсь главнѣйшей основой колонизаціи пустынныхъ безлюдныхъ мѣстностей.

Возникновеніе рыбнаго промысла на Дальнемъ Востокѣ относится къ далекимъ временамъ, еще до появленія въ краѣ русскихъ. Примѣняя крайне простые методы лова, вполнѣ достаточные при баснословныхъ богатствахъ рѣкъ рыбой, мѣстные инородцы, гиляки и гольды безъ труда запасали себѣ необходимыя для пропитанія количества рыбы. Въ теченіе 30 послѣднихъ лѣтъ въ Амурскій край начинаютъ проникать все въ большемъ и большемъ количествѣ японцы, принимающіеся за самостоятельный ловъ рыбы въ Амурѣ.

На такое внѣдреніе японскихъ ловцовъ на русскую территорію никогда нельзя было смотрѣть, какъ на желательное явленіе. Работая исключительно японскими руками, потребляя исключительно японскіе продукты и соль, вывозя, наконецъ, всю заготовленную рыбу на японскій рынокъ,—эти пришлые элементы извлекали порядочные доходы, почти ничего не оставляя ни русскому населенію, ни русскому государству. Поэтому съ 1899 года запрещается иностранцамъ ловить рыбу въ Амурѣ и его лиманѣ; воспрещается также и русскимъ предпринимателямъ пользоваться иностранными рабочими, чтобы дать возможность мѣстному населенію получать заработки отъ рыбной ловли и тѣмъ способствовать увеличенію мѣстнаго ловецкаго населенія. Только послѣ этого и могъ окрѣпнуть русскій рыбный промыселъ. Особенно быстро сталъ развиваться русскій промыселъ уже послѣ войны съ Японіей: въ цѣляхъ облегченія конкуренціи съ японцами, русскимъ предпринимателямъ стали оказывать различныя льготы и преимущества; благодаря этому, дальневосточное рыболовство, захватывая все болѣе обширные районы производства, давно уже вышло изъ рамокъ промышленности мѣстной, обслуживающей интересы и потребности ограниченныхъ областей. Значительная часть рыбныхъ продуктовъ въ настоящее время вывозится въ Европейскую Россію, хотя все еще очень великъ вывозъ рыбы и въ Японію.

Японскій промыселъ въ русскихъ водахъ сталъ на твердую почву съ 1907 г., послѣ заключенія съ Японіей рыболовной конвенціи, согласно которой японцы были приравнены въ правахъ рыболовства къ русскимъ. Впрочемъ, изъ дѣйствія названной конвенціи исключены всѣ рѣки и 34 бухты и залива, гдѣ японцы были лишены права рыболовства. Въ районѣ, подлежащемъ дѣйствію конвенціи, японцы развили усиленную дѣятельность, пользуясь всѣми благопріятными обстоятельствами: близостью рынка сбыта (Японіи), большимъ своимъ торговымъ флотомъ и дешевыми рабочими. Русскіе рыбопромышленники, пользуясь со своей стороны всѣмъ этимъ, все же не могутъ вполнѣ успѣшно конкурировать съ хозяевами рынка — японцами, къ тому же денежно-сильныхъ и предпріимчивыхъ русскихъ людей до сихъ поръ мало на Дальнемъ Востокѣ.

Русскія предпріятія сосредоточиваются, главнымъ образомъ, въ мѣстахъ, изъятыхъ отъ дѣйствія конвенціи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Не останавливаясь на японскомъ промыслѣ, попытаемся дать краткую характеристику русскаго рыболовства въ различныхъ частяхъ дальневосточной окраины.

Первый районъ крупнаго рыболовства, Юго-западный, охватываетъ обширную береговую территорію, простирающуюся отъ границы съ Кореей до начала Амурскаго лимана, т.-е. до м. Лазарева. Въ предѣлахъ этого района находится 7 заливовъ, изъятыхъ изъ дѣйствія конвенціи, гдѣ, слѣдовательно, японцы лова не производятъ вовсе. Предметомъ лова въ этомъ районѣ является прежде всего сельдь, которая подходитъ къ берегамъ и входитъ въ заливъ Петра Великаго въ серединѣ ноября, въ концѣ декабря, январѣ и началѣ февраля и, наконецъ, въ апрѣлѣ. Сѣвернѣе залива Петра Великаго ловъ преимущественно находится въ японскихъ рукахъ. Кромѣ сельди, тамъ добывается еще горбуша и кета. Прочія

Кета-самецъ, пойманный въ Охотскомъ морѣ.

рыбы (скумбрія, навага, камбала, корюшка) пока еще мало эксплуатируются, ихъ значеніе въ промысловомъ отношеніи невелико. Предоставленіе права лова въ заливѣ Петра Великаго исключительно только русскимъ, прекративъ китайскій и корейскій промыселъ, поставило русскій промыселъ въ благопріятныя условія, чему способствуетъ и удобство сбыта рыбы непосредственно во Владивостокъ. Независимо отъ промысла рыбы, часть населенія занята добываніемъ морской капусты (свыше 100.000 пудовъ), трепанговъ, шримсовъ и крабовъ. Послѣднихъ вылавливаютъ не менѣе 600.000 штукъ, при чемъ значительная часть ихъ въ сушеномъ видѣ поступаетъ въ Корею и Китай. Что касается размѣровъ рыболовства Юго-западнаго района, то объ этомъ можетъ дать представленіе слѣдующая табличка, гдѣ указаны только важнѣйшія рыбы.

	1909 г.	1910 г.
Сельдь	9.179.640 пуд.	35.505.977 пуд.
Кета	18.833 „	63.545 „
Горбуша	465.258 „	417.863 „

Принадлежащая Россіи половина острова Сахалина, кромѣ части западнаго берега, омываемаго Амурскимъ лиманомъ и относящагося къ Николаевскому району, составляетъ такъ называемый Сахалинскій районъ; въ его предѣлахъ двѣ бухты изъяты изъ дѣйствія рыболовной конвенціи. Здѣсь, подобно Юго-западному району, главнѣйшими предметами лова служатъ тѣ же виды: сельдь, кета и горбуша, при чемъ сельдь преимущественно готовится на удобреніе. Почти весь уловъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Крабовый промыселъ на Дальнемъ Востокѣ.

Ловля трески. (Тихоокеанское побережье).

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

этого района поступаетъ въ Японію, куда, благодаря близости рынковъ сбыта, онъ попадаетъ раньше, чѣмъ продукты другихъ рыболовныхъ районовъ, что выгодно отражается на продажныхъ цѣнахъ. Поймано рыбы въ этомъ районѣ:

	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.
сельди	649.924 пуд.	7.950.000 пуд.
кеты	21.913 „	57.000 „
горбуши	287.250 „	425.917 „

Кромѣ того заготовлено въ 1910 году 400 пудовъ икры.

Гораздо болѣе важное значеніе имѣетъ Николаевскій районъ, откуда и сталъ первоначально распространяться русскій промыселъ. Въ предѣлы названнаго участка входитъ теченіе р. Амура отъ с. Циммермановки до устья, на протяженіи 450 верстъ, Амурскій лиманъ, съ береговой линіей въ 220 верстъ, часть Сахалинскаго берега и побережье Охотскаго моря въ предѣлахъ Удскаго уѣзда, на протяженіи 1.300 верстъ [1]). Въ первой части района, выше Николаевска на Амурѣ, промыселъ производится исключительно русскими подданными; ниже Николаевска, до самаго лимана, японцамъ временно разрѣшена обработка скупленной рыбы, но правомъ самостоятельнаго лова они здѣсь не пользуются; что касается лимана и морского побережья, то тамъ японцы участвуютъ въ рыбномъ промыслѣ наравнѣ съ русскими. О размѣрахъ рыболовства Николаевскаго района могутъ дать понятіе слѣдующія цифры.

	Всего поймано:		Въ томъ числѣ сдано японскимъ предпринимателямъ:	
	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.
горбуши	2.209.433 шт.	5.076.286 шт.	2.029.200 шт.	4.071.012 шт.
лѣтней кеты. . .	9.574.285 „	12.536.174 „	8.733.623 „	10.039.101 „
осенней кеты . .	4.858.099 „	5.814.498 „	3.510.847 „	3.195.506 „

Въ указанныя цифры не введены уловы сельскаго населенія: имъ въ 1910 году добыто свыше 15 милл. шт. названныхъ рыбъ; изъ этого количества до 5 милл. было сдано японцамъ.

Но перечисленными видами рыбъ не ограничиваются рыбныя богатства края; здѣсь добываютъ еще осетра и калугу (амурскую бѣлугу). Общее количество добычи осетровыхъ на протяженіи Амура въ предѣлахъ Николаевскаго района достигаетъ 16.000 пудовъ. Сазанъ и корюшка обслуживаютъ только мѣстные рынки, сигъ распространяется по сибирскимъ городамъ. По западному побережью Сахалина гиляками, по окончаніи лова кеты, производится ловъ сельди; въ заливѣ Байкалъ ловятъ еще зимою навагу.

Спросъ на рыбу Николаевскаго района быстро увеличивается; въ послѣдніе годы разросся вывозъ въ Европейскую Россію икры, еще въ 1907 году составлявшей, въ большинствѣ случаевъ, отбросъ. Такъ, въ 1909 году приготовлено для русскаго рынка 86.766 пуд., а въ 1910 г. вывезено изъ Николаевска

[1]) Часть Амура между Хабаровскомъ и с. Маріинскимъ въ рыболовномъ отношеніи имѣетъ не столь важное экономическое значеніе; здѣсь промыселъ служитъ, главнымъ образомъ, для удовлетворенія потребностей мѣстнаго населенія; все же въ 1909 году въ этомъ участкѣ Амура было поймано до 1½ милл. кеты и заготовлено почти 6½ тыс. пудовъ икры.

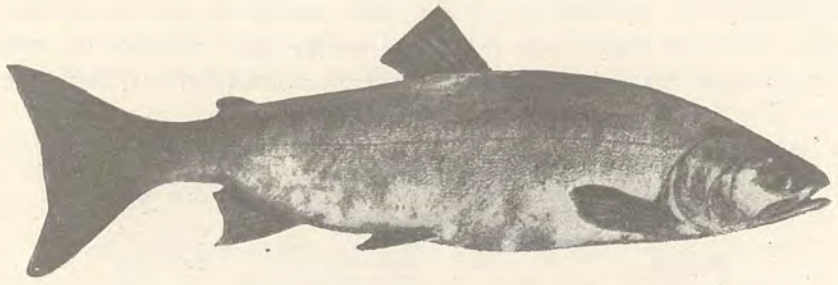
Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Амурская бѣлуга „Калуга".

131.970 пуд. красной икры. Вообще, значеніе Николаевскаго района, какъ области крупнаго рыболовства, увеличивается съ каждымъ годомъ, и онъ начинаетъ завоевывать себѣ все болѣе обширные рынки сбыта, мало-по-малу освобождаясь отъ преобладающаго значенія рынка японскаго. Въ настоящее время здѣсь существуетъ уже немало прекрасно оборудованныхъ промысловъ, начинаютъ строить для посола рыбы ледники астраханскаго типа (въ 1909 г. таковыхъ было 3), существуетъ 2 рефригератора, 2 консервныхъ завода (одинъ изъ нихъ японскій). Словомъ, Николаевскій промыселъ теперь стоитъ прочно, а въ будущемъ обѣщаетъ получить еще большее значеніе.

Сѣвернѣе Николаевскаго района простирается Охотско-Камчатскій. Начинаясь отъ границы Удскаго уѣзда, онъ тянется вдоль Охотскаго побережья на 3.600 верстъ до р. Гижиги, а отсюда—по западному берегу Камчатки, до самаго южнаго ея конца, до м. Лопатки. Въ предѣлахъ этого района только одинъ Пенжинскій заливъ изъятъ изъ дѣйствія рыболовной конвенціи. Промыселъ по Охотскому побережью, вслѣдствіе отдаленности края и суровости климата, только еще начинаетъ развиваться, западный же берегъ Камчатки въ средней своей части усѣянъ рыбаками. Главнѣйшими объектами промысла здѣсь служатъ: кета или хайко, горбуша, красная или нярка, кижучъ или лонокъ и чавыча. Первой изъ лососевыхъ рыбъ—въ маѣ и іюнѣ начинаетъ ловиться чавыча (отсутствующая на западномъ Охотскомъ побережьѣ); чавыча, достигающая по вѣсу до пуда, считается лучшей рыбой края; на европейскомъ рынкѣ она пока еще

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru



Горбуша-самецъ, пойманный въ Охотскомъ морѣ.

Горбуша-самецъ изъ верховьевъ Амура.

совсѣмъ неизвѣстна. Въ срединѣ іюня появляются кета, горбуша и красная; ихъ ловъ происходитъ, преимущественно, въ іюлѣ; въ августѣ ловятъ кижуча. Ни треска, ни сельдь, подходящая къ берегамъ огромными косяками, не служатъ здѣсь предметомъ промысла; только въ Пенжинской и Гижигинской губахъ, за недостаткомъ лососевыхъ, жители заготовляютъ для себя и своихъ собакъ нѣкоторое количество сельди. О размѣрахъ промышленнаго рыболовства (не считая значительнаго заготовленія рыбы мѣстными жителями для своихъ нуждъ) можно судить изъ слѣдующихъ данныхъ.

	1909 г.		1910 г.	
	Охотское побережье.	Зап.-Камч. побережье.	Охотское побережье.	Зап.-Камч. побережье.
Кета. . . .	109.490 пуд.	2.047.455 пуд.	430.039 пуд.	7.736.676 пуд.
Горбуша . .	60 „	9.701.177 „	80.000 „	3.533.157 „
Нярка . . .	4.316 „	527.203 „	20.000 „	1.928.731 „
Кижучъ . .	3.824 „	18.191 „	500 „	689.583 „
Чавыча. . .	—	—	—	6.399 „

Кромѣ того, въ 1910 г. заготовлено икры въ Охотскомъ районѣ 2.857 пуд. и въ Западно-Камчатскомъ—21.595 пуд. Изъ указаннаго количества рыбы въ 1910 г. на японскій рынокъ было отправлено 1.540.847 пудовъ, на европейскій—93.537 пудовъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Къ сѣверу отъ мыса Лопатки до р. Анадыра, на протяженіи 2.800 верстъ, находится Восточно-Камчатскій районъ. Въ его предѣлахъ 16 бухтъ и заливовъ изъято изъ дѣйствія конвенціи; тѣмъ не менѣе пока только въ одной Авачинской губѣ производится промыселъ русскими предпринимателями. Величина промысла:

	1909 г.		1910 г.	
Кеты	1.419.376	пуд.	3.325.069	пуд.
Горбуши	557.136	„	1.621.022	„
Нярки	394.779	„	892.570	„
Кижуча	5.646	„	16.248	„
Чавычи	—	„	12.718	„

Въ 1910 году изъ указаннаго количества на японскій рынокъ выпущено 570.250 пуд., на русскій рынокъ — 183.647 пуд., при чемъ на послѣдній отправлено 21.205 пудовъ икры.

Какъ видно, дальневосточный промыселъ уже и въ настоящее время играетъ существенную роль какъ въ государственномъ хозяйствѣ [1]) нашей окраины, такъ и въ экономическомъ значеніи для мѣстнаго населенія. Въ сезонъ 1910 г. на рыбныхъ промыслахъ Дальняго Востока русскихъ подданныхъ рабочихъ (русскихъ и корейцевъ) работало 7.048 чел.; общій уловъ долженъ быть исчисленъ не менѣе, чѣмъ въ 7 милл. пудовъ рыбы, а считая и то количество, которое мѣстные жители заготовили для себя и для пропитанія ѣздовыхъ собакъ, слѣдуетъ опредѣлить всю сумму улова до 9 милл. пудовъ.

	Поймано лососевыхъ рыбъ.	Изъ этого числа заготовлено въ пудахъ: на европейскій рынокъ.	на японскій рынокъ.	Поймано сельдей штукъ.	Осетровыхъ пудовъ.	Прочей рыбы пудовъ.
Въ водахъ, изъятыхъ изъ конвенціи . .	44.707.431	1.671.562	3.180.641	10.505.977	22.915	24.758
На конвенц. морскихъ участкахъ.	17.897.978	—	2.033.483	32.950.000	—	27.567

Въ таблицу не введены свѣдѣнія объ уловахъ крабовъ, трепанговъ и добычѣ морской капусты.

Что касается приготовленія икры, то по отдѣльнымъ районамъ оно распредѣлялось въ 1910 году слѣдующимъ образомъ.

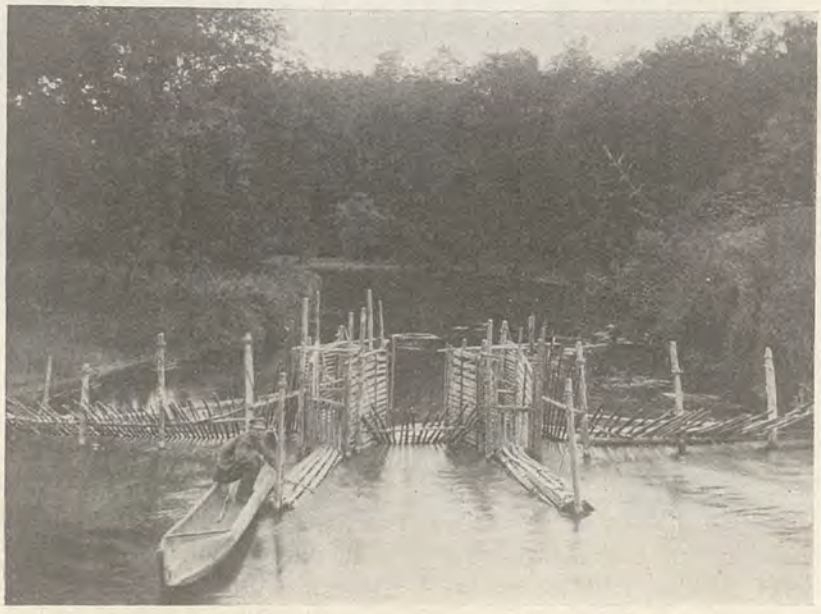
Сахалинскій	районъ . . .	247	пуд.
Охотскій	„ . . .	2.857	„
Зап.-Камчатскій	„ . . .	21.595	„
Вост.-Камчатскій	„ . . .	21.205	„
Николаевскій	„ . . .	131.970	„
Итого		177.874	пуд.

[1]) Въ казну поступаетъ доходъ отъ рыбныхъ промысловъ около милліона рублей въ годъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Изслѣдованія послѣднихъ лѣтъ познакомили насъ съ нѣкоторыми особенностями жизни главнѣйшихъ промысловыхъ рыбъ востока—лососевыхъ. Лососевыя рыбы проходныя; онѣ живутъ въ морѣ и подымаются по рѣкамъ только въ періодъ икрометанія; выклюнувшіеся въ рѣкахъ изъ икры мальки постепенно скатываются въ море и живутъ тамъ въ теченіе 4—5 лѣтъ. Достигнувъ зрѣлости, эти рыбы соединяются въ громадные косяки и начинаютъ свои странствованія, поднимаясь по Амуру противъ теченія болѣе, чѣмъ на двѣ тысячи верстъ. Послѣ входа въ рѣку внѣшній видъ лосося рѣзко измѣняется: онъ начинаетъ худѣть, такъ какъ питаніе еще задолго до икрометанія прекращается, на тѣлѣ появляются кровавыя пятна, въ родѣ кровоподтековъ, челюсти деформируются, при чемъ верхняя челюсть самца загибается внизъ крючкомъ; лососъ превращается въ лоха, „лощаетъ“, какъ говорятъ; внѣшніе покровы красной рыбы въ это время пріобрѣтаютъ вмѣсто серебристой, интенсивно красную окраску. Изнуренныя тяжелымъ подъемомъ противъ теченія, поднявшись въ ничтожнѣйшіе ключи и рѣчонки, исцарапанныя объ камни,—рыбы, выметавъ икру, быстро слабѣютъ; теченіе ихъ подхватываетъ и несетъ внизъ. Въ это время погибаетъ отъ истощенія такая масса лососей, что среди населенія до сихъ поръ держится убѣжденіе, несомнѣнно преувеличенное, будто бы вся рыба, вошедшая въ рѣку, гибнетъ и не переживаетъ своего перваго нереста.

Орудіями рыболовства, кромѣ обычныхъ закидныхъ неводовъ, служатъ морскіе ставные невода (японскіе тате-ами) и „заѣздки“ гиляцкаго и японскаго типовъ. Принципъ устройства всѣхъ трехъ орудій одинъ и тотъ же. Существенной частью ихъ является перегородка, заграждающая рыбѣ свободный проходъ по рѣкѣ; ей приходится итти вдоль перегородки, гдѣ она и попадаетъ въ ловушку. Продуктивность японскаго заѣздка громадна; въ теченіе дня имъ можно захватить до 50 тыс. лососей. На камчатскихъ рѣкахъ ловятъ при помощи „заповъ“ — стѣнокъ, перегораживающихъ теченіе рѣки поперекъ; въ запоръ часто вводятъ ловушку, „морду“, въ другихъ случаяхъ, обходятся безъ нея; въ послѣднемъ случаѣ рыбу

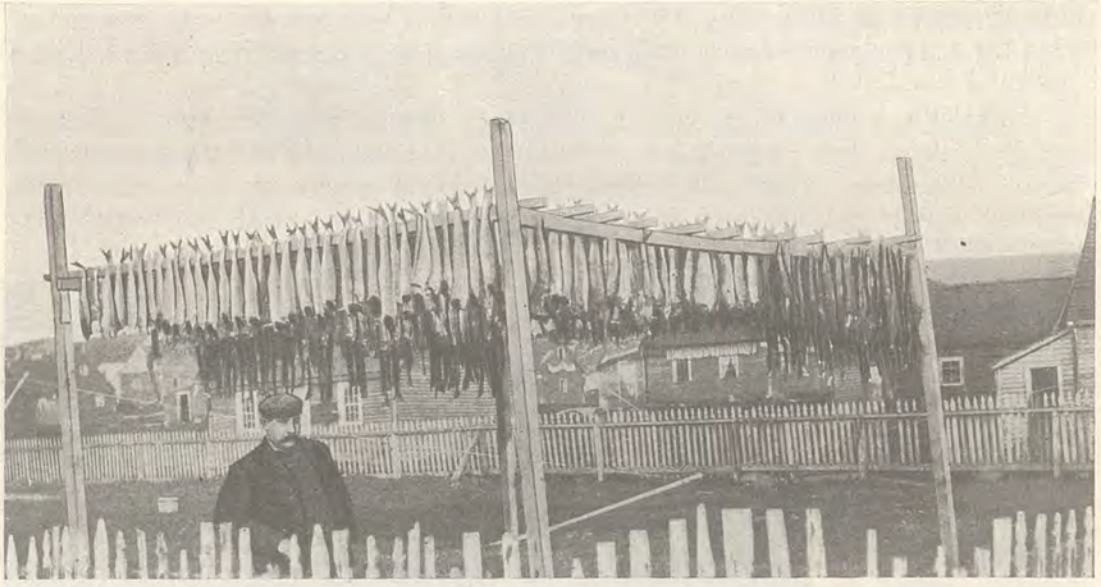


Запоръ для ловли рыбы на рѣкѣ Камчаткѣ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

прямо вылавливаютъ маленькимъ бреднемъ передъ стѣнкой или между стѣнками запора, въ томъ случаѣ, если запоръ двухстѣнный.

Способы заготовленія рыбы немногочисленны. Если оставить въ сторонѣ приготовленіе рыбы для европейскаго рынка (пластомъ, колодкой и проч.), заключающееся въ посолѣ различными способами разрѣзанной рыбы, то останутся слѣдующіе чисто-мѣстные способы заготовленія въ прокъ. При сухомъ „японскомъ“ посолѣ, рыбу, очищенную отъ внутренностей, набиваютъ солью и кладутъ рядами на цыновки, пересыпая каждый рядъ солью; такимъ образомъ получаются цѣлые штабели рыбы. Разсолъ вмѣстѣ съ жиромъ стекаетъ на землю, вслѣдствіе чего получается круто посоленная, сухая, жесткая рыба. Мѣстное населеніе заготовляетъ изъ лососей такъ называемую юколу. Въ этомъ случаѣ рыбу, послѣ удаленія головы, разрѣзаютъ вдоль по спинѣ такимъ образомъ, что обѣ половины остаются соединенными въ хвостовомъ стеблѣ; въ юколѣ для собакъ оставляется также и позвоночникъ, выбрасываемый при заготовкѣ рыбы для людей. Разрѣзанную рыбу навѣшиваютъ на „вѣшала“ для сушки въ теченіе нѣ-



Сушеніе юколы. (Командорскіе острова).

сколькихъ недѣль. До сихъ поръ сохранился еще среди инородцевъ и способъ „квашенія рыбы“; для приготовленія квашеной рыбы ее сваливаютъ въ ямы, вырытыя прямо въ землѣ, въ коихъ она и подвергается гніенію. Получаемую „кислую“ рыбу, обладающую невыносимымъ запахомъ, охотно поѣдаютъ ѣздовыя собаки. Для европейскаго рынка начинаютъ приготовлять рыбу въ рефрижераторахъ и даже перевозятъ въ Россію въ замороженномъ видѣ. За послѣднее время на Камчаткѣ начинаютъ возникать консервные заводы—русскіе и японскіе; русскіе консервы съ Камчатки въ 1911 году стали появляться даже въ Австраліи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Серіознаго вниманія заслуживаетъ промыселъ морского звѣря. Въ этомъ отношеніи слѣдуетъ остановиться особенно подробно на Командорскихъ островахъ, гдѣ водятся морскіе котики и бобры (а также голубые и бѣлые песцы).

Проводя зиму вдоль береговъ Японіи, морскіе котики на лѣтніе мѣсяцы приплываютъ для размноженія къ Командорскимъ островамъ, гдѣ образуютъ береговыя лежбища. Въ теченіе двухъ послѣднихъ десятилѣтій лежбища котиковъ,

Группа морскихъ котиковъ на сѣверномъ лежбищѣ. (Командорскіе острова).

подъ вліяніемъ чрезмѣрной охоты въ открытомъ морѣ, производимой японцами, сильно сократились, и промыселъ котиковъ упалъ. Еще въ 1890 году на обоихъ Командорскихъ островахъ было упромышлено 55.435 котиковъ, а въ 1911 году—всего 200. Съ 1912 года вступилъ въ жизнь 5-лѣтній запускъ (т.-е. прекращеніе боя) котиковъ; за это время лежбища, несомнѣнно, оправятся и снова возродятся, тѣмъ болѣе, что съ того же времени вступила въ силу Вашингтонская международная конвенція, на основаніи которой охота на котиковъ въ открытомъ морѣ прекращается на 15 лѣтъ. Промыселъ морскихъ бобровъ, живущихъ небольшими табунами около острова Мѣднаго (одинъ изъ Командорскихъ), также подъ вліяніемъ морской охоты у нашихъ береговъ, значительно сократился: вмѣсто 250—300 штукъ, которыя получались въ началѣ 1900 годовъ, въ 1911 г. было упромышлено всего 46. Есть основанія надѣяться, что, по осуществленіи правилъ Вашингтонской конвенціи, численность бобровъ снова увеличится.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Морскіе котики, отогнанные для убоя.

II. Ленско-Колымскій рыболовный районъ.

Вслѣдствіе крайней отдаленности отъ болѣе населенныхъ областей и затруднительности сообщенія съ ними, Ленско-Колымскій районъ не имѣетъ почти никакого промышленнаго значенія; для него все только въ будущемъ. Съ 1911 года нѣкоторые участки стали сдаваться въ аренду въ качествѣ казенныхъ оброчныхъ статей, но въ большинствѣ случаевъ ловъ производится мѣстнымъ населеніемъ только для своихъ потребностей. Впрочемъ, Колымское рыболовство получило съ 1911 г. правильное пароходное сообщеніе съ портами Великаго океана (Владивостокомъ) и отнынѣ можетъ разсчитывать пріобрѣсти себѣ рынокъ сбыта.

Въ системѣ Лены наиболѣе рыбными считаются низовья рѣки, главнымъ образомъ, у села Булунъ, а также Алданъ съ притокомъ Маей. На р. Колымѣ чрезвычайно богаты рыбой также только низовья. Въ настоящее время ловъ на Колымѣ имѣетъ исключительно мѣстное продовольственное значеніе, вслѣдствіе чрезвычайно суроваго климата (Колыма покрыта льдомъ въ теченіе 268 дней въ году). Рыболовство, охота и частью скотоводство — единственно возможныя занятія населенія. Организація лова на Колымѣ по преимуществу артельная, что вызвано отчасти, быть-можетъ, крайнимъ недостаткомъ рыболовныхъ орудій. На 99 рыболовныхъ хозяйствъ низовьевъ Колымы имѣется всего 15 цѣлыхъ неводовъ,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

остальные же ловцы довольствуются обрывками невода. Несмотря на это, добыто въ этой части рѣки въ 1908 г. сига-сельди 458.500 шт., т.-е. 10.970 пуд., нельмы 1.178 пуд., муксуна 2.159 пуд., чира 435 пуд., осетра—38 пуд. Общій же уловъ рыбы Колымскаго района, вмѣстѣ съ озерами—около 250—350 тыс. пудовъ. Величина промысла низовьевъ Лены неизвѣстна. Вывозится пароходами на Якутскъ отъ Булуна ежегодно около 25 тыс. пудовъ.

Способы заготовленія рыбы совершенно примитивны: не умѣютъ даже хорошо засаливать рыбу; икру почти не заготовляютъ, а осетровую икру нерѣдко

Черезовый рыбный промыселъ на Колымѣ.

даже выбрасываютъ, такъ какъ ее не ѣдятъ. Мороженая рыба нерѣдко идетъ въ пищу въ сыромъ видѣ; нарѣзанная тонкими ломтиками, она носитъ названіе „строганины“.

Кромѣ рыбы, по берегамъ океана охотятся на нерпъ (тюлени). Выходя на промыселъ въ мартѣ—апрѣлѣ, охотникъ съ помощью собаки отыскиваетъ во льду подъ снѣгомъ отверстіе или проталину, продуваемую тюленемъ. Расширивъ и расчистивъ дыру, промышленникъ опускаетъ въ нее мѣшокъ, сплетенный изъ бечевки, укрѣпляемый въ отверстіи на 4 палкахъ съ такимъ расчетомъ, чтобы для тюленя у края дыры былъ свободный выходъ на ледъ. Вылѣзшій на ледъ тюлень, при попыткѣ скользнуть въ воду, неминуемо попадаетъ въ мѣшокъ, выбраться изъ котораго онъ уже не въ состояніи. Такимъ путемъ нѣсколькими промышленниками весной 1907 года было добыто 168 нерпъ. Чукчи для лова примѣняютъ ставныя сѣти, сплетенныя изъ ремней.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

III. Байкальскій районъ.

Байкальскій рыболовный районъ охватываетъ какъ самое озеро Байкалъ (свыше 30.000 кв. верстъ поверхности) и низовья впадающихъ въ него рѣкъ, такъ и цѣлый рядъ маленькихъ озеръ, расположенныхъ вдоль его береговъ. На этомъ основаніи Байкальскія воды можно было бы раздѣлить на воды морскія (открытаго Байкала), рѣчныя и озерныя; въ нихъ развились нѣсколько отличныя формы рыболовства.

Изъ водящихся въ Байкальскомъ бассейнѣ 30 слишкомъ видовъ рыбъ наиболѣе важное значеніе имѣютъ слѣдующіе: омуль, харіусъ, сигъ, ленокъ, таймень, осетръ, сорожина, щука, окунь, язь, карась и налимъ. Первыя шесть видовъ ловятся какъ въ морѣ, такъ и въ рѣкахъ; сорожина, щука, окунь, язь и карась — почти исключительно въ прибрежныхъ лагуноподобныхъ озеркахъ, такъ называемыхъ сорахъ. Центромъ байкальскаго рыбнаго промысла служитъ омуль, входящій лишь въ крупные притоки Байкала. Въ теченіе всей зимы омуль держится на значительныхъ глубинахъ озера; съ наступленіемъ весны омуль начинаетъ приближаться къ берегамъ и заходитъ въ небольшіе заливчики, гдѣ поэтому и происходитъ лѣтній такъ называемый „каргинскій“ промыселъ (т.-е. промыселъ по каргамъ,—отмелямъ и прибрежнымъ частямъ). Къ сентябрю омуль массами перемѣ-

На байкальскихъ рыбныхъ промыслахъ. Тяга невода на рѣкѣ Верхней Ангарѣ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

щается къ устьямъ рѣкъ, въ которыя онъ входитъ для икрометанія; вступая въ рѣки, рыба идетъ густыми стадами къ своимъ нерестилищамъ, удаленнымъ иногда, какъ въ Верхней Ангарѣ, отъ устья на цѣлую сотню верстъ. Въ этотъ періодъ происходитъ „ходовой ловъ". Выметавшій омуль скатывается изъ рѣкъ въ ту же осень въ Байкалъ и составляетъ объектъ такъ называемаго „поплавнаго" лова. Лишь только озеро покроется достаточно прочнымъ льдомъ, начинается подледный ловъ омуля ставными сѣтями, опускаемыми на глубину 100—150 и болѣе саженъ. Омуль зимняго лова поступаетъ на рынки въ мороженомъ видѣ. Омуль лѣтняго и осенняго лова—соленымъ. Такимъ образомъ усиленный ловъ омуля продолжается почти безпрерывно круглый годъ.

На байкальскихъ рыбныхъ промыслахъ. Крюки и кресты для развѣшиванія сѣтей.

Въ качествѣ орудій лова на Байкалѣ примѣняются всевозможныя удочки (между прочимъ своеобразна „бармашовка"), блесны, переметы, остроги, саки и кривды, фитиля (вентеря), морды; но главнѣйшими орудіями байкальскаго рыболовства, какъ и въ другихъ районахъ крупнаго промысловаго лова являются невода и сѣти. Развившійся въ послѣднее 50-лѣтіе морской плавной ловъ, принялъ настолько крупные размѣры, что серіозно угрожаетъ неводному. Сѣтный ловъ производится мелкими артелями; существуютъ также и артельные невода, гдѣ каждый членъ артели доставляетъ опредѣленное количество неводной сѣти и веревокъ. Вообще, артельное начало широко развито въ байкальскомъ рыболовствѣ. О размѣрахъ байкальскаго рыболовства нѣтъ сколько-нибудь точныхъ данныхъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

IV. Енисейскій рыболовный районъ.

Несмотря на то, что рыболовство въ низовьяхъ Енисея существуетъ издавна, оно только въ самое послѣднее время начало пріобрѣтать болѣе крупное значеніе. Рыбный промыселъ здѣсь пріурочивается къ самой низовой части Енисея и южной части Енисейскаго залива и производится какъ мѣстными инородцами—юраками, остяками, самоѣдами, долганами, тунгусами — всего до 300 семей, такъ и пріѣзжими русскими. Правильно организованнаго промысла не существуетъ; пріѣзжіе промышленники ловятъ на первыхъ попавшихся болѣе удобныхъ неводныхъ пескахъ, собираясь порою цѣлыми группами на одной тонѣ.

Въ виду отсутствія правильнаго сообщенія [1]), на Енисеѣ возникли нѣсколько своеобразныя формы промысла. Не только инородцы, но даже и мелкіе русскіе промышленники, не имѣющіе средствъ организовать самостоятельный вывозъ рыбы на югъ, принуждаются силой обстоятельствъ сдавать уловленную рыбу скупщикамъ. Зависимость отъ скупщиковъ увеличивается еще болѣе, если ловецъ не въ состояніи самостоятельно снарядиться на промыселъ и завести себѣ все необходимое; въ такихъ случаяхъ приходится обращаться къ услугамъ того же скупщика, что позволяетъ послѣднему назначать при пріемѣ рыбы еще болѣе низкія цѣны. Многіе инородцы такимъ путемъ впадаютъ въ неоплатные долги.

Объектомъ промысла служатъ осетръ и стерлядь, нельма, муксунъ, чиръ, сельдь, сигъ и омуль. Способы рыболовства весьма немногочисленны; болѣе всего распространенъ неводъ; мѣстами юраками примѣняются „пущальни“—ставныя сѣти; ловятъ, кромѣ того, мордами, котцами, крючковыми орудіями-самоловами и переметами. Въ самое послѣднее время появляются еще оханы, завезенные сюда уральскими казаками. Первобытныя формы Енисейскаго промысла сказываются и въ способахъ заготовленія рыбы. Почти вся вылавливаемая въ низовьяхъ Енисея рыба поступаетъ на рынокъ въ соленомъ видѣ. Самая операція посола производится крайне примитивно. Слегка раздѣланная рыба, по удаленіи внутренности, сваливается въ бочку съ водою; по заполненіи бочки, рыбу нѣсколько разъ перемѣшиваютъ, чѣмъ и ограничивается все мытье. Вообще, за особенной чистотой пока не гонятся; въ засолъ подъ часъ поступаетъ рыба и лежалая, и начавшая уже подвергаться разложенію. Бочки для засола рыбы сплошь и рядомъ недостаточно чисты и не разъ уже бывали въ употребленіи. При такихъ условіяхъ неудивительно, что продуктъ получается грязно-бураго цвѣта съ рѣзкимъ запахомъ гнили, признаваемымъ на Енисеѣ необходимымъ аттрибутомъ рыбы. Только въ самое послѣднее время начинаютъ прививаться нѣкоторыя усовершенствованія въ способахъ посола. Сигъ-сельдь на многихъ станкахъ заготовляется въ копченомъ видѣ; рыбу передъ копченіемъ подвергаютъ еще непродолжительному соленію. Приготовленіе икры также производится крайне примитивно. Общее количество вывезенной изъ Туруханскаго края лѣтней соленой рыбы достигало въ 1907 году—127.334 пуд., а въ 1911 году — уже 157.432 пуд., противъ 84.000 пуд. 1906 года, не считая еще 700 пудовъ копченой сельди (си-

[1]) Казенные пароходные рейсы въ низовья Енисея начались только съ 1906 года.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

говъ). Сюда слѣдуетъ причислить 20.000 пуд. и мороженой рыбы зимняго вывоза да еще 175.000 пуд. рыбы, вылавливаемой въ Енисеѣ и мелкихъ тундровыхъ озерахъ мѣстнымъ населеніемъ для своихъ нуждъ и для продовольствія собакъ. Такимъ образомъ, общая величина улова достигаетъ 350 тыс. пуд., изъ коихъ на югъ вывозится до 175 тыс. пуд. на сумму около 795 тыс. рублей. Изъ-за низкаго своего качества мѣстная рыба за предѣлами Енисейской губерніи не расходится вовсе. О степени развитія промысла можно судить по тому, что въ 1907 году на протяженіи отъ гор. Туруханска до Гольчихи неводовъ работало 750, въ томъ числѣ инородческихъ 550. Количество послѣднихъ, впрочемъ, въ 1908 г. уменьшилось почти вдвое.

V. Обскій рыболовный районъ.

Рыболовный промыселъ—главнѣйшее занятіе инородческаго населенія Тобольской губерніи за исключеніемъ только каменныхъ самоѣдовъ—оленеводовъ, да остяковъ по Ваху и Югану—звѣролововъ. Всѣ остальные промыслы Тобольскаго сѣвера—звѣриный, птичій, кедровый, лѣсной и даже оленеводство — по сравненію съ рыболовствомъ—играютъ подчиненную роль. Въ предѣлахъ Тобольской губерніи находятся лучшія рыболовныя угодья Западной Сибири. Впрочемъ, угодья эти разбросаны на громадномъ протяженіи и удалены отъ рынковъ на весьма значительныя разстоянія; въ то же время рыболовный сезонъ не превышаетъ 3 мѣсяцевъ. Все это, особенно при неудовлетворительности средствъ сообщенія ставитъ обскую промышленность въ довольно невыгодныя условія.

Разсматриваемый рыболовный районъ можно было бы разбить на 4 части, въ первую, низовую часть Оби, входитъ ея теченіе вплоть до Б. Яровъ, гдѣ рѣка раздѣляется на Хаманельскую и на Дымскую Обь. Ниже указаннаго пункта Обь представляетъ собою необозримое водное пространство, до 40 — 50 верстъ въ ширину, усѣянное мелями и низкими песчаными островками. Эта часть рѣки и служитъ главнѣйшимъ промысловымъ райономъ: здѣсь добывается до 40% всей вывозимой рыбы. Выше Б. Яровъ и вплоть до Вандіаза простирается второй участокъ Оби. Въ предѣлахъ этой части Обь, протекавшая двумя рукавами — Большая и Малая Обь сливается въ одно русло; размѣры рыболовства здѣсь гораздо скромнѣе, чѣмъ въ низовомъ участкѣ, зато въ этомъ второмъ, равно какъ и въ вышележащемъ третьемъ участкѣ—начинаетъ развиваться консервное производство. Рыболовныя угодья въ предѣлахъ второго участка состоятъ изъ неводныхъ песковъ и громадныхъ соровъ, гдѣ порою можетъ работать до 15 неводовъ. Выше Вандіаза и до Березова рыболовство пріурочивается не только къ Большой и Малой Оби, но и къ массѣ различныхъ притоковъ. Наконецъ, четвертый, верхній участокъ отъ Березова до сліянія Оби съ Иртышомъ, заключаетъ рыболовныя угодья только въ видѣ неводныхъ песковъ.

Предметомъ рыболовства являются какъ рыбы, живущія постоянно въ рѣкахъ и озерахъ (стерлядь, сосвинская сельдь [1]), окунь, щука, карась, язь, налимъ

[1]) Сигъ—тугунокъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

и др.), такъ и проходныя, входящія въ рѣку изъ моря для икрометанія; таковы осетръ, муксунъ и сырокъ, щокуръ и пыжьянъ (различные сиги), нельма и обская сельдь (сигъ). Одной изъ наиболѣе важныхъ промысловыхъ рыбъ является муксунъ. Любопытно, что въ болѣе высокихъ частяхъ рѣки муксунъ ловится гораздо болѣе крупный; если въ низовомъ участкѣ рѣки сотня этой рыбы вѣситъ не болѣе 5—7 пудовъ, то въ участкѣ отъ Березова до устья Иртыша сотня даетъ уже около 9 пуд. вѣса.

Какъ на своеобразную особенность рыболовнаго района, можно указать на ежегодно повторяющійся „заморъ“ рыбы, характеризующій среднее и нижнее теченіе Оби (въ Сургутскомъ и Березовскомъ краѣ до Обдорска, а также въ нижнемъ теченіи Иртыша, въ предѣлахъ Самаровской волости). Подъ мощнымъ покровомъ льда вода постепенно расходуетъ всѣ запасы кислорода на окислительные процессы, благодаря чему во вторую половину зимы его уже не хватаетъ для дыханія рыбъ. Задыхающаяся рыба ищетъ спасенія въ Обской губѣ или жмется къ „живунамъ“—ключамъ и ключевымъ рѣчкамъ, приносящимъ запасы свѣжаго воздуха. Начинаясь гдѣ-либо въ среднемъ теченіи въ серединѣ зимы между 30 декабря и 1 февраля, заморъ постепенно спускается внизъ по теченію и продолжается около мѣсяца. Конецъ замора совпадаетъ съ моментомъ проникновенія въ рѣки первыхъ струй свѣжей талой воды, богатой воздухомъ и живительно дѣйствующей на уцѣлѣвшихъ рыбъ. Отъ замора гибнетъ масса рыбы, и Обь въ концѣ зимы становится почти безжизненной. Первый весенній подъемъ рыбы, такъ называемая „вонзь“, происходитъ между 20 мая и 29 іюня.

Всѣ рыболовныя угодья, за немногими исключеніями‘ находятся въ пользованіи инородцевъ; пріѣзжіе промышленники арендуютъ воды у нихъ. Поэтому промыселъ тобольскаго сѣвера можно раздѣлить на крупный промышленный, пріуроченный преимущественно къ неводнымъ пескамъ, и мелкій, на прочихъ рыболовныхъ угодіяхъ. Въ зависимости отъ солидности оборудованія, можно отличать отъ собственно промысловыхъ заведеній станки постоянные и временные, на которыхъ взамѣнъ прочныхъ бревенчатыхъ построекъ воздвигаются болѣе легкія сооруженія нерѣдко изъ плетня.

Большею частью наблюдаются такіе случаи, когда одинъ и тотъ же промышленникъ, арендуя у инородцевъ изъ года въ годъ рыболовныя воды въ продолженіе цѣлыхъ десятковъ лѣтъ, становится какъ бы владѣльцемъ этихъ водъ, возобновляя только время отъ времени условія. Никакая конкуренція со стороны новопріѣзжихъ промышленниковъ при переоброчкѣ здѣсь невозможна, такъ какъ инородцы всегда находятся въ долгу у арендатора водъ, назначающаго на рыбу произвольныя цѣны, и поэтому считаютъ своею обязанностью сдавать воды старому арендатору. Среди русскаго приобскаго населенія нерѣдко можно встрѣтить артельный неводной ловъ.

Способы рыболовства чрезвычайно многочисленны. Особенно распространенъ способъ вылова рыбы неводомъ изъ перегороженныхъ узкихъ протоковъ; часто ставятъ особые запоры, вводя въ нихъ иногда „рукава“ — видоизмѣненіе морды; примѣняются кривды (сѣтяные мѣшки на треугольной рамѣ), мережи, гимги—громадныя плетеныя морды въ 4—5 аршинъ вышины, котцы, крючковыя орудія, наконецъ сѣти и невода. Значительная часть уловленной рыбы засаливается въ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

крутомъ посолѣ, частью въ малосолѣ. Кромѣ различныхъ способовъ посола, примѣняется также сушеніе рыбы на открытомъ воздухѣ (получаются такъ называемые кушакъ и поземь, въ зависимости отъ способа рѣзки) или даже надъ очагомъ; въ послѣднемъ случаѣ рыбу предварительно распарываютъ по спинкѣ, удаляютъ внутренности и нанизываютъ штукъ по ста на жердь. Такимъ образомъ получается юкола, нѣсколько отличная по способу приготовленія отъ юколы дальневосточной. Изъ сушеной рыбы толченіемъ получаютъ „порсъ“, рыбную муку, идущую на похлебку. Немало рыбы потребляется и въ свѣжемъ или мороженомъ видѣ.

Общее количество ввозимыхъ съ сѣвера Тобольской губерніи рыбныхъ продуктовъ достигаетъ приблизительно 210.000 пудовъ; въ это число входитъ 91% соленой рыбы, 5,5% сушеной, 3% консервированной и 0,5% прочихъ рыбныхъ продуктовъ (икра, жиръ). Стоимость указаннаго количества рыбы опредѣляется въ 700.000 рублей. И съ Оби, и съ низовьевъ Иртыша доставляется въ Тюмень до 50.000 пудовъ рыбы на 125.000 руб. Что касается свѣжей рыбы, то ея привозятъ въ Тобольскъ и Тюмень около 300.000 пуд. на 1.000.000 руб. Такимъ образомъ, Тобольскій рыболовный районъ, обслуживающій, главнымъ образомъ, населеніе Уральскихъ горныхъ заводовъ, даетъ свыше 1/2 милл. пуд. рыбы на сумму 1 1/2—2 милл. рублей.

VI. Барабинскій рыболовный районъ [1]).

Барабинскій районъ состоитъ изъ слѣдующихъ большихъ озеръ: Чановъ, Сартлана, Тандовскаго, Убинскаго и Карганскаго. Общая водная площадь болѣе 300.000 дес. Наибольшее озеро Чаны имѣетъ въ длину свыше 80 вер. и болѣе 50 верстъ шириною. Глубина озеръ незначительная: 4—9 арш. Берега по большей части сильно заболочены. Озера эти составляютъ внутренній бассейнъ въ сѣверной части Барабинской степи, примыкающій къ бассейну р. Оми (бассейнъ р. Оби).

Промысловыя породы рыбъ: чебакъ, язь, окунь, щука; въ нѣкоторыхъ озерахъ кромѣ того водятся карась и ершъ. Въ оз. Чанахъ преобладаетъ чебакъ, въ прочихъ — окунь.

Главный промыселъ—зимній неводной. Имъ занято свыше 4.750 человѣкъ на 185 неводахъ. Невода принадлежатъ небольшимъ крестьянскимъ артелямъ побережныхъ селеній. Валовой доходъ неводного зимняго промысла достигаетъ не менѣе 640 тысячъ рублей, не считая личнаго потребленія. Мелкія зимнія орудія: ставныя сѣти, удочки и „самоловы“ составляютъ достояніе многихъ тысячъ бѣдняковъ, частью приходящихъ на зимній промыселъ изъ Тобольской губерніи. Весенній и лѣтній ловъ ставными сѣтями, котцами, бродниками, а также удочками и самоловами мѣстами имѣетъ значительный промысловый характеръ. Общій валовой доходъ отъ рыбнаго промысла не менѣе 1.000.000 руб.; чистый заработокъ населенія исчисляется въ 600.000 руб. Зимній чебакъ на мѣстѣ стоитъ отъ 1 руб. до 2 руб. 20 к. за пудъ, смотря по круп-

[1]) Составлено А. С. Скориковымъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ности рыбы и удаленности отъ желѣзной дороги, язь—3 р. 50 к.—4 р. 50 к., щука—2 р.—4 р., окунь—1 р. 50 к.—3 р. 50 к. за пудъ. Доставляется рыба гужемъ на Сибирскую жел. дорогу, вдоль которой расположенъ Барабинскій районъ, по которой и отправляется въ мороженомъ (зимою), соленомъ (весною) и свѣжемъ видѣ въ Сибирь, на Уралъ (въ Вятскую, Пермскую и Оренбургскую губерніи) и даже въ Нижегородскую и Калужскую губерніи.

Озера составляютъ казенныя оброчныя статьи, находящіяся съ 1910 г. въ вѣдѣніи Департамента Земледѣлія. Меньшія изъ нихъ: озеро Тандовское и Каргинское сдаются съ торговъ въ единоличную шестилѣтнюю аренду, большія сдаются въ аренду безъ торговъ на различные сроки крестьянскимъ волостнымъ обществамъ, а также группамъ побережныхъ селеній. Доходъ казны отъ оброчныхъ статей—34.169 р. 70 к. въ годъ.

Рыба-усачи. (Низовья Сыръ-дарьи).

VII. Аральскій рыболовный районъ.

Аральскій рыболовный районъ, кромѣ самаго Аральскаго моря, охватываетъ впадающія въ него рѣки Сыръ-дарью и Аму-дарью съ ихъ притоками и рукавами (Куванъ-дарья, Джаны-су и проч.), и озерами, находящимися въ ихъ системахъ, а также рѣки Зеравшанъ и Чу и озеро Иссыкъ-куль.

Возникновеніе рыбнаго промысла въ Аральскомъ районѣ относится къ самому недавнему времени. Въ 1875 году были водворены на Аму-дарьѣ и Сыръ-дарьѣ ссыльные уральскіе казаки, принесшіе съ собою съ Урала

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

технику и способы лова. Позже стали появляться здѣсь же и русскіе переселенцы, также принявшіеся за ловъ рыбы. Съ умноженіемъ ловецкаго населенія сталъ разрастаться и рыбный промыселъ, особенно послѣ того, какъ на Аральское море стали перебираться опытные промышленники—астраханцы и азовцы. Руководящая роль въ промыслѣ несомнѣнно стала переходить въ послѣднее время въ руки именно этой группы промышленниковъ, быстро оттѣсняющихъ на задній планъ консервативныхъ рыбаковъ-уральцевъ, упорно не признающихъ въ промыслѣ никакихъ новшествъ и техническихъ усовершенствованій. Особенно сильный толчокъ развитію Аральской рыбопромышленности дало проведеніе Ташкентской желѣзной дороги, прошедшей возлѣ самаго моря и открывшей продуктамъ лова широкій рынокъ сбыта. Несмотря на замѣтное сокращеніе улововъ шипа (изъ осетровыхъ), общая сумма залововъ продолжаетъ увеличиваться, только центръ тяжести промысла перешелъ теперь на частиковую рыбу. Объектами промысла, кромѣ шипа, служатъ здѣсь сазанъ, усачъ, лещъ, вобла, жерехъ, сомъ, щука и судакъ. Особенно важное значеніе имѣетъ сазанъ: его вылавливаютъ сотни тысячъ пудовъ по всей системѣ Арала, особенно же по Сыръ-дарьѣ и Аму-дарьѣ; въ озерѣ Кара-куль, напр., одинъ уралецъ въ 1906 г. въ одну тоню вытащилъ 40.000 штукъ сазана вѣсомъ въ 35.000 пудовъ.

Какъ въ самомъ Аральскомъ морѣ, такъ и во всѣхъ рѣчныхъ и озерныхъ системахъ, рыболовство повсюду вольное; здѣсь нѣтъ ни опредѣленныхъ тоней, ни арендуемыхъ участковъ; каждый ловитъ тамъ, гдѣ захочетъ (кромѣ нѣкоторыхъ запретныхъ пространствъ), выбравъ предварительно особый билетъ на право лова.

Насколько быстро стало развиваться Аральское рыболовство, можно заключить уже изъ того, что рыбныхъ грузовъ было вывезено въ 1905 г., вслѣдъ за открытіемъ желѣзной дороги, 179.540 пуд., въ 1906 г.—844.217 пуд., а въ 1907 г.—869.512 пуд. Стоимость улова 1907 года можно оцѣнить не менѣе, чѣмъ въ 2 милліона рублей. Вообще производительность района быстро возрастаетъ; въ 1909 г. добыто рыбныхъ продуктовъ на 4 милл. руб. Возрастаетъ и доходность района для казны: въ 1884 г. казна получила отъ рыбнаго Аральскаго промысла всего 698 р., а въ 1912 г.—уже около 43 тысячъ рублей.

Аральское рыболовство уже и теперь, какъ по количеству улова, такъ и по доходности его превосходитъ не только мурманское, но и черноморское рыболовство. Число лицъ, занятыхъ здѣсь рыбнымъ промысломъ, достигало въ 1910 г. 14 тыс. челевѣкъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Охота.

(А. А. Силантьевъ).

Въ *области тундръ* охота и рыболовство, въ связи съ оленеводствомъ, за полнымъ отсутствіемъ иныхъ источниковъ пропитанія, являются въ сущности подневольными промыслами, безъ которыхъ самое существованіе человѣка въ тундрѣ немыслимо. Въ силу особенностей жизни въ тундрѣ, центръ тяжести добычи охотника падаетъ на весну и лѣто, когда тамъ стонъ стоитъ отъ массы прилетной птицы: гусей, лебедей, турпановъ, утокъ и т. п. Въ это время, а также во время линянія птицъ, когда лебеди, гуси и утки теряютъ на нѣкоторый срокъ способность летать вслѣдствіе одновременнаго выпаденія маховыхъ и рулевыхъ перьевъ, охотникъ тундры добываетъ себѣ про запасъ на цѣлый годъ большое количество водоплавающей дичи и сохраняетъ ее, зарывая въ мерзлую землю, играющую роль естественнаго ледника. Кромѣ того, и птичьи яйца, въ періодъ насиживанія, даютъ жителямъ тундры здоровую и вкусную пищу. Обитатели морскихъ побережій пользуются для сбора яицъ и добычи птицъ такъ называемыми „птичьими базарами“, на которыхъ можно безъ труда нагрузить добытою птицой цѣлыя лодки. Такимъ образомъ лѣтняя охота обезпечиваетъ существованіе охотника, пухъ же, перо и птичьи шкурки могутъ, до нѣкоторой степени, играть и роль товара.

Съ отлетомъ птицъ и наступленіемъ долгой полярной зимы тундра пустѣетъ; жителямъ ея остается только кормиться запасенной рыбой и птицей, а у кого имѣются олени—ихъ молокомъ и мясомъ. Зато теперь можно заниматься звѣроловствомъ — добычей *песцовъ*, *горностаевъ* и *зайцевъ*. Къ осени, когда начинается ходъ песца отъ береговъ океана къ югу, по всей тундрѣ, на многіе десятки верстъ устраиваются изгороди, въ проходахъ которыхъ приспособляются ямы, или другія ловушки для добычи этого цѣннаго звѣря. Вообще способы добыванія звѣрей и птицъ здѣсь исключительно самые первобытные, при помощи самодѣльныхъ ловушекъ, силковъ и сѣтей. Въ сѣти загоняютъ зимою бѣлыхъ куропатокъ, а лѣтомъ линяющую водяную птицу. Силки въ громадномъ количествѣ разставляются надъ водой для ловли плавающихъ птицъ, преимущественно турпановъ; это такъ называемыя „пленки“—волосяныя петли, въ которыя птица попадаетъ головою.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Лѣсная—таежная область, изобилующая пушными звѣрями и дичью, естественнымъ образомъ является центромъ промысловой охоты. Въ глухихъ, малонаселенныхъ районахъ, совершенно незатронутыхъ культурою, охота такъ же, какъ и въ тундрѣ, служитъ главнымъ, подъ часъ и единственнымъ источникомъ существованія бродячихъ инородцевъ, а для осѣдлыхъ жителей является важнымъ подсобнымъ промысломъ. Однако здѣсь, вслѣдствіе большого разнообразія промыслово-охотничьей фауны и иныхъ условій ея существованія, самая охота носитъ нѣсколько другой, болѣе промысловый характеръ. Занимаясь искони вѣковъ звѣроловствомъ, таежные обыватели изобрѣли неимовѣрное количество всевозможныхъ ловушекъ и пріемовъ добычи животныхъ, создали особыя, вѣками освѣщенныя традиціи, переходящія изъ поколѣнія въ поколѣніе.

Оставивъ въ сторонѣ бродячихъ инородцевъ, познакомимся сначала нѣсколько ближе съ бытомъ осѣдлаго русскаго населенія, промышляющаго охотой. Осенью, управившись съ полевыми работами, звѣропромышленники осматриваютъ свое оружіе и собираются на промыселъ. Забравъ съ собой все необходимое для охоты и жизни въ тайгѣ въ теченіе 2—3 мѣсяцевъ, отправляются они артелью въ богатыя звѣремъ угодья, иногда за нѣсколько сотъ верстъ отъ своего постояннаго жилья, и останавливаются „станомъ“ въ подходящемъ мѣстѣ, гдѣ уже издавна срублена промысловая избушка, служащая защитой отъ зимней стужи. Чаще всего промыселъ начинается съ Покрова—1-го октября. Къ этому времени звѣрь уже успѣлъ *выкунѣть*, т.-е. получить зимній пушистый и теплый

Выѣздъ на охоту въ Иркутской губерніи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

мѣхъ, достигающій наибольшей цѣнности; выпадаетъ снѣгъ, дающій возможность легко выслѣживать звѣря; наступаютъ холода, препятствующіе попавшейся въ ловушку добычѣ и пойманной или убитой дичи скоро портиться.

На промыселъ отправляются, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, различно. Кто ѣдетъ на лодкѣ, кто верхомъ, чаще всего идутъ пѣшкомъ, таща за собою особыя высокія сани *нарты*, нагруженныя оружіемъ, огнестрѣльными и съѣстными припасами и запасной одеждой. Непремѣннымъ спутникомъ звѣропромышленника является *лайка*—невзрачная на видъ собаченка, разной окраски, съ острыми стоячими ушами, круто завернутымъ хвостомъ, острой мордой съ косопоставленными небольшими, но умными глазами. Лайка, завидя звѣря или птицу на деревѣ, подлаиваетъ добычу до тѣхъ поръ, пока охотникъ не подойдетъ къ ней, разыскиваетъ звѣря по слѣду, гонитъ его, загоняетъ въ нору, на дерево или на охотника; при охотѣ на сильнаго или опаснаго для человѣка животнаго, какъ, напр., на медвѣдя, опытныя лайки сильно помогаютъ охотнику, хватая звѣря и отвлекая его вниманіе на себя. Лѣтомъ собакъ большею частью совсѣмъ не кормятъ—онѣ сами промышляютъ себѣ пищу, на промыслѣ же имъ бросаютъ туши несъѣдобныхъ животныхъ — бѣлокъ и т. п., или внутренности и остатки отъ дичи.

Въ настоящихъ промысловыхъ районахъ, гдѣ охота еще не утратила своего важнаго значенія въ жизни населенія, на промыселъ выходятъ *артелью*, по нѣсколько человѣкъ, имѣя во главѣ артели болѣе опытнаго промышленника, *атамана*; послѣдній несетъ всѣ обязанности наравнѣ съ прочими членами артели, только при дѣлежѣ добычи получаетъ сверхъ своего пая еще нѣкоторую надбавку.

Добравшись до мѣста, звѣровщики помѣщаются въ „зимовьѣ“ — срубѣ безъ оконъ, съ каменкой вмѣсто печи. Провизію и лишніе припасы держатъ въ особыхъ небольшихъ амбарчикахъ — на столбахъ (мѣстами называемыхъ „лабазами“), чтобы не расхитили звѣри; туда же складывается и добыча — дичь и шкуры.

Устроившись, промышленники идутъ на охоту, каждый порознь, съ винтовкой и собакой, а иногда еще и съ подручнымъ — подросткомъ, который можетъ въ той или иной формѣ оказать помощь. На станѣ остается только сторожъ — полувзрослый рабочій для охраны имущества и варки пищи. Промышленники возвращаются на ночлегъ въ зимовье, если охотятся близко, въ противномъ же случаѣ ночуютъ прямо въ лѣсу, разводя горящій костеръ изъ двухъ толстыхъ бревенъ, лежащихъ одно надъ другимъ, — такъ называемую *„нодью“*. Вся тайга въ районѣ промысла покрыта сѣтью тропъ или *путиковъ*, по которымъ ходятъ и звѣри, и промышленники ихъ выслѣживающіе или разставляющіе свои ловушки. Звѣрь и птица добываются либо стрѣльбой изъ ружья — *толстостѣнной винтовки*, либо же, гораздо чаще, ловлей въ разнаго рода *самоловные приборы*. Типичнымъ промысловымъ оружіемъ въ Россіи является шомпольная *кремневая винтовка* съ очень толстыми стѣнками и, рѣже, *пистонное ружье*, нарѣзное или гладкоствольное. Въ глуши можно встрѣтить даже *фитильное ружье*, устроенное такъ, что передъ выстрѣломъ предварительно высѣкаютъ огнивомъ о кремень искру, которая зажигаетъ фитиль, подводимый при помощи особаго рычага—*скобы* къ полкѣ съ затравкой,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Лабазъ для охотничьихъ припасовъ и промысловая избушка. (Иркутская губернія).

т.-е. съ небольшимъ количествомъ насыпаннаго пороха. При этомъ порохъ на полкѣ вспыхиваетъ, и вспышка передается по особому отверстію въ стволѣ въ самый зарядъ, отчего и происходитъ выстрѣлъ. Въ кремневой винтовкѣ порохъ воспламеняется отъ искры, высѣкаемой зажатымъ въ куркѣ кремнемъ объ особую стальную пластинку. Такое простое устройство ружей даетъ возможность чинить ихъ собственными средствами; кромѣ того немаловажную роль играетъ и то обстоятельство, что для кремневой винтовки не нужно ни пистоновъ, ни патроновъ, ни другихъ принадлежностей, которыя въ глуши не всегда можно достать. Были бы у промышленника порохъ, да свинецъ, а все прочее онъ самъ себѣ устроитъ, отольетъ пули или даже просто зарядитъ свою кремневку *жеребьемъ*, т.-е. откусаннымъ кускомъ свинцоваго прута. Дорожа каждымъ зарядомъ, промышленникъ не стрѣляетъ на бѣгу или на лету, предпочитая бить навѣрняка на маломъ разстояніи и, по возможности, по неподвижной цѣли, тщательно нацѣливъ по добычѣ съ какой-нибудь подпорки—прислонивъ стволъ къ дереву, сучку, или же уперевъ его на *сошки* — особой развилинѣ, укрѣпленной къ передней части ложи. Въ мѣстностяхъ съ казачьимъ населеніемъ и на окраинахъ, гдѣ правительство снабжаетъ жителей для самозащиты оружіемъ, распространены *берданки*, а на Дальнемъ Востокѣ не рѣдкость встрѣтить у промышленниковъ оружіе самыхъ усовершенствованныхъ системъ, напр., магазинки Винчестера и другихъ фирмъ.

Что же касается *самоловныхъ приборовъ* или ловушекъ для добыванія звѣря

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

и птицы, то ихъ придумана такая масса, что здѣсь можно упомянуть только о нѣкоторыхъ, наиболѣе типичныхъ.

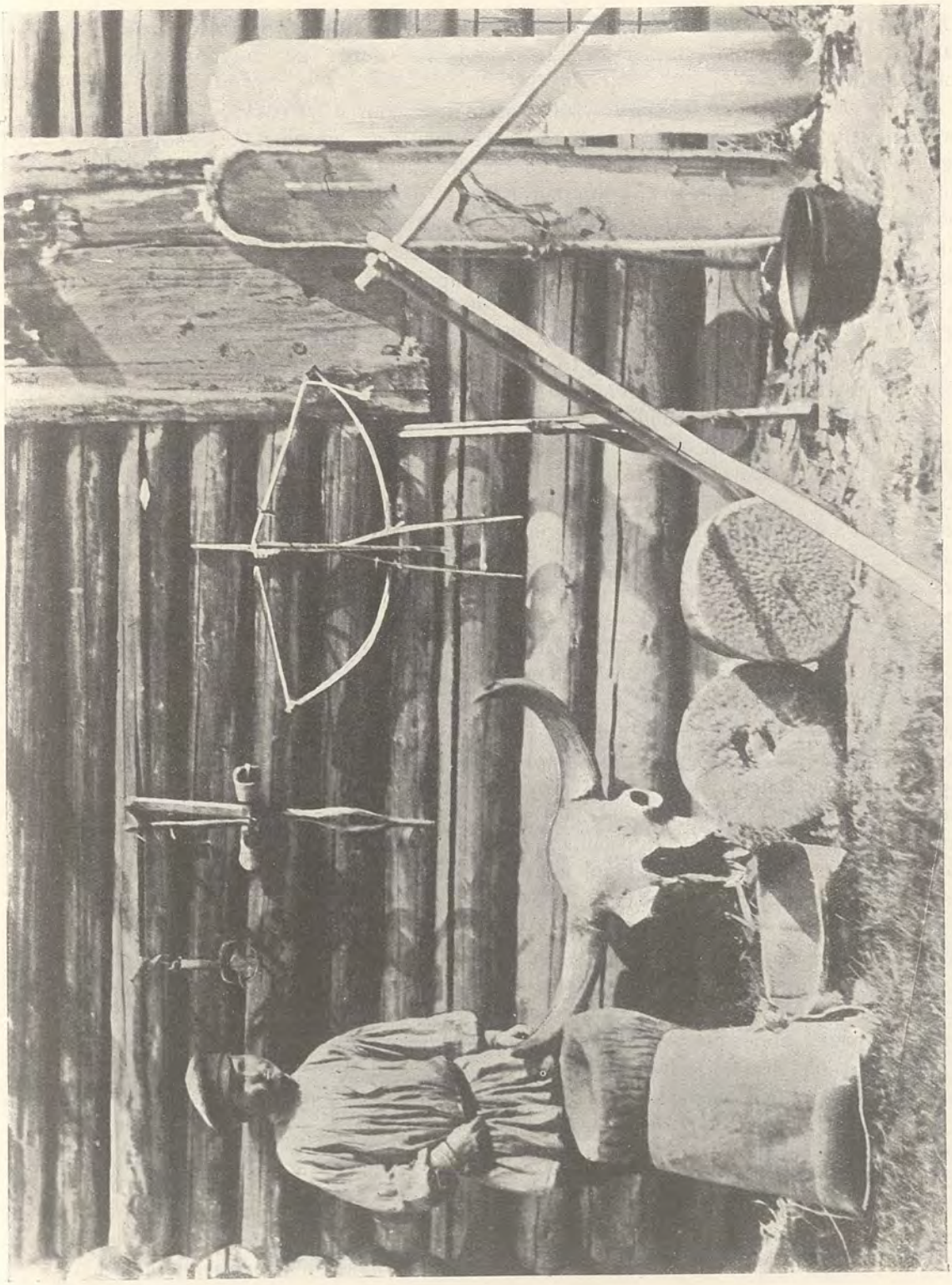
Всѣ ловушки можно разбить на нѣсколько типовъ, а именно: 1) силки или петли, ножныя или шейныя, простыя или „мертвыя", т.-е. наглухо затягивающіяся, неподвижныя или вздергивающіяся и поднимающія пойманную добычу на воздухъ. Петлями можно ловить любую дичь, начиная отъ самой маленькой птички и кончая такими крупными звѣрями, какъ лось или медвѣдь; все зависитъ отъ размѣровъ петли, толщины и прочности матеріала (волосъ, ремень, проволока) и способа установки. Для ловли звѣрей петли ставятся вертикально, поперекъ тропы, съ такимъ расчетомъ, чтобы животныя попадали въ нихъ головою; на птицъ употребляются и ножныя, и шейныя петли, чаще всего съ приманкой въ видѣ ягодъ рябины или иного корма. Для ловли тетеревовъ и глухарей часто примѣняются *пружки*, пристраиваемые между двумя *точками*—посыпанными пескомъ площадками, на которыхъ эти птицы любятъ рыться и глотать камешки. Какъ только птица, перебѣгая съ одного точка на другой, ступитъ на прутикъ, насторожка сдергивается, пригнутая вершинка тонкаго деревца выпрямляется, и добыча, захлеснутая петлей за ноги, взвивается вверхъ. О *пленкахъ* для ловли водяныхъ птицъ уже упоминали выше.

2) *Давящіе приборы: плашки, слопцы, давушки, пасти, кулемки, кулемы* и т. п., примѣняющіеся чаще всего для ловли звѣрей, разсчитаны на то, чтобы животное, дотронувшись до приманки, или задѣвши ногой за шнурокъ, натянутый поперекъ тропы, сдернуло насторожку, послѣ чего приподнятая на вѣсу тяжесть въ видѣ плахи (на бѣлку, горностая), нѣсколькихъ связанныхъ между собою обрубковъ или даже цѣлыхъ бревенъ (на медвѣдя), сразу опускается и давитъ собою попавшую подъ нее добычу.

3) *Приборы, ущемляющіе животныхъ.* Для ловли мелкихъ хищниковъ—хорьковъ, колонковъ, горностаевъ, въ большомъ ходу у промышленниковъ *черканъ*, устанавливаемый передъ норой такъ, чтобы животное, выходя изъ норы или входя въ нее, сдернуло насторожку; при этомъ натянутая тетива лука освобождается и съ силою прижимаетъ звѣрька перекладиной къ краю рамы. Къ этой же группѣ самолововъ относятся и *капканы*. Ихъ обыкновенно ставятъ на хищныхъ звѣрей около падали, а на всякихъ звѣрей вообще на тропахъ, въ мѣстахъ временнаго скопленія звѣрей и птицъ на кормежкахъ, токахъ и т. п. Ступивъ на холстину, натянутую на раму или на желѣзную тарелку, животное ущемляется за ногу обѣими дугами капкана. Иногда примѣняются капканы большихъ размѣровъ, съ приманкой, хватаясь за которую, животное попадается въ капканъ головой. Вмѣсто капкана, для ловли крупныхъ копытныхъ—оленей и лосей, употребляютъ въ Приамурьѣ *оленій башмакъ*. Проваливаясь копытомъ между гвоздями, сидящими въ рамѣ, животное ихъ раздвигаетъ, обратно же вытащить ноги не можетъ, такъ какъ острія удерживаютъ за края копыта, а привязанный на бечевкѣ валекъ застреваетъ между деревьями и не пускаетъ звѣря далеко уйти.

3) На крупныхъ жвачныхъ и хищниковъ настораживаютъ также на пути ихъ слѣдованія *самострѣлы* или *ружья*, перегораживая тропу шнуркомъ, дергая за который животное поражается въ самое убойное мѣсто стрѣлой или пулей.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru



Охотничьи принадлежности остяковъ и русскихъ: капканъ, кляпцы, черканъ и винтовка.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

На лисицу, песца и даже волка ставятся также на тропѣ *кляпцы*, бьющіе добычу остріями по спинѣ, послѣ того какъ она наткнется на шнурокъ, перегораживающій ей путь.

4) *Изъ ловушекъ*, въ которыя животныя попадаются *живыми*, широкимъ примѣненіемъ пользуются *ямы*, преимущественно для жвачныхъ животныхъ, рѣже для хищниковъ—волковъ, песцовъ и проч. Вырывается яма $2^1/_2$—3 арш. глубины, 3—$3^1/_2$ арш. длины, при ширинѣ въ 1—$1^3/_4$ аршина, и прикрывается хворостомъ, листьями и т. п. трухой; ступая на замаскированную покрышку, звѣрь проваливается и попадаетъ въ яму. Для тетеревовъ и глухарей устраиваютъ на землѣ изъ кольевъ, или даже на деревѣ изъ прутьевъ, коническую ловушку съ фальшивымъ насѣстомъ, садясь на который, чтобы полакомиться выставленной приманкой, птица проваливается внутрь. Это такъ называемыя *ступы*, *морды*, *коши*, *кузова*, *короба* и т. п. Кромѣ того для ловли звѣрей и птицъ существуетъ еще много другихъ всевозможныхъ западней и ловушекъ.

Какой бы самодѣйствующій приборъ ни употребляли, необходима такая установка, чтобы животное его не миновало; для этой цѣли, нерѣдко, преграждаютъ путь звѣрю *загородками* или *засѣками*, т.-е. сваленными вершинами въ одну сторону деревьями, оставляя въ нихъ мѣстами проходы, въ которыхъ и роютъ ямы или пристраиваютъ какія-нибудь иныя ловушки, замаскировывая ихъ по возможности такъ, чтобы животное ихъ не замѣчало. Въ Восточной Сибири такія засѣки съ ямами для ловли копытныхъ пересѣкаютъ тайгу на многія сотни верстъ.

Пользованіе самоловными приборами составляетъ одну изъ главныхъ причинъ исчезновенія дичи въ промысловыхъ районахъ. По мѣрѣ прироста населенія и числа охотниковъ, звѣрей и птицъ становится вообще меньше; для того же, чтобы каждому промышленнику получить достаточное количество добычи, ему приходится настораживать громадное количество ловушекъ, сотнями и тысячами штукъ на большой площади. Начавъ обходъ ихъ по своимъ тропамъ или „*путикамъ*“ для осмотра и выемки добычи, ловецъ успѣетъ вернуться на прежнее мѣсто только черезъ нѣсколько дней; попадающіеся за это время въ ловушки, въ отсутствіе промышленника, звѣри и птицы расхищаются и поѣдаются хищниками, или, въ случаѣ теплой погоды, портятся и вообще пропадаютъ зачастую безъ всякой пользы. Въ лучшемъ случаѣ въ руки ловца попадаетъ только половина добычи. Неубранные въ концѣ промысловаго сезона самоловы продолжаютъ дѣйствовать весною и лѣтомъ, когда ихъ уже никто не осматриваетъ; если въ нихъ попадаетъ одна только матка, а молодой приплодъ ея остается на волѣ, то онъ все равно обреченъ на гибель. Отсюда ясно, какое зло—самодѣйствующія ловушки, и сколь важно дать населенію возможность безъ нихъ обходиться, снабжая его по дешевой цѣнѣ огнестрѣльнымъ оружіемъ и припасами.

Главнымъ промысловымъ животнымъ въ Азіатской Россіи несомнѣнно является бѣлка, которой добывается въ годъ отъ 10 до 20 милліоновъ штукъ. Въ большинствѣ мѣстностей, относимыхъ къ промысловому району, бѣлка составляетъ основу зимняго промысла, добыча же всѣхъ прочихъ пушныхъ звѣрей производится попутно. Чѣмъ сѣвернѣе и восточнѣе попадается бѣлка, тѣмъ мѣхъ ея зимою темнѣе и пушистѣе, а слѣдовательно и цѣннѣе. Бѣлокъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

промышляютъ преимущественно ловлей плашками или стрѣльбой изъ малокалиберныхъ винтовокъ. Въ районѣ, прилегающемъ къ желѣзной дорогѣ, въ особенности въ Западной Сибири, важнымъ подспорьемъ для охотниковъ является промыселъ лѣсной дичи—*рябчиковъ, глухарей и тетеревовъ*. Птицу промышляютъ главнымъ образомъ петлями, пружками, слопцами и давушками.

Въ Камчаткѣ, на Сахалинѣ, въ Приморской области и въ Баргузинскомъ округѣ Забайкальской области главнымъ промысловымъ животнымъ является *соболь*. Соболей ловятъ *куркавками* — плетеной рамой съ волосяной петлей и съ привязаннымъ къ ней камнемъ. Куркавка устанавливается на перекинутомъ черезъ рѣчку или ручей стволѣ дерева, по которому соболя очень любятъ перебѣгать съ одного берега на другой. Попавъ головой въ петлю, соболь падаетъ вмѣстѣ съ ловушкой въ воду и тонетъ, увлекаемый камнемъ на дно, гдѣ и сохраняется, не портясь въ холодной водѣ, до прихода промышленника.

Кромѣ того соболя гонятъ по слѣду до тѣхъ поръ, пока онъ не заберется въ нору или подъ камни, откуда его выкуриваютъ, окруживъ предварительно все мѣсто вертикально разставляемой сѣтью, такъ называемымъ *„обметомъ“*. Инородцы бьютъ соболей также изъ настораживаемыхъ на тропахъ самострѣловъ заостренными или особыми тупыми стрѣлами—*томарами*, чтобы не попортить драгоцѣнной шкурки.

На второмъ мѣстѣ по количеству добычи въ Сибири, послѣ бѣлки, стоитъ *заяцъ*, ловимый преимущественно петлями, отчасти кляпцами, слопцами и другими

Охота на медвѣдя. Медвѣжья берлога.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

давящими приборами. Его зимняя снѣжно-бѣлая шкурка идетъ на поддѣлку разныхъ мѣховъ, а волосъ—на выдѣлку фетровыхъ шляпъ.

Медвѣдя бьютъ зимой чаще всего у берлоги, выгоняя его оттуда при помощи собакъ, или же при случайныхъ встрѣчахъ. *Волковъ* и *лисицъ* травятъ на падали стрихниномъ, ловятъ капканами, кляпцами и разными ловушками и бьютъ изъ ружей, часто на падали. Лисицъ также, какъ и бѣлокъ, различается множество сортовъ по окраскѣ—бѣлодушки, сиводушки, огневки, крестовки и самыя цѣнныя—чернобурыя, очень рѣдкія, оцѣниваемыя нерѣдко свыше 1.000 руб. за шкурку. *Рысей* бьютъ изъ ружей, на деревьяхъ, загоняя ихъ туда при помощи собакъ—лаекъ; *куницъ* добываютъ такимъ же способомъ или ловятъ давящими ловушками, а мелкихъ хищниковъ—*хорьковъ*, *горностаевъ* и *колонковъ* ловятъ преимущественно черканами. Жвачныхъ животныхъ—*лосей*, *мараловъ*, *изюбровъ*, *сѣверныхъ оленей* и проч. выслѣживаютъ по снѣгу, а въ случаѣ наступленія глубокихъ снѣговъ, загоняютъ на лыжахъ въ овраги и падины, гдѣ они вязнутъ по шею въ рыхломъ снѣгѣ.

Такова, въ общихъ чертахъ, зимняя промысловая охота. Промыселъ заканчивается съ выпаденіемъ глубокихъ снѣговъ, когда охотникамъ уже трудно передвигаться по лѣсу, что случается обыкновенно въ декабрѣ. Тогда артель возвращается по домамъ, и общая добыча дѣлится поровну, на паи, по числу участниковъ, съ надбавкой атаману, по обычаю или по уговору, извѣстной части пая. При этомъ мелочь, какъ-то бѣличьи шкурки или битая птица, насчитывающаяся въ большомъ количествѣ, обыкновенно выдается на руки въ натурѣ; что же касается болѣе крупныхъ или цѣнныхъ животныхъ, добываемыхъ единично, то они продаются атаманомъ артели, послѣ чего дѣлежу подлежитъ денежная за нихъ выручка. Такой способъ артельнаго промысла имѣетъ тѣ преимущества передъ одиночнымъ, что здѣсь каждый промышленникъ, какая бы неудача его лично ни постигла, все-таки безъ выручки не останется; отправляясь же въ одиночку, никогда нельзя быть увѣреннымъ въ томъ, „пофартитъ ли“, какъ говорятъ сибиряки, или же вернешься съ пустыми руками.

Въ февралѣ—мартѣ, съ появленіемъ первыхъ признаковъ весны, образуется *настъ*; днемъ верхніе слои снѣга немного подтаиваютъ, а за ночь снова замерзаютъ, образуя тонкую, но крѣпкую ледяную кору. Настъ легко выдерживаетъ человѣка на лыжахъ, вслѣдствіе чего, какъ только онъ образуется, во многихъ мѣстахъ наступаетъ второй зимній промысловый сезонъ, въ высшей степени вредный для охотничьяго хозяйства. Дѣйствительно, въ это время многіе цѣнные пушные звѣрьки—соболя, куницы, горностаи, бѣлки, хорьки, колонки и проч.—приступаютъ къ размноженію, и ловить ихъ не слѣдуетъ; да и шкура ихъ ближе къ веснѣ становится линючей и малоцѣнной. Въ особенности же губительно отзывается охота по насту на копытныхъ животныхъ; настъ ихъ не держитъ; и коза, и лось, и олени, преслѣдуемые промышленниками, проваливаясь на каждомъ шагу, часто быстро обдираютъ себѣ ноги до кости объ острый край ледяной корки и становятся совершенно безпомощными. Загнавъ стадо до полнаго утомленія, озвѣрѣвшіе промышленники поголовно вырѣзаютъ его ножами и нерѣдко вслѣдствіе внезапно наступившей оттепели вынуждены бываютъ бросать всю добычу на произволъ судьбы, не будучи въ состояніи вывезти изъ лѣсу не только

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Охота на дикихъ козъ.

мяса, но даже и шкуръ. Само собою разумѣется, что такой безсмысленный переводъ цѣнной дичи совершенно недопустимъ, и необходимо принимать всѣ мѣры, насколько это возможно, конечно, въ тайгѣ, къ искорененію всякой охоты вообще во второй половинѣ зимы, послѣ 1-го февраля.

Съ наступленіемъ весны промысловая охота на пушного звѣря прекращается; въ это время бьютъ или ловятъ пролетную птицу—лебедей, гусей и утокъ, да глухарей и тетеревовъ на токахъ, и то больше для собственнаго потребленія. Въ горахъ въ эту пору подкарауливаютъ на солнцепекахъ (южныхъ склонахъ, покрывающихся сочной травой) оленей и медвѣдей; послѣдніе тоже поѣдаютъ молодые сочные ростки, а главное, мелкихъ животныхъ, прячущихся подъ камнями.

Въ лѣтнюю пору по ночамъ многія животныя любятъ посѣщать *солонцы*—мѣста съ солоноватой почвой, обыкновенно встрѣчающіяся гдѣ-нибудь въ долинѣ, у воды. Туда собираются лизать и грызть солоноватую грязь крупные олени—маралы, изюбры и косули; туда же приходятъ на водопой и кабаны, а за добычей также и хищники: медвѣди и тигры. Вообще солонецъ—это своего рода „клубъ“ животныхъ, чѣмъ и пользуются промышленники, устраивающіе вблизи него на деревѣ *лабазъ* или *сидьбу*. Взлѣзши на такое сидѣнье еще засвѣтло, охотникъ выжидаетъ прихода животныхъ на солонецъ и стрѣляетъ ихъ. Эта охота

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

требуетъ громаднаго терпѣнія, выносливости и сноровки, такъ какъ приходится выжидать цѣлыми часами, не производя никакого шума, подвергаться нападенію безчисленныхъ насѣкомыхъ—*гнуса*, немилосердно мучащихъ охотника своими укусами, и стрѣлять къ тому же зачастую въ полнѣйшей темнотѣ. Охота на солонцахъ настолько распространена въ Сибири, что, за отсутствіемъ хорошихъ естественныхъ солонцовъ, устраиваютъ ихъ даже искусственно, разсыпая соль въ пробитыя коломъ въ землѣ глубокія дырки.

Лѣтомъ стрѣляютъ козъ на „пикъ", подманивая матку голосомъ козленка, лосей, купающихся въ озерахъ; *скрадываютъ* мараловъ и изюбровъ съ пантами—неокостенѣвшими еще рогами, сбываемыми за дорогую цѣну въ Китай; подстерегаютъ разныхъ копытныхъ на тропахъ и т. п.

Съ наступленіемъ времени линянія ловятъ множество утокъ и гусей, загоняя ихъ въ сѣти или спуская на нихъ собакъ. Осенью, съ началомъ *рева* у лосей, мараловъ и изюбровъ (т.-е. времени размноженія), промышленники подманиваютъ самцовъ *на трубу*, подражая сиплому голосу оленя при помощи особой деревянной трубы: самецъ принимаетъ охотника за ревущаго соперника, бѣжитъ къ нему съ цѣлью вступить въ единоборство и наскакиваетъ на промышленника, который его и убиваетъ.

Очертивъ главнѣйшіе моменты въ жизни таежнаго охотника-промышленника въ теченіе цѣлаго года и описавъ характеръ самой охоты и важнѣйшихъ промысловыхъ животныхъ, прослѣдимъ теперь, какое экономическое значеніе имѣетъ охота для той или другой части населенія въ разныхъ районахъ таежной полосы.

1) Тобольская губернія. Наибольшее значеніе промысловая охота имѣетъ въ сѣверной части губерніи: въ округахъ: Березовскомъ, Сургутскомъ и Самаровской волости Тобольскаго уѣзда. Звѣриный промыселъ для извѣстной части населенія (по р.р. Ваху и Югану) главное зянятіе, дающее средства къ существованію; для обитателей рѣкъ Агана и Тромъ-югана звѣроловство по значенію равносильно рыболовству, для низовыхъ жителей охота дополняетъ оленеводство и рыболовство и, наконецъ, для остальной, наибольшей части населенія звѣроловство, промыселъ, вспомогательный къ рыболовству.

Главными предметами добычи служатъ бѣлка, лисица, горностай, заяцъ, а въ березовской тундрѣ песецъ. Затѣмъ слѣдуютъ: соболь, колонокъ, бурый медвѣдь, сѣверный олень, лось, росомаха, выдра, рысь, волкъ, отчасти бурундукъ, очень рѣдко бобръ. На побережьѣ Ледовитаго океана, за Обдорскомъ, попадается и бѣлый медвѣдь. Звѣроловный промыселъ наступаетъ съ замерзаніемъ рѣкъ въ октябрѣ и длится до апрѣля мѣсяца.

Охота на птицу, какъ промыселъ (въ смыслѣ заработка), существуетъ здѣсь въ незначительныхъ размѣрахъ; но птица замѣняетъ мѣстному населенію мясо. Изъ птицъ добываютъ: лебедей, гусей, утокъ, тетеревовъ, глухарей, рябчиковъ и бѣлыхъ куропатокъ. Промыселъ водяной птицы длится 3—4 недѣли. Онъ начинается съ прилета птицы, наступающаго недѣли за 2 до вскрытія рѣкъ, и производится въ маѣ. Промыселъ линяющей утки производится въ іюлѣ. Промыселъ лѣсной птицы наступаетъ съ половины августа и продолжается до перваго снѣга.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Кромѣ собственно охоты, въ описываемомъ районѣ развито выкармливаніе лисятъ и песцовъ, вынимаемыхъ изъ норъ, и сборъ утиныхъ, лебединыхъ и гусиныхъ яицъ, какъ для личнаго потребленія, такъ и для продажи.

Для продовольствія населенія сѣверной окраины Тобольской губерніи существуютъ казенные инородческіе магазины для запасовъ хлѣба, соли и огнестрѣльныхъ припасовъ въ уѣздахъ: Тобольскомъ, Сургутскомъ, Березовскомъ и Туринскомъ. Мука и охотничьи припасы отпускаются инородцамъ какъ за наличныя деньги, такъ и въ долгъ, съ условіемъ уплаты за нихъ изъ будущихъ улововъ рыбы и промысла звѣря.

Вывозъ рыбы и пушнины изъ сѣверныхъ уѣздовъ губерніи совершается обыкновенно въ зимнее время гужемъ и направляется преимущественно на Ирбитскую ярмарку черезъ города Тобольскъ и Тюмень, а частью и другими зимними, болѣе сокращенными, путями. Пушнина, рыба и мамонтовая кость служатъ главными предметами внутренней торговли губерніи на мѣстныхъ ярмаркахъ и торжкахъ—на Обдорской и Сургутской.

2) Томская губернія. Наибольшее значеніе промысловая охота имѣетъ въ сѣверной части Томской губерніи, въ Нарымскомъ краѣ, гдѣ для инородцевъ тунгусовъ она является единственнымъ источникомъ дохода, для остяковъ — однимъ изъ главныхъ промысловъ, равносильнымъ рыболовству, а для русскихъ крестьянъ и мѣщанъ—побочнымъ. Въ описываемомъ районѣ добываются бѣлка, колонокъ, соболь, лисица, горностай, медвѣдь, лось, сѣверный олень, выдра, росомаха, заяцъ, глухарь, тетеревъ, рябчикъ, бѣлая куропатка, утка, гусь и лебедь.

На бѣлку, соболя, лисицу, оленя и лося существуетъ промыселъ осенній—въ октябрѣ и ноябрѣ, и весенній—въ концѣ февраля и въ мартѣ; на горностая и колонка, росомаху и зайца только осенній; медвѣдя и выдру добываютъ круглый годъ; лѣсную дичь—осенью, зимою и весною, а водяную—весною и лѣтомъ.

Въ южной части губерніи, въ горахъ Алтая, охотничья фауна заключаетъ въ себѣ нѣкоторыхъ цѣнныхъ животныхъ, отсутствующихъ въ равнинной тайгѣ, среди которыхъ на первомъ мѣстѣ стоитъ маралъ. Кромѣ него, тамъ обитаютъ сибирская косуля, кабарга, горные козлы и бараны, тарбаганы и другія менѣе цѣнныя животныя.

Въ долинахъ Катуни, Бухтармы, Чарыша и разныхъ мелкихъ горныхъ рѣчекъ Алтая развито съ 30-хъ годовъ прошлаго столѣтія мараловодство. По даннымъ спеціальнаго изслѣдованія мараловодства на Алтаѣ, произведеннаго авторомъ настоящаго очерка въ 1897 году, тамъ насчитывалось 3.180 головъ мараловъ, содержавшихся въ 201 маральникѣ и принадлежавшихъ 276 мараловодамъ.

3) Енисейская губернія. Звѣроловствомъ занимаются преимущественно жители сѣверной части губерніи, въ Туруханскомъ краѣ и въ волостяхъ: Анциферовской, Пинчугской и Кежемской (Ангарскій край) Енисейскаго уѣзда; въ остальной части губерніи охота является лишь одной изъ вспомогательныхъ отраслей сельскаго хозяйства, на ряду съ рыболовствомъ, пчеловодствомъ, орѣховымъ и кустарнымъ промыслами.

Енисейская губернія, простираясь отъ береговъ Ледовитаго океана до китайской границы, заключаетъ въ себѣ три, послѣдовательно съ сѣвера на югъ другъ друга смѣняющія, области: тундру, равнинную и горную тайгу, сообразно

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

съ чѣмъ, мѣняется и добыча. Такъ, въ Туруханскомъ краѣ основу промысла въ тундрѣ составляетъ добыча оленей, песцовъ и, отчасти, зайцевъ, а также водяной дичи—утокъ, гусей и лебедей, промышляемыхъ преимущественно въ пору линянія, а также, массами, бѣлыхъ куропатокъ. Въ лѣсной зонѣ Енисейской губерніи основу звѣринаго промысла составляетъ добыча бѣлки, отчасти зайцевъ, лисицъ, птицъ лѣсныхъ, а также и водяныхъ; всѣ остальные звѣри добываются рѣже и въ меньшихъ размѣрахъ; въ округахъ Канскомъ, Красноярскомъ и Ачинскомъ къ лѣснымъ животнымъ присоединяется еще сибирская косуля, а также, до широты Красноярска, и маралъ. Но наилучшая охота на соболя и крупныхъ жвачныхъ—мараловъ, косуль, лосей и сѣверныхъ оленей существуетъ въ горныхъ районахъ. Въ 1906 году было добыто, по оффиціальной статистикѣ, по всей Енисейской губерніи около 378.000 штукъ пушного звѣря на сумму въ 308.000 рублей.

4) Иркутская губернія. Звѣроловство болѣе всего развито въ Киренскомъ, Верхоленскомъ и Иркутскомъ уѣздахъ. Въ Киренскомъ уѣздѣ этимъ промысломъ, какъ кореннымъ источникомъ заработка, занимаются въ Киранчанской, Коченгской, Мартыновской, Нижнеилимской и Орлинчской волостяхъ и инородческихъ вѣдомствахъ. Въ Иркутскомъ уѣздѣ охота является главнымъ и едва ли не единственнымъ источникомъ заработка для Окинскихъ инородцевъ и нѣкоторыхъ улусовъ Тункинскаго района. Наибольшее значеніе имѣетъ добыча бѣлки, которую промышляютъ съ октября. Кромѣ бѣлки, добываютъ соболей, мараловъ, козъ, кабаргу, лосей, лисицъ, зайцевъ, хорьковъ, горностаевъ, медвѣдей, волковъ, рысей, росомахъ и выдръ. Звѣроловный промыселъ, по мнѣнію звѣропромышленниковъ, за послѣдніе годы значительно упалъ; количество добываемаго звѣря уменьшилось, а трудность промысла увеличилась, такъ какъ звѣрь, благодаря ежегодно повторяющимся лѣснымъ пожарамъ, уходитъ въ глубь тайги, и для отысканія его тамъ приходится, даже при достаточной опытности, затрачивать много времени. Звѣринымъ промысломъ занималось въ Иркутской губерніи въ 1902 году свыше 9½ тысячъ промышленниковъ, заработокъ коихъ достигалъ 177.000 рублей, а въ 1903 году—14.000 промышленниковъ, заработокъ которыхъ равнялся 157.000 рублей.

Изъ птицъ въ губерніи промышляются: глухари, тетерева, рябчики, куропатки, гуси и утки. Только въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, преимущественно ближайшихъ къ городамъ, охота на птицъ приноситъ доходъ. Всего занималось охотой на птицъ въ губерніи: въ 1902 году около 2.800 человѣкъ, заработавшихъ свыше 6.600 рублей, и въ 1903 году — свыше 2.500 человѣкъ, заработокъ коихъ достигъ 10.000 рублей.

5) Якутская область. Звѣроловствомъ въ большей или меньшей степени занимаются почти всѣ жители области изъ инородцевъ, крестьянъ и казаковъ. Но въ земледѣльческихъ округахъ, особенно въ Якутскомъ и Олекминскомъ, оно видимо клонится уже къ упадку, вслѣдствіе безпощаднаго истребленія звѣря промышленниками и лѣсными пожарами. Даже въ сѣверныхъ округахъ области, гдѣ звѣроловство болѣе всего развито, оно съ годами падаетъ и въ экономической дѣятельности колымскихъ и верхоянскихъ обитателей занимаетъ уже второе послѣ рыболовства мѣсто. Пушнина все еще составляетъ здѣсь главный предметъ мѣновой торговли, доставляя населенію средства для уплаты податей и повин-

Ороченъ охотникъ съ верховьевъ рѣки Ваку (Приморской обл.)

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ностей, и оба сѣверныхъ округа являются главнѣйшими поставщиками пушного товара на якутскій рынокъ. Но и этотъ промыселъ, съ годами, падаетъ.

Къ числу главныхъ причинъ, вліяющихъ на уменьшеніе количества звѣря, относятъ: лѣсные пожары, хищническую систему ловли звѣрей, перекочевку ихъ на западъ, въ предѣлы Енисейской губерніи, и недостатокъ у звѣролововъ хорошаго оружія. Уменьшеніе пушного товара, проходящаго черезъ мѣстныхъ купцовъ, объясняютъ еще и тѣмъ, что чукчи, главные звѣроловы сѣвера, находясь въ постоянныхъ сношеніяхъ съ американцами, посѣщающими сѣверное побережье, сбываютъ имъ большую часть своей добычи въ обмѣнъ на оружіе, табакъ и водку.

Общее число звѣропромышленниковъ въ 1901 году опредѣлялось въ Якутской области въ 13.100 человѣкъ; цифра менѣе дѣйствительной, такъ какъ сюда не включены бродячіе инородцы Олекминскаго округа и инородцы и ссыльные Колымскаго, среди которыхъ звѣроловствомъ занимается все трудоспособное мужское населеніе. Въ 1905 году звѣропромышленниковъ считалось около 19.200 человѣкъ, при чемъ было добыто звѣря въ круглыхъ цифрахъ:

	1902 г.	1904 г.	1905 г.
Лисицъ	300 шт.	2.500 шт.	3.000 шт.
Соболей	1.800 „	200 „	200 „
Бобровъ рѣчныхъ	12 „	— „	16 „
Песцовъ	2.700 „	3.000 „	3.700 „
Медвѣдей	300 „	130 „	170 „
Лосей	470 „	760 „	980 „
Волковъ	50 „	140 „	30 „
Оленей и козъ . .	3.100 „	2.000 „	1.730 „
Хорьковъ	2.500 „	1.700 „	2.220 „
Бѣлокъ.	142.400 „	54.700 „	116.500 „
Горностаевъ. . . .	13.700 „	12.600 „	16.120 „
Зайцевъ.	126.900 „	42.400 „	19.000 „
Стоимость звѣря по мѣстнымъ цѣнамъ.	103.500 р.	77.000 р.	117.700 р.

Приведенныя числа, основанныя на оффиціальныхъ данныхъ, конечно ниже дѣйствительныхъ. Поправкой къ нимъ могутъ служить, между прочимъ, свѣдѣнія, полученныя частнымъ путемъ отъ одной крупной торговой фирмы пушниною, о количествѣ пушного товара, доставленнаго на Якутскую ярмарку, а именно:

	1902 г.	1905 г.
Соболей . . .	2.640 шт. на 63.000 р.	3.000 шт. на 300.000 р.
Песцовъ . . .	8.400 „ „ 41.500 „	14.000 „ „ 98.000 „
Лисицъ	844 „ „ 4.420 „	5.000 „ „ 35.000 „
Колонковъ. . .	220 „ „ 220 „	1.000 „ „ 1.200 „
Горностаевъ . .	900 „ „ 920 „	12.000 „ „ 24.000 „
Бѣлокъ	73.500 „ „ 19.875 „	300.000 „ „ 126.000 „
Итого на сумму . . .	129.935 р.	584.200 р.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Послѣ звѣроловства въ Колымскомъ и Верхоянскомъ округахъ слѣдуетъ отмѣтить добываніе мамонтовой кости. Занимаются этимъ чукчи, якуты и немногіе изъ русскихъ.

Въ Верхоянскомъ округѣ промыселъ этотъ существуетъ лишь въ сѣверной части, главнымъ образомъ, въ Устьянскомъ улусѣ и въ обществѣ верхоянскихъ мѣщанъ. Въ 1902 году было привезено на Якутскую ярмарку 740 пудовъ мамонтовой кости на 22.000 рублей, а въ 1905 году было добыто кости въ Верхоянскомъ округѣ 210 пудовъ и въ Колымскомъ 47 пудовъ, въ общемъ на сумму до 5.000 рублей.

6) Забайкальская область. Звѣроловство для бродячихъ инородцевъ области—тунгусовъ и орочонъ—является почти единственнымъ источникомъ существованія, для прочаго населенія какъ осѣдлаго, такъ и кочевого, оно играетъ роль подспорья въ хозяйственномъ быту. Главный предметъ промысла составляютъ соболь, бѣлка, кабарга, тарбаганъ, лисица, коза, изюбръ и олень, а при случаѣ добываются и прочіе звѣри. Съ увеличеніемъ населенія области, районъ звѣринаго промысла неизбѣжно суживается, а благодаря хищническому истребленію лѣсовъ и вслѣдствіе уменьшенія промысловыхъ животныхъ, промыселъ годъ-отъ-году падаетъ. Теперь онъ сосредоточивается, главнымъ образомъ, въ сѣверной малонаселенной области, въ Баргузинской тайгѣ, гдѣ добывается болѣе цѣнная пушнина—соболь и вообще большее количество разныхъ звѣрей, а также въ Верхнеудинскомъ уѣздѣ — въ горныхъ хребтахъ, замыкающихъ долины рѣкъ Чикоя и Хилка.

Въ 1903 году въ Забайкальѣ было добыто разнаго звѣря на сумму свыше 291.000 рублей. Добыча такого цѣннаго звѣря, какъ соболь, все болѣе и болѣе увлекаетъ населеніе, которое забросило охоту за другими, менѣе цѣнными звѣрями. А такъ какъ добыча соболя производится ловушками и во всякое время года, то это грозитъ въ недалекомъ будущемъ совершеннымъ исчезновеніемъ этого цѣннаго звѣрька. Въ видахъ охраненія соболя, 9 іюня 1912 года изданъ законъ, воспрещающій повсемѣстно въ Россіи соболиный промыселъ въ теченіе трехъ лѣтъ, съ 1 февраля 1913 года по 15 октября 1916 года.

Въ Забайкальѣ съ 1843 года возникло изюбреводство, постепенно распространяющееся съ верховьевъ Ингоды внизъ по теченію, а также по рѣкамъ Чикою и Онону, и привлекающее все большее и большее вниманіе крестьянъ. Къ началу настоящаго столѣтія, по спеціальному изслѣдованію А. Кузнецова, у 300 хозяевъ содержалось въ неволѣ около 1.000 изюбровъ, въ томъ числѣ до 100 матокъ и около 100 телятъ.

7) Амурская область. Звѣриный промыселъ составляетъ постоянное занятіе и главный источникъ богатства кочующихъ въ области инородцевъ, но этимъ промысломъ въ свободное время занимаются и русскіе, особенно казаки, которымъ охота доставляетъ немалый доходъ. Предметами охоты служатъ: соболь, бѣлка, лисица, медвѣдь, хорекъ, выдра, рысь, барсукъ, заяцъ, енотовидная собака, лось, изюбръ, кабанъ, косуля, кабарга и другіе звѣри. Изъ птицъ добываются гуси, утки, фазаны, тетерева, рябчики и прочія.

Для инородцевъ особенно выгоднымъ промысломъ является соболиный, для русскаго же населенія самый крупный доходъ доставляетъ косуля. Послѣ того,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

какъ станутъ рѣки, т.-е. съ ноября мѣсяца, косуля почти каждый годъ въ значительномъ количествѣ (въ зависимости отъ глубины снѣговъ) двигается изъ глубокой тайги по направленію къ Амуру и Маньчжуріи; въ это время, главнымъ образомъ, на нее и охотятся. Мясо косули продается отъ 1 р. 50 коп. до 2 р. за штуку, употребляется въ пищу, а шкурка—за 50 коп.—1 р.—идетъ на дохи.

Ежегодная добыча пушнины доставляетъ населенію области примѣрно до 200.000 руб., $^2/_3$ которыхъ приходятся на долю инородцевъ и $^1/_3$ на долю крестьянъ и казаковъ. Сбытъ пушного товара производится въ селеніяхъ и мѣстахъ охоты мелкимъ торговцамъ, болѣе же крупная торговля ведется въ г. Благовѣщенскѣ, въ ст. Екатерино-Никольской, Албазинѣ и на ярмаркахъ, такъ называемыхъ „больджорахъ", устраиваемыхъ инородцами съ этой цѣлью при устьяхъ рѣкъ и рѣчекъ, впадающихъ въ Амуръ, Зею и Бурею.

8) Приморская область. Въ Приморской области промысловая охота имѣетъ первостепенное значеніе не только для инородцевъ, исключительно живущихъ охотою, но и для русскаго населенія. Въ Уссурійскомъ краѣ основу промысла составляютъ, кромѣ соболя, также косули, изюбры и пятнистые олени. Кромѣ того, промышляютъ здѣсь также енотовидную собаку, тигра, медвѣдя, лисицу, рысь, выдру, колонка, барсука, волка и кабана. Въ Удскомъ округѣ и Камчаткѣ главнымъ промысловымъ животнымъ является также соболь высшаго качества, въ Охотскомъ и Анадырскомъ—сѣверный олень, а въ Охотскомъ, кромѣ того, и бѣлка; затѣмъ уже идутъ песцы и прочія животныя. Много добывается тамъ и птицы, преимущественно водяной.

О размѣрахъ добычи въ Уссурійскомъ краѣ въ началѣ девятисотыхъ годовъ можно приблизительно судить по оффиціальнымъ статистическимъ даннымъ за 1901 годъ, страдающимъ, конечно, неполнотой. Въ Уссурійскомъ округѣ добыто охотой на звѣря 32.574 р., что составляетъ на душу войскового населенія мужского пола въ среднемъ по 4 р. 37 коп. Въ Удскомъ округѣ гиляками и русскимъ населеніемъ убито 44 медвѣдя, 3 дикихъ оленя, 40 соболей, 130 лисицъ, 20 хорьковъ, 50 бѣлокъ, 10 выдръ и поймано 44 живыхъ медвѣдя. Въ Петропавловскомъ округѣ звѣриный промыселъ былъ „удовлетворительный", при чемъ добыто:

Соболей	2.460 шт.	Барановъ дикихъ . .	300 шт.
Лисицъ красныхъ. .	490 „	Волковъ.	90 „
„ черныхъ . .	4 „	Горностаевъ	310 „
Оленей.	330 „	Росомахъ	50 „
Медвѣдей	1.150 „	Выдръ	380 „

Въ Охотскомъ округѣ было добыто только $^2/_3$ количества бѣлокъ, добытыхъ въ предшествовавшемъ году; бѣлки даютъ обыкновенно половину тѣхъ средствъ, на которыя пріобрѣтаются у купцовъ необходимые предметы потребленія. Всего добыто:

Бѣлокъ	33.700 шт.	на	5.400 руб.
Лисицъ.	1.000 „	„	5.000 „
Медвѣдей	210 „	„	850 „
Волковъ	30 „	„	90 „
Горностаевъ	180 „	„	18 „
Дикихъ барановъ и оленей	3.400 „	„	20.300 „

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Въ Анадырскомъ округѣ пушной промыселъ былъ выше средняго, при чемъ добыто:

Лисицъ красныхъ . .	130	шт.	Русскими, обрусѣлымъ осѣдлымъ населеніемъ и чукчами, обитающими по р. Анадыру, и у Ново-Маріинскаго поста.
сиводушекъ .	10	„	
Песцовъ бѣлыхъ. . .	250	„	
Росомахъ	10	„	
Волковъ.	3	„	
Горностаевъ	40	„	
Бѣлокъ.	3.500	„	
Соболей	27	„	Ламутами.
Дикаго оленя. . . .	2.560	„	

9) Въ *степной полосѣ* охота въ значительной степени утрачиваетъ промысловый характеръ, играя преимущественно роль спорта, или же давая матеріалъ для собственнаго потребленія. Открытыя безлѣсныя пространства, заселенныя стадами быстроногихъ *сайгаковъ*, *джейрановъ* и *кулановъ*, изобилующія *волками*, *лисицами* и *корсаками*, и заселенныя природными наѣздниками *киргизами*, выработали совершенно своеобразный типъ охотъ, а именно: охота верхомъ *съ борзыми*, а также охота съ ловчими птицами—*беркутомъ* и *ястребомъ*. Пользуясь снѣжнымъ покро-

Киргизъ-охотникъ съ беркутомъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

вомъ, утомляющимъ волка, киргизъ догоняетъ его верхомъ и бьетъ ударами нагайки. Охотясь верхомъ на антилопъ или кулановъ, разбиваются на двѣ партіи; завидя стадо, одна партія верховыхъ ѣдетъ въ объѣздъ и гонитъ его на другую, тѣ перехватываютъ и снова гонятъ животныхъ на первую партію, и такъ далѣе, до тѣхъ поръ, пока окончательно ихъ не утомятъ. Или же гдѣ-нибудь за буграми залегаютъ стрѣлки, а верховые охотники, заѣзжая съ противоположной стороны, гонятъ на нихъ стадо. Также подстерегаютъ стадо на тропахъ или у водопоя, гонятъ его зимою на ледяную поверхность замерзшаго озера, какъ это практикуется въ Забайкальѣ; попавъ на ледъ, животныя скользятъ, падаютъ и легко дѣлаются добычей охотника. Для ловли джейрановъ дрессируютъ иногда *гепарда*. Съ *беркутомъ* охотятся на волковъ, лисицъ, корсаковъ, сайгаковъ и джейрановъ, а съ ястребомъ—чаще всего на перепелокъ.

Съ промышленной цѣлью добываютъ въ большомъ количествѣ *волковъ*, *лисицъ*, *хорьковъ*, *горностаевъ*, *зайцевъ*, а изъ спеціально мѣстныхъ животныхъ—*корсаковъ*.

10) Нѣсколько большее значеніе для жителей имѣетъ промысловая охота въ соприкасающихся со степнымъ райономъ горныхъ частяхъ Туркестана — въ *Семирѣченской* области. Тамъ охотою на пушного звѣря занимается, по преимуществу, кочевое населеніе, извлекая изъ нея выгоду, прежде всего, для себя; большая часть добытыхъ шкуръ идетъ на удовлетвореніе собственной потребности, и только излишекъ вывозится на базары. Русское населеніе, казаки и крестьяне, предпочитаютъ охоту на дикаго кабана, какъ болѣе прибыльную и открывающую имъ возможность въ свободное отъ полевыхъ работъ время не только сдѣлать запасъ свинины для собственнаго потребленія, но и съ выгодою сбыть на мѣстныхъ базарахъ излишекъ, по цѣнѣ отъ 1 р. до 2 р. 50 коп. за пудъ мяса. Охотою на пушного звѣря изъ русскихъ занимаются только немногіе спеціалисты-охотники. Одною изъ причинъ, препятствующихъ развитію звѣроловства въ области въ болѣе широкихъ размѣрахъ, служитъ низкое качество мѣстной пушнины. Что касается выручки отъ звѣроловства, то она достигала, напримѣръ, въ 1902 году 41.000 руб., въ 1903 году — 49.000 руб. и въ 1905 году — 87.000 руб.

Охота на птицъ съ промышленной цѣлью практикуется только около городовъ и исключительно осенью и зимой, когда морозы позволяютъ сбывать добытую птицу на базаръ.

Обрисовавъ общую картину промысловой охоты въ Азіатской Россіи, скажемъ теперь нѣсколько словъ о томъ, куда же сбываютъ промышленники свою добычу, и какъ ведется торговля продуктами охоты. Во многихъ промысловыхъ районахъ бываютъ мелкіе торги и ярмарки, приноровленные ко времени окончанія промысла, куда промышленники или сами свозятъ добытые ими мѣха, шкуры и дичь, либо же туда везетъ добычу какой-нибудь скупщикъ изъ ихъ же среды, побогаче, дѣйствующій за свой страхъ, или состоящій агентомъ болѣе крупнаго торговца, мѣстнаго или даже столичнаго. Нерѣдко скупщики и сами разъ-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ѣзжаютъ по глухимъ поселкамъ, вымѣнивая пушнину и дичь изъ первыхъ рукъ на предметы первой необходимости—порохъ, свинецъ, муку, чай, сахаръ, табакъ, мануфактурные товары, желѣзныя издѣлія и водку. Такого рода торговля, обыкновенно мѣновая, въ высшей степени невыгодна для охотниковъ. Торговцы-скупщики нерѣдко спаиваютъ при этомъ населеніе, въ особенности инородческое, находящееся отъ нихъ въ полной кабальной зависимости. Товары и водка отпускаются самаго низкаго качества и обыкновенно въ кредитъ, подъ будущій промыселъ. Промышленникъ, чтобы не лишиться кредита въ будущемъ, напрягаетъ всѣ усилія на то, чтобы сумѣть добыть необходимое количество пушнины; надъ нимъ тяготѣетъ вѣчный неоплатный долгъ, переходящій изъ года въ годъ и даже, по наслѣдству, изъ поколѣнія въ поколѣніе...

Подобная ненормальная постановка торговли продуктами промысла является также одною изъ причинъ, вызывающей усиленное истребленіе пушного звѣря и дающей ничтожные заработки самимъ промышленникамъ, добывающимъ съ тяжелыми усиліями и лишеніями на трескучемъ морозѣ цѣнную пушнину.

Переходя изъ рукъ въ руки, отъ мелкихъ скупщиковъ къ болѣе крупнымъ, пушнина попадаетъ, въ концѣ концовъ, на одну изъ главныхъ ярмарокъ—Якутскую, Нижегородскую или Ирбитскую, откуда поступаетъ уже на внутренніе рынки или везется за границу. До самаго послѣдняго времени главными центрами скопленія пушнины въ Россіи были послѣднія двѣ ярмарки — въ Нижнемъ-Новгородѣ — въ концѣ лѣта и въ Ирбитѣ — зимою, послѣ Рождества. По ихъ оборотамъ можно было съ достовѣрностью судить о размѣрахъ промысла въ истекшемъ промысловомъ году.

Центрами міровой торговли пушниной являются города Лейпцигъ и Лондонъ, гдѣ русскій товаръ этого рода играетъ весьма видную роль, такъ какъ Россіи принадлежатъ въ старомъ свѣтѣ самыя обширныя и богатыя пушнымъ звѣремъ промысловыя угодья.

За послѣднее время, съ проведеніемъ Сибирской желѣзной дороги, роль ярмарокъ въ мѣховой торговлѣ, однако, замѣтно утрачивается, такъ какъ крупные русскіе и въ особенности заграничные мѣхоторговцы стали командировать своихъ агентовъ *на мѣста* для закупки пушнины, по возможности, изъ первыхъ рукъ.

Что касается дичи, то главная ея масса, въ количествѣ нѣсколькихъ милліоновъ паръ, свозится въ Петербургъ и Москву; здѣсь сибирская дичь сохраняется въ особыхъ ледникахъ въ замороженномъ видѣ въ теченіе цѣлаго года, до новаго привоза, и отсюда развозится по разнымъ городамъ, а въ послѣднее время все чаще идетъ за границу. Возможно, что съ развитіемъ холодильнаго дѣла и примѣненіемъ вагоновъ-ледниковъ въ этой отрасли торговли произойдутъ большія перемѣны, и дичь, минуя наши столицы, непосредственно будетъ направляться въ Западную Европу.

Сколько всего у насъ въ Россіи добывается звѣря и птицы и на какую сумму, — на этотъ вопросъ, конечно, нельзя дать даже приблизительнаго отвѣта. Статистическія свѣдѣнія могутъ касаться только тѣхъ продуктовъ охоты, которые поступаютъ на крупныя ярмарки или вывозятся за границу. Какое же количество звѣря и птицы потребляется въ пищу самими промышленниками,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

или идетъ на выдѣлку одежды, обуви и другихъ предметовъ домашняго обихода, поступаетъ на мѣстные рынки, избѣгая какого бы то ни было учета,—совершенно неизвѣстно. Несомнѣнно только одно, что общій итогъ очень великъ. Не вдаваясь въ область фантастическихъ расчетовъ, познакомимся съ данными о размѣрахъ нашей внѣшней торговли продуктами охоты.

Внѣшняя торговля Россіи пушниной и дичью.

	1903 г.		1904 г.		1905 г.		1906 г.		1907 г.		1908 г.		1909 г.		1910 г.	
	Тысячъ пудовъ.	Тысячъ рублей.	Тысячъ пудовъ.	Тысячъ рублей.	Тысячъ пудовъ.	Тысячъ рублей.	Тысячъ пудовъ.	Тысячъ рублей.	Тысячъ пудовъ.	Тысячъ рублей.	Тысячъ пудовъ.	Тысячъ рублей.	Тысячъ пудовъ.	Тысячъ рублей.	Тысячъ пудовъ.	Тысячъ рублей.
Пушнина.																
Вывозъ	138	2.725	137	4.435	140	4.641	142	6.095	110	4.998	128	4.802	147	5.964	174	7.925
Ввозъ	63	7.660	58	5.026	60	4.906	73	5.143	79	7.085	86	7.147	103	9.571	120	12.486
Дичь.																
Вывозъ	—	—	179	1.063	111	668	107	698	102	608	61	372	76	530	116	736
Ввозъ	—	—	—	—	—	—	—	—	14	80	19	125	32	154	55	263

На первой международной охотничьей выставкѣ въ Вѣнѣ, въ 1910 году, группою лейпцигскихъ оптовыхъ мѣхоторговцевъ была выставлена весьма интересная таблица, характеризующая размѣры годового оборота съ пушниной на всемірномъ рынкѣ, по даннымъ 1907—1909 годовъ, съ показаніемъ доли участія каждой изъ странъ земного шара и количества шкуръ разныхъ животныхъ, доставляемыхъ на рынокъ. По этимъ даннымъ годовой оборотъ торговли пушниной на всемъ земномъ шарѣ достигаетъ около 130 милліоновъ рублей, изъ коихъ на долю Лейпцига приходится немногимъ менѣе половины, около 60 милліоновъ.

Стоимость пушныхъ товаровъ, доставляемыхъ каждой страной свѣта, представлена въ слѣдующей таблицѣ:

Азія	на	55	милліоновъ рублей.
Сѣверная Америка . .	„	50	„ „
Европа	„	4	„ „
Австралія	„	12½	„ „
Африка	„	4½	„ „
Итого . .	на	126	милліоновъ рублей.

Изъ общаго количества шкурокъ пушныхъ звѣрей, обращающихся на международномъ рынкѣ, на долю Россіи приходится:

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Бѣлокъ	всего	15.500.000	шт.,	въ	томъ	числѣ	изъ	Сибири	15.000.000	шт.
Зайцевъ	„	5.250.000	„	„	„	„	„	„	5.000.000	„
Горностаевъ	„	1.100.000	„	„	„	„	„	„	700.000	„
Колонковъ	„	200.000	„	„	„	„	„	„	150.000	„
Хорьковъ	„	300.000	„	„	„	„	„	„	150.000	„
Бурыхъ медвѣдей	„	8.000	„	„	„	„	„	„	6.000	„
Соболей	„	215.000	„	„	„	„	„	„	70.000	„

По новѣйшимъ подсчетамъ, общая добыча соболей въ Азіатской Россіи достигала за послѣднее время всего только отъ 25 до 30 тысячъ штукъ въ годъ. Такая убыль числа соболей и послужила причиной изданія закона 9 іюля 1912 года о трехлѣтнемъ запретѣ соболинаго промысла

Кедровый промыселъ.

(В. В. Фаасъ).

Говоря объ источникахъ дохода отъ лѣсовъ въ Сибири, нельзя обойти молчаніемъ нѣкоторые издавна существующіе здѣсь чисто-мѣстные промыслы, какъ, напримѣръ, *кедровый* промыселъ, имѣющій въ отдѣльныхъ мѣстностяхъ серьезное значеніе для благосостоянія населенія.

Кедръ распространенъ въ Азіатской Россіи довольно широко. Наиболѣе часто встрѣчается обыкновенный *сибирскій кедръ* (Pinus Cembra L.), но на Алтаѣ и Сахалинѣ имѣется еще разновидность этого вида Pinus Cembra var pumilla, или такъ называемый кедровый селаникъ или сланецъ. Обѣ разновидности кедра даютъ съѣдобныя сѣмена, широко извѣстныя на русскомъ рынкѣ, которыя и служатъ предметомъ промысла. Послѣдній наиболѣе распространенъ въ предѣлахъ Тобольской, Томской, и Енисейской губерній, а въ особенности на Алтаѣ, гдѣ имѣются еще прекрасные, почти нетронутые, кедровники, которые почти во всѣхъ остальныхъ мѣстностяхъ Сибири сильно пострадали отъ лѣсныхъ пожаровъ и руки человѣка.

Кедровникъ на рѣкѣ Носкѣ. (Томская губернія).

Сборъ кедровыхъ шишекъ начинается обыкновенно въ половинѣ августа, когда и мѣстное населеніе и орѣхопромышленники отправляются въ кедровники. Орудія добычи кедроваго орѣха не-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

сложны, а именно: топоры, сита, мѣшки, берестяные ковши, терка для шишекъ, колотушки, шесты и пр. Самый сборъ шишекъ производится слѣдующимъ образомъ. Такъ называемые „лазаки" взбираются на деревья и сбиваютъ шишки съ вѣтвей, стараясь по возможности не повреждать молодыхъ шишекъ, представляющихъ урожай слѣдующаго года. Но нерѣдко примѣняются совершенно недопустимые, варварскіе способы добычи шишекъ, заключающіеся въ срубкѣ цѣлыхъ деревьевъ, или обрубкѣ большихъ вѣтвей. Самыя шишки собираются въ мѣшки женщинами, дѣтьми и стариками и затѣмъ или переносятся въ таборъ—временное мѣсто стоянки орѣхопромышленниковъ, или же отправляются въ селенія, гдѣ добываются изъ шишекъ орѣхи.

Для извлеченія орѣховъ изъ зрѣлыхъ шишекъ послѣднія подвергаются перетиранію при помощи несложныхъ приспособленій—терки и валька. Иногда же шишки просто подсушиваются, вслѣдствіе чего онѣ раскрываются, и сѣмена легко выпадаютъ. Затѣмъ орѣшекъ просѣивается черезъ грубое сито и отвѣивается лопатами на небольшомъ вѣтру, или при помощи грохота. Добытый сырой орѣхъ свозится къ амбарамъ и складамъ скупщиковъ, которымъ и продается; послѣдніе уже сами производятъ очистку и сушку орѣха. Преслѣдуя собственные интересы, скупщики кедровыхъ орѣшковъ устраиваютъ для нихъ амбары и склады, по возможности неподалеку отъ мѣстъ добычи орѣха. На Алтаѣ крупнымъ пріемнымъ пунктомъ добытаго орѣха является лугъ Бѣжельбикъ, расположенный неподалеку отъ сліянія рѣкъ Кара и Сазакокши.

Мѣсто сбора и очистки орѣховъ въ сѣверныхъ предгорьяхъ Саянъ.

По просушкѣ орѣха въ теченіе осени, въ январѣ онъ увозится со складовъ на мѣстахъ и распредѣляется скупщиками по рынкамъ сбыта.

Ежегодная добыча кедроваго орѣха опредѣляется въ Сибири нѣсколькими десятками тысячъ пудовъ, при чемъ средній заработокъ одного рабочаго составляетъ отъ 6 до 19 рублей; члены же артелей, промышляющихъ въ кедровникахъ, зарабатываютъ отъ 30 до 40 рублей на каждаго.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Въ качествѣ народнаго лакомства кедровый орѣшекъ извѣстенъ довольно широко не только въ Сибири, но и въ Европейской Россіи. Помимо того изъ орѣшковъ выдѣлывается *кедровое масло*. Съ этою цѣлью изъ орѣшковъ добываются ядра, съ которыхъ, по предварительной просушкѣ, сдирается тонкая пленка; послѣ этого ядра измельчаются, полученный порошокъ заливается водой въ горшкахъ, которые ставятся въ слабо нагрѣтыя печи. Выдѣляющееся изъ порошка масло всплываетъ на поверхность воды, сливается въ отдѣльные сосуды и въ такомъ видѣ уже готово къ употребленію.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Плодоводство. Пчеловодство. Шелководство.

(М. А. Цвѣтковъ).

Плодоводство.

Садоводство. Разведеніе фруктовыхъ деревьевъ развито за Ураломъ болѣе или менѣе значительно лишь въ Туркестанѣ. Въ прочихъ частяхъ Азіатской Россіи его или вовсе нѣтъ, какъ, напримѣръ, во всей полосѣ Сибири, лежащей сѣвернѣе 56° сѣверной широты, или оно только еще зарождается, какъ, напримѣръ, въ Енисейской и Томской губерніяхъ, въ Акмолинской области и т. д. Здѣсь отдѣльные предпріимчивые люди дѣлаютъ еще первые опыты разведенія плодовыхъ деревьевъ и ягодныхъ кустарниковъ: устраиваютъ сады, испытываютъ различные европейскіе сорта, преимущественно яблоню, какъ на собственномъ корню, такъ и на подвоѣ къ сибирскимъ дичкамъ.

Въ дикомъ видѣ въ Сибири встрѣчается нѣсколько разновидностей яблонь, но всѣ онѣ даютъ мелкіе и кислые плоды. Съ дикой яблоней выведены нѣкоторыя помѣси, частью съ китайской или сливолистной яблоней, частью съ европейскими культурными сортами. Есть помѣси и европейскихъ сортовъ съ китайской яблоней. Успѣшнѣе всего разводятся именно эти послѣднія помѣси, а также карликовыя породы. Сорта Европейской Россіи разводятся здѣсь въ кустовой формѣ, такъ какъ лучше всего противостоятъ холодамъ тѣ сорта яблонь, которые скрываются на зиму подъ снѣгомъ. Яблони должны на зиму укутываться. Еще труднѣе переноситъ морозы груша, которая въ садахъ Сибири почти не разводится. Хорошо акклиматизировались только ягоды: вишня, смородина, крыжовникъ и малина.

Отдѣльные, хорошо поставленные сады въ Сибири—наперечетъ. Изъ нихъ, кромѣ Томскаго университетскаго сада, можно указать на сады г.г. Олониченко и Козловскаго въ Красноярскѣ, Никифорова подъ Минусинскомъ (хут. Благодатный), Иваницкаго, Кащенко въ Томскѣ, бр. Терентьевыхъ въ Барнаулѣ, Тарасова въ с. Калманскомъ, Сосѣдова въ с. Тогульскомъ и нѣсколько переселенческихъ хозяйствъ на Алтаѣ.

Въ Иркутской губерніи опыты съ развитіемъ фруктовыхъ деревьевъ производитъ Иркутская сельско-хозяйственная школа, находящаяся въ 50 верстахъ отъ Иркутска, въ Оёкѣ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Въ Амурской области существуетъ нѣсколько хорошихъ любительскихъ садовъ по берегамъ и островамъ Амура въ нижнемъ его теченіи, гдѣ растетъ въ дикомъ видѣ груша и слива.

Что касается Приморской области, то въ ней сады существуютъ въ г. Никольскѣ-Уссурійскомъ и въ Иманскомъ уѣздѣ, гдѣ у многихъ крестьянъ есть небольшіе фруктовые садики, засаженные сливами, грушами, яблонями и, изрѣдка, ягодными кустарниками. Въ г. Никольскѣ-Уссурійскомъ существуетъ съ 1896 г. общество любителей садоводства, имѣющее свой питомникъ. Фруктовые сады есть у многихъ горожанъ; разводятся въ нихъ сливы, вишни, яблоки.

Въ Степномъ краѣ всего больше дѣлалось попытокъ къ разведенію плодовыхъ деревьевъ въ Акмолинской области. Здѣсь многіе предприниматели пробовали устраивать сады на арендованной у Сибирскаго казачьяго войска землѣ и на бывшихъ офицерскихъ участкахъ. Наиболѣе значительной изъ всѣхъ этихъ попытокъ слѣдуетъ признать устройство сада г. Комиссаровымъ. Онъ разбилъ садъ на 3½ десятинахъ земли, арендованной у казачьяго войска, и насадилъ яблони, груши и различные ягодные кустарники. Первый сборъ былъ сдѣланъ въ 1907 году, а въ 1908 г. плоды Комиссарова уже появились на петербургской плодовой выставкѣ, гдѣ удостоены большой серебряной медали; на сибирскихъ выставкахъ фрукты эти также выставлялись и получали награды.

Кромѣ Комиссаровскаго сада, можно назвать сады Конева и Батюшкина въ Омскѣ, а также казенный питомникъ.

Садоводство Туркестана съ Семирѣчьемъ и Закаспійскою областью, имѣетъ серіозное промысловое значеніе, въ отличіе отъ садоводства Сибири, гдѣ оно ограничивается любительскими опытами. Въ 1912 году подъ фруктовыми садами и виноградниками находилось въ пяти Туркестанскихъ областяхъ 60.000 десятинъ, распредѣляющихся по отдѣльнымъ областямъ слѣдующимъ образомъ.

	Подъ фруктовыми садами.	Подъ виноградниками.	ВСЕГО.
		десятинъ.	
Семирѣченская область . . .	5.000	200	5.200
Сыръ-дарьинская область . .	8.000	2.000	10.000
Самаркандская область . . .	5.000	20.000	25.000
Ферганская область	10.000	7.300	17.300
Закаспійская область	2.000	500	2.500
	30.000	30.000	60.000

Такимъ образомъ, всего болѣе фруктовыхъ садовъ въ Ферганской области, виноградниковъ же—въ Самаркандской.

Въ Семирѣченской области занимаются разведеніемъ фруктовъ и винограда почти исключительно русскіе (казаки), въ прочихъ же областяхъ края, сады встрѣчаются, главнымъ образомъ, у туземцевъ, хотя и попадаются у русскихъ.

Преобладаютъ въ Туркестанѣ мелкіе садоводы, имѣющіе фруктовые сады въ ¼—⅙ десятины, а въ Семирѣчьѣ 1.000 — 2.000 кв. саж., виноградники же около 500 кв. саж., но встрѣчаются и весьма крупные сады, въ нѣсколько десятковъ десятинъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Климатическія условія Туркестана весьма благопріятны для разведенія здѣсь многихъ плодовыхъ деревьевъ и кустарниковъ южной полосы Россіи. Съ конца февраля зацвѣтаютъ подснѣжники и фіалки, съ половины апрѣля — розы. Съ конца апрѣля начинается сборъ черешни. Въ началѣ іюня поспѣваютъ дыни, яблоки, персики, груши, и вплоть до глубокой осени собирается обильная жатва съ садовъ, виноградниковъ и бахчей Туркестана. Штамбовыя деревья начинаютъ давать плодъ здѣсь по пятому и шестому году, въ то время какъ на югѣ Россіи—по десятому году. Однако, сравнительно холодныя зимы, съ морозами, доходящими иногда до 10°, препятствуютъ разведенію апельсиновъ, лимоновъ и другихъ нѣжныхъ растеній и кромѣ того вызываютъ необходимость укутывать виноградъ на зиму соломой.

Въ долинахъ Туркестана непремѣнное условіе садоводства — устройство въ садахъ искусственнаго орошенія. Выше, въ предгорьяхъ, полива не нужно.

Въ Туркестанѣ разводятся яблоки, груши, персики, абрикосы, миндаль, сливы, гранатъ, айва, винныя ягоды, вишни, черешни, шелковица, джида, виноградъ. Также собираются плоды грецкаго орѣха и фисташки, этой непремѣнной принадлежности туземнаго угощенія, такъ называемаго „дастархана“, съ растущихъ въ изобиліи въ предгорьяхъ Ферганы деревьевъ и кустарниковъ.

До прихода въ край русскихъ въ туркестанскихъ садахъ разводились исключительно мѣстные сорта плодовыхъ деревьевъ. Но съ тѣхъ поръ, какъ появились здѣсь сорта деревьевъ, вывезенныхъ изъ южной полосы Россіи и изъ Европы, а также плодовые питомники, туземцы стали разводить и привозные сорта. Въ этомъ отношеніи много полезнаго для края сдѣлали первый Туркестанскій генералъ-губернаторъ К. П. Кауфманъ и губернаторы Семирѣченской области Г. А. Колпаковскій и Ферганской — Н. И. Корольковъ. Устроенные ими казенные сады и питомники имѣютъ немалое значеніе и по настоящее время. Въ Ташкентскомъ уѣздѣ одними изъ піонеровъ правильнаго плодоводства явились переселенцы села Никольскаго: Алексѣевъ, Воробьевъ и другіе.

Большинство туземныхъ сортовъ грушъ и яблокъ даетъ не особенно крупные и при томъ нѣсколько жестковатые плоды. Изъ нетуземныхъ сортовъ яблокъ выдѣляются: аппортъ, розмаринъ, кальвиль, кандиль, семиренко и др. Особеннымъ разнообразіемъ сортовъ яблокъ и высокимъ ихъ качествомъ отличаются семирѣченскіе сады, группирующіеся преимущественно въ Вѣрненскомъ, Пишпекскомъ и Джаркентскомъ уѣздахъ. Лучше всего акклиматизировался въ Семирѣченской области зимній сортъ яблокъ аппортъ, отдѣльные экземпляры плодовъ котораго въ 2—2½ и даже 3 фунта не составляютъ рѣдкости. Изъ лѣтнихъ сортовъ первенствующее мѣсто занялъ „бѣлый лѣтній кальвиль“, который, будучи снятъ нѣсколько недозрѣлымъ, выдерживаетъ перевозку до 20 дней. Названные сорта яблокъ изъ Семирѣченской области перешли въ Ауліеатинскій, Чимкентскій и Ташкентскій уѣзды Сыръ-дарьинской области. По Семипалатинскому тракту и по Ташкентской желѣзной дорогѣ семирѣченскіе яблоки вывозятся въ Сибирь.

Изъ грушъ наиболѣе выдѣляются различные сорта дюшесса. Груши вывозятся за предѣлы края въ незначительномъ количествѣ, такъ какъ, по своей нѣжности, долго сохраняться не могутъ.

Сочность и нѣжность составляютъ отличительную черту персиковъ Турке-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

стана, какъ покрытыхъ пушкомъ, такъ и гладкихъ (нектариновъ), а также абрикосовъ. И персики, и абрикосы потребляются населеніемъ на мѣстѣ и кромѣ того вывозятся, но не вполнѣ дозрѣлыми; абрикосъ вывозится изъ края и въ сушеномъ видѣ. Ранѣе всего созрѣваетъ мелкій сортъ абрикосовъ — урюкъ, плоды котораго поступаютъ въ продажу въ концѣ мая, началѣ іюня. Персики вывозятся въ небольшомъ количествѣ, такъ какъ лучшіе сорта скоро портятся. И персики и абрикосы даютъ прекрасный матеріалъ для консервно-фруктоваго дѣла, а также для сушки плодовъ. Вывозъ же ихъ въ свѣжемъ видѣ можетъ развиться лишь при условіи болѣе широкаго примѣненія вагоновъ-холодильниковъ на Ташкентской желѣзной дорогѣ, чему только теперь положено начало.

Слива встрѣчается разнообразныхъ сортовъ — итальянская угорка, аженъ, антъ и др., — дающихъ высокаго качества черносливъ. Особенно хороши сливы въ Закаспійской области.

Гранатъ разводится въ небольшомъ количествѣ, главнымъ образомъ, въ Наманганскомъ уѣздѣ, Ферганской области, и въ Бухарѣ. Въ Ферганской же и Самаркандской областяхъ встрѣчается въ садахъ довольно много миндаля, дающаго на дерево до 5 рублей чистаго дохода. Айва или по-мѣстному „беги“ разводится въ небольшомъ количествѣ и употребляется русскими на варенье.

Винная ягода или „инжиръ“ встрѣчается почти въ каждомъ саду; это—лакомство туземцевъ. Дерево „инжиръ“ нѣжное, боится холодовъ, на зиму закапывается въ землю.

Многіе туркестанскіе фрукты появились въ послѣднее время на столичныхъ рынкахъ Европейской Россіи. Дальнѣйшему развитію плодоводства въ краѣ должны способствовать, кромѣ вагоновъ-холодильниковъ, сооруженіе желѣзной дороги изъ Туркестана въ Сибирь, лишенную своихъ фруктовъ, и развитіе консервнаго дѣла.

Виноградъ. Разведеніемъ виноградной лозы туземцы Туркестана занимались съ незапамятныхъ временъ, но правильное виноградорство появилось лишь съ конца семидесятыхъ годовъ XIX столѣтія, когда нѣкоторые русскіе устроили въ Туркестанѣ промышленные виноградники. Піонерами въ этомъ дѣлѣ явились братья Первушины, Н. И. Ивановъ и Д. Л. Филатовъ. Почти всѣ виноградники края расположены въ кишлакахъ или въ городахъ на усадебныхъ мѣстахъ, искусственно орошаемыхъ. Исключеніе составляютъ только крупнѣйшіе промышленные виноградники Бр. Первушиныхъ въ 25 десятинъ, наслѣдниковъ Иванова—въ 45 дес. и т. д. Такіе виноградники занимаютъ особыя отъ усадебъ мѣста.

Виноградъ сажается рядами и, когда подрастетъ, завивается на жерди, устанавливаемыя дугами или шпалерами; кромѣ того, существуетъ способъ культуры винограда „въ разстилъ“ на земляныхъ валахъ. За исключеніемъ нѣкоторыхъ уѣздовъ Самаркандской области, въ остальныхъ мѣстностяхъ края виноградъ на зиму защищаютъ соломой или тростникомъ.

Сортовъ туркестанскаго винограда извѣстно до 30. Одни изъ нихъ служатъ для приготовленія кишмиша и изюма, составляющихъ предметъ вывоза въ Европейскую Россію и въ Сибирь, другіе для приготовленія меда, третьи—вина, четвертые идутъ въ пищу въ свѣжемъ видѣ. Различаютъ ранніе лѣтніе сорта, поспѣвающіе въ концѣ іюня—началѣ іюля, и поздніе—осенніе. Лѣтніе сорта не-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Культура винограда на жердяхъ.

прочны и потребляются преимущественно на мѣстѣ, осенніе же вывозятся во внутреннія губерніи Россіи, на столичные рынки и въ Сибирь.

Почти всѣ сорта туркестанскаго винограда имѣютъ грубую кожицу, твердое мясо и высокую сахаристость. Наилучшими считаются: чарасъ, черный осенній сортъ, дающій обильнѣйшіе урожаи; бѣлый кишмишъ, идущій на приготовленіе у туземцевъ изюма, а у русскихъ — сладкихъ десертныхъ винъ, — сортъ, не имѣющій себѣ равнаго по сахаристости; желтовато-бѣлый хусайне, дающій до 1.300 пудовъ ягоды на десятину, — сортъ десертный, дающій легкое ароматное вино. Кромѣ мѣстныхъ сортовъ, на русскихъ плантаціяхъ разводится до 30 лозъ крымскихъ и иностранныхъ. Среди нихъ нерѣдки: рислингъ, сотернъ, каберне и др.

Урожайность винограда колеблется въ значительныхъ предѣлахъ — отъ 100 до 2.000 пуд. на десятину. Самаркандская область, производящая до $^3/_4$ всего туркестанскаго винограда, даетъ въ иные годы свыше 10 милліоновъ пудовъ винограда. Сильно колеблется и цѣна винограда; въ однихъ мѣстахъ пудъ его стоитъ 20 — 40 коп., въ другихъ — 1 — $2^1/_2$ руб. и даже 3 р. 50 к.; все зависитъ отъ близости къ рынку, сорта и урожая.

Значительное количество винограда идетъ на приготовленіе столовыхъ и сладкихъ винъ.

Мѣстное винодѣліе понемногу развивается. Всего болѣе винодѣловъ въ Самаркандѣ, за нимъ идутъ Ташкентъ и Катта-курганъ; въ небольшихъ размѣрахъ винодѣліе существуетъ, кромѣ того, въ Кокандѣ, Скобелевѣ, Андижанѣ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

и Наманганѣ. Среди винодѣловъ наиболѣе крупными являются фирмы Филатова, Пороховскаго въ Самаркандѣ, Первушина и Иванова въ Ташкентѣ. Въ общей сложности туркестанскіе винодѣлы вырабатываютъ ежегодно около 150.000 ведеръ вина. Почти все вино потребляется на мѣстѣ, и лишь небольшая часть вывозится за предѣлы края. Цѣны на мѣстѣ стоятъ довольно высокія. Столовыя вина изъ мѣстныхъ лозъ продаются, по даннымъ А. И. Шахназарова, отъ 2 р. 50 к. до 5 руб. за ведро, изъ иностранныхъ лозъ—8 — 12 р., а сладкіе сорта 16—18 р. ведро.

Выжиманіе виноградnаго сока прессомъ.

Кромѣ Туркестана, виноградъ встрѣчается въ Азіатской Россіи еще только въ южной части Приморской области, въ Уссурійскомъ краѣ; но тамъ это—мелкій, дикій виноградъ, изъ котораго изготовляютъ только кислыя выжимки.

Бахчи. На ряду съ разведеніемъ фруктовыхъ деревьевъ и винограда, для многихъ мѣстъ Азіатской Россіи имѣетъ значеніе выращиваніе арбузовъ и дынь. Бахчи встрѣчаются во всѣхъ областяхъ Степного края, въ южной части Томской губерніи, въ Минусинскомъ уѣздѣ Енисейской губерніи, въ Амурской области, на югѣ Приморской и во всѣхъ пяти областяхъ Туркестана. Всего подъ бахчами въ Азіатской Россіи не менѣе 60.000 десятинъ, изъ которыхъ почти $^{9}/_{10}$ приходится на Туркестанъ съ Семирѣченской и Закаспійской областями.

Въ Степномъ краѣ и въ Сибири бахчеводствомъ занимаются исключительно русскіе: переселенцы, казаки и частью старожилы; въ Туркестанѣ же, помимо русскихъ, туземцы. Изъ осеннихъ дынь Туркестана заслуженной извѣстностью пользуется такъ называемая „чарджуйская“ дыня, душистая, съ тающимъ сладкимъ мясомъ, прочная въ лежкѣ и легко поддающаяся перевозкѣ. Изъ лѣтнихъ сортовъ извѣстны такъ называемыя канталупки.

Десятина дынныхъ бахчей можетъ дать въ Туркестанѣ, при хорошемъ уходѣ, удобреніи и орошеніи, 7—8 тысячъ пудовъ. Но дынные посѣвы обычно гораздо мельче десятины; наиболѣе распространены бахчи въ $^{1}/_{5}$—$^{1}/_{8}$ десятины.

Арбузы Туркестана водянисты и толстокожи. Наиболѣе вкусными считаются астраханскіе, культивируемые въ русскихъ поселкахъ Туркестана. Разводятъ ихъ также въ Степномъ краѣ и въ Сибири.

Спѣлый виноградъ на дуговыхъ шпалерахъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Пчеловодство.

Разведеніе пчелъ и добыча меда имѣетъ мѣсто почти во всѣхъ областяхъ Азіатской Россіи, но распространено оно здѣсь крайне неравномѣрно.

Наиболѣе видное мѣсто принадлежитъ пчеловодству Томской губерніи и не только въ ряду сибирскихъ губерній, но и по всей Россіи. Самая богатая ульями въ Европейской Россіи губернія Воронежская насчитываетъ всего 350 съ небольшимъ тысячъ ульевъ, а въ Томской губерніи ихъ болѣе полумилліона. За Томской слѣдуетъ Енисейская губернія съ 79 тыс. ульевъ, далѣе Приморская область съ 73 тысячами, Семирѣченская—63 тысячи, Ферганская — 22 тысячи и Семипалатинская—11½ тыс. ульевъ. Остальныя 10 губерній и областей, не считая Якутской, Камчатской и Сахалинской, въ которыхъ пчеловодства вовсе нѣтъ, насчитываютъ въ общей сложности немногимъ болѣе 12 тыс. ульевъ, изъ которыхъ на долю Тобольской губерніи, Амурской и Сыръ-дарьинской областей приходится 10½ тысячъ, на остальныя же 8 областей всего 1½ тысячи. Въ Закаспійской и Тургайской областяхъ ульевъ одинъ, два десятка.

Менѣе всего пасѣкъ въ мѣстностяхъ равнинныхъ, безлѣсныхъ, напр., въ киргизской степи, гдѣ чрезвычайно мало медоносныхъ растеній. Въ Уральской и Акмолинской областяхъ пчеловодство встрѣчается лишь въ прирѣчныхъ полосахъ. Въ жаркихъ равнинныхъ мѣстахъ Туркестана пчеловодству вредитъ еще лѣтняя жара, отъ которой соты размягчаются и не держатъ меда; пчелы должны постоянно возстановлять соты, затрачивая на это силы и время. Наилучшими мѣстами для пчеловодства являются предгорья, а также лѣсная полоса на границѣ лѣсостепи и долины рѣкъ съ теплымъ влажнымъ климатомъ.

На Алтаѣ главная масса пасѣкъ находится въ такъ называемой „черни“, расположенной по западной границѣ Кузнецкаго и Бійскаго уѣздовъ и по сѣвернымъ предгорьямъ Алтая, въ Змѣиногорскомъ уѣздѣ. Здѣсь на пасѣкахъ, вблизи овраговъ и рѣкъ, пчеламъ приволье. Приторный ароматъ цвѣтковыхъ растеній, зонтичныхъ, бурачниковыхъ и другихъ, наполняетъ лѣтомъ защищенныя отъ вѣтра алтайскія долины, въ особенности въ періодъ опыленія, и „взятокъ“ обезпеченъ здѣсь громадному числу пчелъ.

Средній размѣръ алтайскихъ пасѣкъ—25 ульевъ, но не составляютъ рѣдкость пасѣки и въ 200—300 колодъ. Система ульевъ, преимущественно, первобытная — колодочная, но уже на многихъ пасѣкахъ можно встрѣтить рамочные ульи, а также искусственную вощину.

Пчеловодствомъ занимается на Алтаѣ почти исключительно русское населеніе и тѣ инородцы, которые слились съ русскими и ни видомъ, ни бытомъ своимъ почти не отличаются отъ нихъ. Средній сборъ меда съ улья составляетъ около 20 фунтовъ, воска—2¾ фунта. Медъ потребляется частью на мѣстѣ, частью вывозится въ Акмолинскую область, Тобольскую и Пермскую губерніи. Воскъ идетъ на Томскій епархіальный заводъ, въ Иркутскъ, Омскъ, а также сбывается въ Европейскую Россію. По качеству томскій воскъ считается лучшимъ въ Россіи. Цѣна меда около 8 рублей за пудъ, воска 22—27 руб. пудъ. Почти все пчеловодство Алтая сосредоточено на Кабинетскихъ оброчныхъ статьяхъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Пасѣка старожила въ лиственномъ лѣсу на Алтаѣ.

Въ Енисейской губерніи пасѣки разбросаны въ предѣлахъ канской и красноярской лѣсостепи, а также въ Ачинскомъ и Минусинскомъ уѣздахъ.

Въ Приморской области большая часть пчеловодствъ находится въ Никольскъ-Уссурійскомъ уѣздѣ. Близость порта способствовала здѣсь культурной постановкѣ этого дѣла: почти 1/5 часть всѣхъ ульевъ—привозные изъ-за границы, усовершенствованной рамочной системы.

Въ Семирѣченской области пчеловодство наибольшее развитіе получило въ Пишпекскомъ и Пржевальскомъ уѣздахъ, въ предгорьяхъ Таласскаго Алатау и въ Иссыкъ-кульской котловинѣ, покрытыхъ значительную часть года ковромъ цвѣтущихъ травъ и медоносныхъ растеній. Много также ульевъ въ Лепсинскомъ уѣздѣ. Высокое качество семирѣченскаго меда пріобрѣло ему извѣстность на многихъ выставкахъ Европейской Россіи. Занимаются пчеловодствомъ въ Семирѣчьѣ какъ казаки, такъ и русскіе переселенцы.

Рамочныхъ ульевъ къ 1911 году насчитывалось уже около 30% всѣхъ ульевъ въ области. Появились и приборы для изготовленія искусственной вощины, а также центрофуги — эти неизбѣжные спутники улучшенныхъ пріемовъ содержанія пчелъ. Размѣры добычи меда колеблются въ Семирѣченской области отъ 1/3 пуда до 2 пудовъ на улей, воску собирается 6—7 пудовъ на каждые 100 пудовъ меду. Цѣна меда колеблется отъ 4 до 8 р. пудъ, воска—18—22 р. пудъ.

Весьма благопріятныя условія встрѣчаетъ пчеловодство въ ущельяхъ и долинахъ отроговъ Тяньшаня въ Ферганской области. Благодаря обилію здѣсь лѣтнихъ осадковъ, пышный коверъ цвѣтовъ одѣваетъ склоны горъ и долины до поздней осени. Взятокъ пчеламъ обезпеченъ богатый и разнообразный. Для защиты ульевъ отъ чрезмѣрнаго нагрѣванія солнцемъ, ихъ покрываютъ въ Ферганѣ соломой, камышемъ или ставятъ подъ деревья. Зани-

Пасѣка переселенца Сыръ-дарьинской области.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

мается пчеловодствомъ въ Ферганской области исключительно русское населеніе. Нѣкоторые переселенцы устраиваютъ пасѣки на усадьбахъ, большинство же на полянахъ въ казенныхъ туркестанскихъ лѣсахъ, арендуя для этой цѣли у лѣсного вѣдомства по 1½ дес. подъ пасѣку. Пасѣка отъ пасѣки устраивается не ближе полутора верстъ. Средній выходъ меда считаютъ въ 1 пудъ на улей, воска—3 фунта. Медъ продается въ Андижанѣ или на мѣстѣ скупщикамъ, воскъ частью сбывается въ Европейскую Россію.

Пасѣки Семипалатинской области сосредоточены, главнымъ образомъ, въ Усть-каменогорскомъ и Зайсанскомъ уѣздахъ, въ горныхъ ущельяхъ и рѣчныхъ долинахъ Алтайскихъ отроговъ.

Крупная пасѣка Ивана Пшеничнаго. (Сыръ-дарьинская область).

Благопріятныя условія встрѣчаетъ также разведеніе пчелъ въ южной части Амурской области, богатой лугами съ пышной растительностью, но пока пасѣкъ здѣсь еще мало.

Пчеловодство проникло за Уралъ изъ Европейской Россіи, вмѣстѣ съ русскими переселенцами, которые перевезли на новыя мѣста въ Сибирь дуплянки и пчелъ. Изъ Сибири оно перешло въ Семирѣченскую область, а отсюда генералъ-губернаторомъ Кауфманомъ пчелы были вывезены въ Туркестанъ. По происхожденію пчелы Зауралья относятся къ различнымъ видамъ русскихъ пчелъ, а также къ пчеламъ Сѣвернаго Кавказа.

Особенностью пчеловодства Зауралья, по сравненію съ Европейской Россіей, являются болѣе крупные размѣры отдѣльныхъ пасѣкъ. Въ Европейской Россіи средняя пасѣка насчитываетъ 18 ульевъ, а за Ураломъ—около 30. Но общіе размѣры пчеловодства Азіатской Россіи, по числу ульевъ (780 тысячъ), значительно меньше, чѣмъ въ Европейской Россіи (на 1-е января 1911 года — 5½ милліоновъ ульевъ).

Техника пчеловодства за Ураломъ въ общемъ пока еще невысока: рамочныхъ ульевъ всего 76 тысячъ, т.-е. менѣе 10%. Но дѣло это развивается и несомнѣнно имѣетъ во многихъ мѣстностяхъ промышленное будущее.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Шелководство.

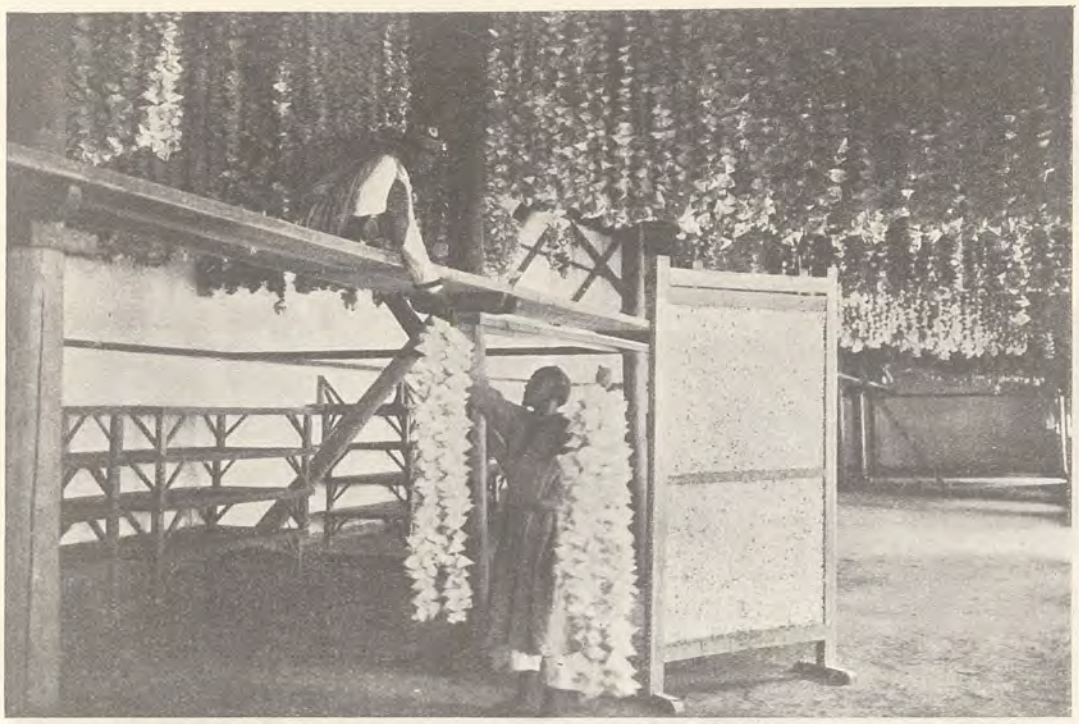
Въ Азіатской Россіи (кромѣ Кавказа) шелководство сосредоточено въ Туркестанѣ съ Закаспійской областью и въ вассальныхъ ханствахъ Россіи: Бухарѣ и Хивѣ. Занимаются имъ сарты, узбеки и прочія тюркскія племена.

Шелководство Туркестана—очень древнее. Происхожденіе его одни относятъ къ IV вѣку послѣ Р. Х., другіе же къ періоду, предшествующему Р. Х. Перенесено было въ Туркестанъ шелководство изъ Китая. Въ исторіи туркестанскаго шелководства бывали періоды, когда занятіе имъ становилось принадлежностью почти каждой осѣдлой семьи, но бывали и другія времена, когда шелководство приходило въ сильный упадокъ. Наиболѣе острый кризисъ пережило шелководство въ концѣ XVIII вѣка, когда оно уцѣлѣло почти исключительно въ Мервѣ. Изъ Мерва оно проникло въ 1785 году съ мервскими плѣнниками въ Бухару, а затѣмъ въ Хиву.

Въ XIX вѣкѣ, особенно въ началѣ второй его половины, шелководство Туркестана и Закаспійской области снова достигло значительнаго развитія. Но съ 70-хъ годовъ въ краѣ появились болѣзни червей, главнымъ образомъ, зараженіе грены такъ называемой пебриной, что общую добычу шелка нѣсколько сократило. Въ 1886 году, въ цѣляхъ снабженія шелководовъ здоровой греной, въ главныхъ городахъ Туркестана были открыты на земскія средства 4 гренажныхъ станціи, но дѣятельность ихъ была весьма недостаточной. Въ общей сложности онѣ продавали населенію всего около 5.000 золотниковъ грены въ годъ; между тѣмъ ежегодно требовалось въ то время свыше 1 милліона золотниковъ. Въ началѣ 1899 года земскія гренажныя станціи были закрыты, а взамѣнъ ихъ открыта въ Самаркандѣ „контрольная для грены станція“, задача которой заключается въ микроскопическомъ изслѣдованіи грены, представляемой такъ называемыми гренерами, т.-е. лицами, занимающимися приготовленіемъ грены. Контрольная станція выдаетъ къ изслѣдованной коробкѣ бандероль съ надписью, что грена изслѣдована и признана доброкачественной. Но много зараженной грены ввозится изъ сосѣднихъ азіатскихъ владѣній. По даннымъ В. А. Бертенсона, въ Туркестанѣ распространяютъ грену около 40 мѣстныхъ фирмъ, изъ которыхъ 18 продаютъ обандероленную грену и 22 необандероленную. Послѣднія фирмы въ большинствѣ случаевъ продаютъ грену зараженную.

Выведеніе червя изъ яичекъ начинается съ оживленія грены, весною—въ мартѣ и апрѣлѣ мѣсяцахъ. Яички оживляются различными способами, сущность которыхъ сводится къ раздраженію грены механическими дѣйствіями или примѣненіемъ теплоты. Туземцы употребляютъ для этого самые примитивные способы и обычно согрѣваютъ грену теплотою своего тѣла, нося грену въ мѣшечкахъ подъ мышками, или просто за пазухой. Занимаются выводкой червя главнымъ образомъ женщины. По появленіи на свѣтъ червей, ихъ держатъ первое время въ сакляхъ, гдѣ живутъ люди, а потомъ переносятъ въ сараи и держатъ на особыхъ полкахъ, устланныхъ камышемъ. Червей кормятъ листьями тутоваго дерева (шелковицы), при чемъ въ молодомъ возрастѣ имъ даютъ общипанные листья,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru



Развѣшиваніе съ бабочками.

безъ вѣтвей, а нѣсколько позднѣе цѣлыя вѣтки. Если черви появляются очень ранней весной, то первое время ихъ кормятъ тутовыми почками. Ухаживаютъ за червями женщины и дѣти. Часто выводятъ червей въ большемъ количествѣ, чѣмъ позволяютъ запасы корма, такъ что тутовый листъ приходится покупать.

Пудъ листа шелковицы стоитъ 5—15 коп. Съ одного дерева собираютъ около 1½ пудовъ листа; такъ что доходъ одного дерева составляетъ 8—20 коп. Если листьевъ не собирать, то взрослое тутовое дерево даетъ около 6 пудовъ сушеныхъ плодовъ на сумму до 1 р. 40 коп., идущихъ на лакомство. При поливкѣ, шелковица въ 3—4-лѣтнемъ возрастѣ достигаетъ размѣровъ взрослаго дерева и даетъ хорошій доходъ. Правильно устроенная тутовая плантація приноситъ чистаго дохода на десятину 60—120 рублей.

Въ 1902—1910 годахъ запасъ листа шелковицы расходовался въ Туркестанѣ безъ остатка. Поэтому, пока не увеличится площадь тутовыхъ плантацій, нельзя разсчитывать на дальнѣйшее развитіе шелководства.

За послѣдніе годы оживлялось въ Туркестанѣ ежегодно около 1½ милліоновъ золотниковъ грены, различныхъ породъ червя. Охотнѣе всего населеніе пріобрѣтаетъ грену бѣлой багдадской породы, напоминающей туземнаго червя Ферганской области. Эта порода даетъ крупные коконы и большіе урожаи, но червякъ ея живетъ дольше всѣхъ остальныхъ, а потому, потребляя много листа, багдадскіе черви менѣе выгодны, чѣмъ остальные. Европейскія породы тутоваго червя

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

живутъ 30—35 дней, японскія 28—30 дней, а средне-азіатскія до 45 дней. Кромѣ того, средне-азіатскія породы даютъ рыхлые коконы, что также невыгодно: такіе коконы, при размоткѣ, сильно набухаютъ и опускаются на дно мочильнаго прибора (котла), отчего нитка часто обрывается.

Изъ одного золотника грены, приготовленной мѣстнымъ способомъ, выходитъ 8 — 10 фунтовъ коконовъ; такъ называемая целлюлярная (отборная) грена даетъ на одинъ золотникъ грены около 15 фунтовъ коконовъ.

Закладка мѣшечковъ съ бабочками для микроскопическаго изслѣдованія.

Всего въ 1909 году собрано было въ Туркестанѣ и Закаспійской области, за исключеніемъ Хивы и Бухары, около 180.000 пудовъ коконовъ, а въ 1910 году свыше 340.000 пудовъ.

Въ Бухарѣ добываютъ ежегодно около 25.000 пудовъ коконовъ, въ Хивѣ до 7.000 пудовъ.

Наибольшаго развитія достигаетъ шелководство въ Ферганской области; здѣсь вырабатывается свыше 85% всего шелка, добываемаго въ Туркестанѣ; наименѣе оно развито въ Закаспійской области, гдѣ въ 1910 году получено всего 70 пудовъ шелка.

Часть коконовъ въ сухомъ видѣ вывозится за границу, значительная часть ихъ поступаетъ въ размотку на мѣстные заводы. По даннымъ Н. Н. Шаврова,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

въ 1899 году вывезено 21.900 пудовъ, въ 1905 г. — 79.600 пуд. и въ 1909 г.— 98.200 пуд.

Изъ одного пуда коконовъ выходитъ въ среднемъ около 6 фунтовъ чистаго шелка съ колебаніемъ отъ 1 до 12 фунтовъ; по этому расчету въ 1909 году было получено въ Туркестанѣ около 27.000 пудовъ шелка, а въ 1910 году — свыше 50.000 пудовъ. Цѣна грены колебалась въ 1910 году отъ 60 коп. до 3 р. 90 к. за коробку въ 6 золотниковъ, измѣняясь въ зависимости отъ качества и породы. Пудъ сырыхъ коконовъ продавался въ то же время по цѣнѣ отъ 8 до 15 рублей; пудъ чистаго шелка за 90—250 руб.

Размотка шелка производится первобытнымъ способомъ. Коконы бросаются въ котелъ съ кипяткомъ, концы шелка отыскиваются деревянной палкой, и шелкъ наматывается на деревянное колесо, имѣющее аршина $1^1/_2$ въ діаметрѣ.

Шелкъ мѣстной размотки раздѣляется на три главные сорта: первый, высшій, носитъ названіе „чилля“, средній—„калява“ и третій „гуля“. Кромѣ того, существуетъ четвертый низшій сортъ „сарнакъ“. Лучшимъ шелкомъ считается бухарскій, за нимъ идетъ ферганскій и далѣе самаркандскій.

Размотанный на заводахъ шелкъ частью вывозится за предѣлы Туркестана, но наибольшія количества его перерабатываются на мѣстныхъ заводахъ въ ткани. Изъ чистаго шелка туземцы выдѣлываютъ „канаусъ“ (шаи) и „атласъ“, а въ Бухарѣ и Кокандѣ, кромѣ того, „штофъ“ (латта) и „парчу“ (кимъ-ханъ). Много тканей выдѣлывается полушелковыхъ, съ шелковой основой и хлочатобумажнымъ уткомъ [1]).

Размотка коконовъ туземнымъ ручнымъ мотовиломъ. (Ашхабадъ).

[1]) Уткомъ называютъ нитку, идущую поперекъ ткани.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Сорта полушелковыхъ тканей различаются по ширинѣ и длинѣ кусковъ, а также по ихъ окраскѣ.

Насколько развита въ Туркестанѣ шелкоткацкая промышленность, можно судить по тому, что въ 1909 году въ двухъ областяхъ, Ферганской и Самаркандской, дѣйствовало свыше 1.750 шелкоткацкихъ заводовъ. Типъ этихъ заводовъ преимущественно кустарный; работаетъ, въ среднемъ, на заводѣ 2—3 человѣка; вырабатывается въ годъ товара на 1.200—1.300 рублей. Шелковыя ткани частью

Размотка шелка для крученія на веретено (Андижанъ).

вывозятся, главнымъ же образомъ, раскупаются на мѣстѣ туземцами на халаты, платки и т. д.

На западныхъ рынкахъ туземные шелка имѣютъ сбытъ; цѣнится ихъ оригинальная окраска. На мѣстѣ же за послѣдніе годы туземные шелка находятъ себѣ сильнаго конкурента въ болѣе дешевыхъ издѣліяхъ московскаго фабричнаго района, окрашенныхъ въ пестрые цвѣта—подъ средне-азіатскій вкусъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Кустарное дѣло.

(И. П. Ямпольскій).

I. Кустарные промыслы Туркестана.

Кустарная промышленность Туркестана играетъ крупную роль въ хозяйственной жизни этого края. Производительность ея исчисляется не менѣе чѣмъ въ 20—25 милліоновъ рублей ежегодно.

Обособленное положеніе Туркестана и своеобразныя бытовыя черты племенъ, его населяющихъ, содѣйствовали развитію здѣсь обрабатывающей промышленности именно въ формѣ мелкаго кустарнаго производства. Хотя теперь Туркестанъ и связанъ съ Европейскою Россіей удобными путями сообщенія, такъ что сюда широко идутъ русскія фабричныя издѣлія, однако большая часть предметовъ домашняго обихода туземцевъ до сихъ поръ изготовляется кустарями на мѣстѣ изъ мѣстныхъ же матеріаловъ. Сѣдла, сундуки, мѣдная посуда, халаты, повозки, кожи, обувь, гончарныя издѣлія, разнообразныя издѣлія изъ дерева и металловъ, ковры, бумажныя, шелковыя и шерстяныя ткани, валяныя издѣлія и т. д.—все это выходитъ изъ мастерскихъ кустарей. При этомъ немало производствъ, которыя въ другихъ мѣстахъ въ мелкой формѣ уже не существуютъ, въ Туркестанѣ все еще сохраняютъ кустарный характеръ.

Скотоводы-кочевники, жизнь которыхъ проходитъ въ условіяхъ натуральнаго хозяйства, дѣлаютъ сами для себя переносныя жилища и всю ихъ обстановку. Ковры и паласы (особые тонкіе ковры безъ ворса), разстилаемые на землѣ и замѣняющіе мебель, бо̀льшая часть одежды, мѣшки, въ которые укладывается имущество при перекочевкѣ, веревки, обувь, сбруя и пр.—все это не покупается кочевникомъ, но изготовляется имъ и его семьею. Однако, эти издѣлія кочевниковъ начинаютъ все чаще служить также и предметомъ торговли.

По мѣрѣ развитія сношеній съ Европейскою Россіей, новыя условія оказываютъ сильное вліяніе на мѣстную кустарную промышленность, приводя нѣкоторыя ея отрасли къ паденію, нѣкоторыя же направляя на новый путь. Крупные промышленные центры высылаютъ уже и кочевникамъ фабричныя бумажныя и шелковыя ткани и одежды, вытѣсняющія своей дешевизной кустарныя издѣлія. Города высылаютъ въ степь посуду, украшенія, разные предметы городской роскоши; обратно—кочевая степь снабжаетъ даже далекіе культурные города коврами, кошмами, веревками, мѣшками, а также сырыми матеріалами, (шерсть и шкуры), служащими для кустарной обработки въ городахъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Вытѣсненіе многихъ кустарныхъ издѣлій привозными фабричными замѣтнѣе въ русскихъ областяхъ края, въ вассальныхъ же ханствахъ—Бухарѣ и Хивѣ кустарные промыслы сохраняютъ свою замкнутость и господство.

Первое мѣсто среди отраслей кустарной промышленности Туркестана принадлежитъ производству ковровъ и вообще издѣлій изъ шерсти, какъ составляющихъ необходимую принадлежность каждаго туземнаго жилья и служащихъ для самыхъ разнообразныхъ цѣлей.

Среди шерстяныхъ издѣлій главнѣйшимъ надо признать кошмы, которыя имѣютъ обширное примѣненіе какъ у кочевого, такъ и у осѣдлаго населенія; кочевники покрываютъ ими свои юрты, пользуются ими какъ постелью, примѣняютъ для укупорки вьюковъ и постилаютъ на полъ вмѣсто ковровъ. Кошма является настолько удобнымъ подстилочнымъ и укупорочнымъ матеріаломъ, что входитъ и въ составъ снаряженія войскъ Туркестанскаго округа. Производствомъ кошемъ занимаются преимущественно женщины-киргизки, изготовляющія кошмы трехъ видовъ: бѣлыя, сѣрыя и цвѣтныя. Наиболѣе цѣнятся кашгарскія толстыя, плотныя кошмы бѣлаго цвѣта.

Ковровыя издѣлія отличаются большимъ разнообразіемъ и представляютъ значительный художественный интересъ; они состоятъ изъ ковровъ (килимъ), переметныхъ сумъ (коржунъ), мѣшковъ (чувалъ) и дорожекъ.

Ковры, выдѣлываемые текинцами и сартами въ Ахальскомъ, Мервскомъ и Пиндинскомъ оазисахъ, славились съ давнихъ временъ по всей Средней Азіи и расцѣнивались весьма высоко, благодаря отличной выдѣлкѣ, оригинальному узору и прочной окраскѣ. Еще выше по качеству считались мелкія ковровыя издѣлія: сумки, мѣшки и дорожки, выдѣлывавшіяся нерѣдко съ примѣсью шелка и отличавшіяся иногда поразительной гармоніей красокъ.

Туркестанскіе ковры могутъ быть раздѣлены: 1) на ковры въ собственномъ смыслѣ слова, которые дѣлаются разныхъ размѣровъ, не свыше, однако, 6 арш. длины; 2) намазлыки—маленькіе ковры, на которыхъ совершается молитва (намазъ), и 3) энси—небольшіе ковры, которыми завѣшивается входъ въ юрту.

Затѣмъ, къ ковровымъ издѣліямъ принадлежатъ чувалы—длинныя узкія сумки съ бахромой, развѣшиваемыя по стѣнамъ юрты для помѣщенія различныхъ мелкихъ хозяйственныхъ предметовъ, коржуны—переметныя сумки, перекидываемыя черезъ сѣдло, и дорожки, имѣющія видъ широкой ленты, до 20 аршинъ длины, и употребляемыя для укрѣпленія кошемъ, покрывающихъ юрту или для украшенія ея внутри.

Рисунки туркестанскихъ ковровъ различаются по племенамъ, при чемъ древнѣйшимъ узоромъ является „салырская роза“, изобрѣтенная нѣкогда туркменами-салырами, которые нынѣ почти перестали заниматься ковровымъ производствомъ.

Кромѣ салырскаго рисунка, распространеннаго среди кустарей-текинцевъ Мервскаго района, извѣстны рисунки ахальскаго, эрсатинскаго и іомудскаго типовъ, а также особые рисунки на энси и намазлыкахъ, изображающіе въ общихъ чертахъ планъ Каабы.

Рисунки мелкихъ ковровыхъ издѣлій обыкновенно повторяютъ въ миніатюрѣ ковровый узоръ, съ тою лишь разницею, что нѣкоторыя части узора на этихъ издѣліяхъ дѣлались ранѣе изъ шелка.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Что касается дорожекъ, то онѣ представляютъ чаще всего цвѣтной узоръ особаго типа, по бѣлому, безъ ворса, полю.

Преобладающимъ цвѣтомъ въ туркменскихъ коврахъ является красный, самыхъ разнообразныхъ оттѣнковъ, за нимъ слѣдуетъ бѣлый; менѣе распространены синій и черный цвѣта и очень рѣдко встрѣчается желтый.

Кромѣ туркменскихъ ковровъ пользуются большимъ распространеніемъ въ Средней Азіи ковры бухарскіе, выдѣлываемые въ районѣ Аму-дарьи, въ Бухарѣ и въ нѣкоторыхъ другихъ мѣстностяхъ, и отличающіеся отъ первыхъ пестротою узора и болѣе высокимъ ворсомъ. Бухарскіе ковры своими размѣрами нерѣдко превышаютъ туркменскіе.

Особый типъ ковровъ составляютъ киргизскіе ковры, выдѣлываемые киргизами и частью узбеками въ Ферганѣ и въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Самаркандской и Сыръ-дарьинской областей и Бухары. Ковры эти, отличающіеся преобладаніемъ краснаго, чернаго и синяго цвѣтовъ, значительно уступаютъ по качеству бухарскимъ, а потому цѣнятся недорого.

Къ весьма распространеннымъ ковровымъ издѣліямъ надо отнести паласы—тонкіе ковры безъ ворса, выдѣлываемые во всѣхъ районахъ, гдѣ существуетъ ковровое производство вообще.

По свѣдѣніямъ мѣстной администраціи, въ Закаспійской области выдѣлано было въ 1908 году ковровъ—1.750 штукъ, паласовъ—1.240, намазлыковъ—738, коржуновъ—1.739, торбъ и сумокъ—960. Общая стоимость ковровыхъ издѣлій, выдѣлываемыхъ въ области, не менѣе 150—200 тысячъ рублей.

Ковры и ковровыя издѣлія могли бы служить крупною статьею вывоза, при томъ крайне доходною для кустарей, если принять во вниманіе, что требованіе на ковры какъ изъ Европы, такъ и изъ Америки, гдѣ за ковры хорошаго качества платятъ большія деньги, возрастаетъ постоянно. Между тѣмъ это, столь выгодное, производство обнаруживаетъ всѣ признаки упадка и нуждается въ серіозной поддержкѣ, чтобы возродиться и подняться вновь до прежней высоты.

Главнымъ недостаткомъ ковровъ послѣдняго времени является непрочность окраски ковровой пряжи, вслѣдствіе примѣненія дешевыхъ красокъ фабричнаго производства. Кустари, не будучи знакомы съ сортами изготовляемыхъ фабриками красокъ и со способами закрѣпленія этихъ красокъ, стремятся лишь къ возможному удешевленію процесса окрашиванія пряжи и тѣмъ понижаютъ качество ковровъ, выдѣланныхъ изъ плохо окрашенной пряжи. Къ этому присоединяется и то обстоятельство, что рисунки на коврахъ, въ силу несовершенной окраски пряжи, потеряли былую нѣжность, теплоту и бархатистость цвѣтовъ и оттѣнковъ.

Въ послѣднее время замѣчается также, что въ погонѣ за барышами туркмены стали относиться къ самой выдѣлкѣ ковровъ менѣе тщательно, и качество ковровъ значительно понизилось, при чемъ примѣсь шелка во многихъ ковровыхъ издѣліяхъ теперь исчезла.

Наконецъ, важнымъ недостаткомъ, сильно понижающимъ цѣнность туркестанскихъ ковровъ, является ухудшеніе художественной ихъ стороны. Старинные ковровые узоры забываются, и кустари пользуются теперь не только болѣе простыми рисунками, но, что еще хуже, нерѣдко рисунками, которые они берутъ съ фабричныхъ ковровъ. Замѣчая, что на старинные ковры существуетъ огромный

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

спросъ, кустари, вмѣсто того, чтобы выдѣлывать ковры по стариннымъ образцамъ, начали поддѣлывать новые ковры подъ старые. Для этого новый коверъ, окрашенный линючими красками, разстилается на какой-либо проѣзжей дорогѣ, гдѣ черезъ него проходятъ въ теченіе нѣсколькихъ дней караваны верблюдовъ, гурты скота и пѣшеходы; пролежавъ такимъ образомъ въ грязи и на солнцѣ, коверъ пріобрѣтаетъ видъ стараго, что увеличиваетъ его стоимость, но, конечно, такой обманъ въ концѣ концовъ только дискредитируетъ туркестанскіе ковры въ глазахъ потребителей и уменьшаетъ спросъ на нихъ.

Среди другихъ издѣлій изъ шерсти, производимыхъ въ Туркестанѣ, слѣдуетъ отмѣтить мѣшки (котъ), веревки, арканы, войлочныя мягкія шляпы, чулки, ткани изъ верблюжьей шерсти и т. п.

Производство тканей изъ хлопка въ настоящее время сильно падаетъ вслѣдствіе серіозной конкуренціи, встрѣчаемой мѣстными бумажными тканями со стороны московскихъ ситцевъ, а также въ виду ввоза пряжи изъ Европейской Россіи. Пряденіемъ въ Туркестанѣ занимаются женщины, пользуясь для этого ручною самопрялкою, а ткачествомъ и окраскою тканей — преимущественно мужчины.

Шелкоткачество особенно развито въ Самаркандской и Ферганской областяхъ, а также мѣстами въ Бухарѣ и въ Хивѣ. Чисто-шелковыя матеріи выдѣлываются въ Средней Азіи значительно рѣже, чѣмъ полушелковыя, изъ которыхъ наиболѣе красивою можетъ быть признана серебристая муаровая ткань съ синими полосками, называемая бенатясъ; къ разряду полушелковыхъ тканей относится и бархатъ невысокаго качества, выдѣлываемый въ крупныхъ центрахъ края.

Большое распространеніе въ Туркестанѣ получили, въ виду развитого скотоводства, кожевенное и скорняжное производства.

Кустари кожевенники и скорняки выдѣлываютъ разнообразные предметы домашняго обихода: шубы, бараньи шапки, кожаныя шаровары, упряжь, мѣшки для воды и кумыса, обувь, кожаныя калоши и т. п. Выдѣлка и обработка кожъ и шкуръ производится крайне несовершенными способами, а потому и издѣлія получаются невысокаго качества; изъ сортовъ кожевеннаго товара можно отмѣтить: замшу, окрашиваемую въ коричневый и малиновый цвѣта, изъ нея шьются шаровары, иногда расшиваемыя шелками,—и шагрень, идущую на приготовленіе калошъ и пятокъ для сапогъ, на ножны для шашекъ, украшеніе сѣделъ и т. п. Русская обувь пользуется значительнымъ спросомъ въ Туркестанѣ, но по своей дороговизнѣ недоступна массѣ населенія.

Важное значеніе имѣетъ производство изъ металловъ, главнымъ образомъ, изготовленіе мѣдной посуды, которая часто украшается хорошей, оригинальнаго рисунка чеканкой. Матеріалъ для металлообрабатывающихъ производствъ доставляется изъ Европейской Россіи и переплавляется туземцами первобытными способами.

Кромѣ подковъ, гвоздей, топоровъ, лемеховъ, серповъ, ножей и т. п. издѣлій, мѣстами изготовляются клинки для шашекъ и сабель и ружья.

Наибольшаго вниманія заслуживаетъ производство мѣстныхъ чеканныхъ издѣлій, но этотъ промыселъ замѣтно клонится къ упадку, вслѣдствіе ввоза изъ Европейской Россіи массы фабричныхъ издѣлій и сокращенія спроса на мѣстныя

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

кустарныя произведенія; дороговизна мѣди въ Туркестанѣ заставляетъ туземныхъ мастеровъ украшать чеканкой привозныя тульскія издѣлія.

Нѣкоторый интересъ представляютъ еще туркестанскія ювелирныя вещи, выдѣлываемыя почти исключительно изъ серебра; издѣлія изъ золота встрѣчаются очень рѣдко.

Одною изъ важнѣйшихъ и интереснѣйшихъ отраслей кустарной промышленности является въ Туркестанѣ рѣзьба по дереву, но и это производство сильно падаетъ, вслѣдствіе сокращенія мѣстнаго спроса. Въ прежнее время искусство рѣзьбы по дереву стояло очень высоко: образцы его, сохранившіеся въ мечетяхъ, дворцахъ хановъ и общественныхъ сооруженіяхъ, привлекаютъ къ себѣ вниманіе своею оригинальностью и умѣлымъ выполненіемъ.

Изъ древодѣльныхъ производствъ теперь распространены тѣ, которыя имѣютъ цѣлью изготовленіе предметовъ, примѣняемыхъ въ домашнемъ быту, какъ-то: вилы, арбы, ложки, деревянныя части сѣделъ и т. п.

Производство деревянной посуды развито слабо, такъ какъ туземцы пользуются преимущественно глиняною и мѣдною посудою, болѣе отвѣчающею мѣстнымъ условіямъ.

Сундучный промыселъ является исконнымъ въ краѣ. Русскіе фабриканты пробовали ввозить свои издѣлія въ Туркестанъ, и вначалѣ сундуки, обитые жестью, имѣли большой успѣхъ, но они оказались малопригодными для дальнихъ передвиженій кочевниковъ, которые предпочитаютъ попрежнему свой туземный сундукъ — „яхтанъ“.

Важную отрасль древообрабатывающихъ промысловъ представляетъ производство гребней, употребляемыхъ только женщинами, такъ какъ мужчины-мусульмане обычно бреютъ голову. Мастера, выдѣлывающіе гребни, называются таракчами.

Гребни изготовляются изъ привознаго персидскаго матеріала — самшита, доставляемаго въ видѣ полуготовыхъ пластинъ; худшіе же сорта гребней дѣлаются изъ мѣстнаго грушеваго дерева. Нарѣзка зубьевъ производится отъ руки, при чемъ разбивка зубьевъ дѣлается на глазъ. Рѣзка зубьевъ у ловкаго таракчи беретъ 2—3 минуты времени, и въ теченіе дня можетъ быть изготовлено до 20 штукъ гребней, цѣною около 5 копеекъ каждый; за годъ мастерская изъ 2 рабочихъ выпускаетъ до 12 тысячъ гребней.

Въ связи съ производствомъ набоекъ существуетъ промыселъ по выдѣлкѣ набоечныхъ досокъ.

Клише для печатанія узоровъ на тканяхъ состоитъ обыкновенно изъ нѣсколькихъ досокъ, чаще всего — изъ четырехъ. Основное клише, самое дорогое, тщательно рѣжется на грушевомъ деревѣ; остальныя клише рѣжутся на тополѣ. Рѣзьба такой гарнитуры занимаетъ 2—3 дня.

Въ числѣ древообрабатывающихъ промысловъ слѣдуетъ отмѣтить производство дверей для юртъ, которое составляетъ особую кустарную отрасль, при чемъ эти двери нерѣдко богато разукрашиваются рѣзьбой.

Затѣмъ можетъ быть указано на производство двухколесныхъ повозокъ-арбъ, представляющихъ исконный типъ мѣстной повозки, распространенный почти во всемъ краѣ. Арба очень подвижна, поворотлива, легка на ходу и, благодаря сво-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

имъ высокимъ колесамъ, удобна при переѣздахъ черезъ ручьи, перерѣзывающіе всю страну. Всѣ части арбы дѣлаются изъ дерева, и производствомъ этихъ повозокъ занято въ Туркестанѣ большое число рукъ.

Ступицы, оси и ободья арбъ выдѣлываются изъ карагача; оглобли и платформы — изъ тополя; на переплетъ платформъ идетъ также ива, изъ которой дѣлаются и будки, устанавливаемыя на арбахъ, когда послѣднія приспособляются для перевозки людей.

Изъ мѣстныхъ растеній большое примѣненіе въ кустарномъ дѣлѣ имѣетъ камышъ, а также чій. Изъ камыша и стеблей чія плетутъ въ зимнее время грубыя цыновки и другія плетеныя издѣлія, имѣющія широкое примѣненіе въ домашнемъ быту, особенно у киргизъ; весною мѣстные базары бываютъ завалены плетеными издѣліями.

Важнымъ промысломъ въ Туркестанѣ является производство гончарныхъ издѣлій, главнымъ образомъ—глиняной посуды, широко распространенной среди осѣдлыхъ туземцевъ, въ виду ея дешевизны. Кустари-гончары выдѣлываютъ кувшины, блюда, миски, тарелки, чашки, горшки, подсвѣчники и т. п., украшая ихъ цвѣтными узорами. Въ зависимости отъ мѣста выдѣлки, гончарныя издѣлія могутъ быть раздѣлены на нѣсколько типовъ, отличающихся качествомъ глазури, цвѣтомъ узоровъ, характеромъ орнамента и т. п., при чемъ нѣкоторые образцы посуды, въ особенности старой, представляютъ, по своимъ формамъ, краскамъ, стилю и отчетливости узоровъ, большой интересъ. Главнѣйшими центрами производства глиняной расписной посуды являются Бухара, Риштанъ (Ферганской области) и Самаркандъ, съ окрестными районами; второстепенное значеніе имѣютъ Кокандъ, Андижанъ, Карши, Ташкентъ и нѣкоторые другіе пункты. Однимъ изъ наиболѣе древнихъ центровъ гончарнаго производства является кишлакъ Риштанъ, снабжающій посудою большинство базаровъ Ферганы, при чемъ производство гончарнаго промысла здѣсь выражается общею суммою до 30.000 рублей. Еще болѣе древнимъ центромъ является Бухара, гдѣ, кромѣ посуды, выдѣлываются, равно какъ и въ Кокандѣ, изразцы для облицовки зданій; эта отрасль керамики въ былыя времена достигала высокаго совершенства, о чемъ свидѣтельствуютъ превосходные образцы облицовочныхъ изразцовъ во многихъ старинныхъ мечетяхъ и мавзолеяхъ. Въ настоящее время художественная сторона мѣстнаго гончарнаго промысла сильно понизилась; что касается технической его стороны, то и она ухудшилась; современные мастера небрежно обрабатываютъ глину и крайне несовершенно обжигаютъ издѣлія.

Въ заключеніе слѣдуетъ указать на значительно развитой въ крупныхъ центрахъ края промыселъ—шитье халатовъ и другихъ предметовъ одежды и изготовленіе толстыхъ сартовскихъ ватныхъ одѣялъ. Халатъ является необходимою составною частью одежды туземцевъ и дѣлается изъ бумажныхъ мѣстныхъ и русскихъ матерій, а также и изъ туземныхъ шелковыхъ тканей. Прежде шитьемъ занимались женщины, но, съ распространеніемъ въ краѣ швейныхъ машинъ, этимъ дѣломъ занимаются и мужчины.

Приведенными выше главнѣйшими кустарными промыслами не исчерпываются всѣ виды туземной кустарной промышленности. Такъ, въ Туркестанѣ существуетъ еще кустарное производство музыкальныхъ инструментовъ — струн-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ныхъ, духовыхъ и ударныхъ. Кустари выдѣлываютъ дѣтскія игрушки изъ дерева, жести, глины и тряпокъ. Изготовляется посуда изъ кожаной стружки для хранения растительныхъ маслъ. Выдѣлывается посуда и другіе предметы изъ фигурныхъ тыквъ: вазы, сосуды, табакерки и т. п.

Такимъ образомъ, кустарные промыслы Туркестана отличаются большимъ разнообразіемъ и имѣютъ крупное значеніе для края. Поэтому необходимо принять мѣры къ поддержкѣ мѣстной кустарной промышленности и къ развитію особенно тѣхъ промысловъ, которые и теперь еще представляютъ интересъ съ художественной стороны, несмотря на явный упадокъ въ послѣднее время. На недавней Всероссійской кустарной выставкѣ въ С.-Петербургѣ издѣлія туркестанскихъ кустарей привлекали къ себѣ вниманіе всѣхъ посѣтителей выставки и широко разбирались.

Заботясь о подъемѣ кустарныхъ промысловъ въ Туркестанѣ, Главное Управленіе Землеустройства и Земледѣлія пришло къ заключенію о необходимости такихъ мѣстныхъ общественныхъ организацій, которыя, изучая непосредственно положеніе и нужды мѣстныхъ промысловъ, заботились бы о нихъ. Въ виду этого, въ настоящее время организованъ Закаспійскій кустарный комитетъ и организуется Туркестанскій. Эти учрежденія субсидируются Главнымъ Управленіемъ.

Очереднымъ мѣропріятіемъ въ Туркестанѣ должно явиться устройство учебныхъ мастерскихъ по наиболѣе жизненнымъ мѣстнымъ производствамъ, съ цѣлью улучшенія ихъ техники и повышенія художественной стороны издѣлій. Необходимо повысить технику тканья ковровъ, организовать снабженіе кустарей хорошо окрашенною пряжею и распространять среди кустарей старинные ковровые узоры. Для того, чтобы привлечь кустарей къ этимъ усовершенствованіямъ, мѣстные кустарные комитеты должны организовать сбытъ ковровъ, выдѣланныхъ по указаннымъ рисункамъ и вытканныхъ прочно изъ нелиняющей пряжи, устраивать мѣстныя выставки, выдавая награды за лучшія издѣлія и пр. По этому же пути слѣдуетъ итти и при поддержкѣ другихъ производствъ, достаточно жизнеспособныхъ.

Надо надѣяться, что усиліями правительства и мѣстныхъ общественныхъ силъ важнѣйшіе кустарные промыслы Туркестана еще окрѣпнутъ и разовьются.

II. Кустарная промышленность Сибири.

Кустарная промышленность въ Сибири развита весьма слабо. Ремеслами занимается болѣе всего старожилое населеніе Тобольской и отчасти Томской губерній; второе мѣсто за ними занимаютъ переселенцы, и, наконецъ, уже на третьемъ мѣстѣ слѣдуетъ поставить киргизъ и прочихъ инородцевъ.

Въ губерніяхъ Тобольской и Томской наиболѣе развиты древообрабатывающія производства, рогожно-мочальное, сидка дегтя, выкурка смолы, изготовленіе посуды, саней и мелкихъ хозяйственныхъ предметовъ, какъ-то: дугъ, лопатъ, корытъ, колесъ, спичечной соломки и т. д. Довольно значительное развитіе имѣетъ производство валенокъ и, преимущественно въ Тобольской губерніи, выдѣлка ковровъ. Далѣе идутъ кожевенный и скорняжный промыслы, ткачество, плетеніе рыболовныхъ сѣтей и витье веревокъ; встрѣчаются гончарное и кирпичное про-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

изводства, живописно-малярное и плотничное, а также нѣкоторые виды металлообрабатывающихъ производствъ.

Въ Иркутской и въ Енисейской губерніяхъ кустарные промыслы менѣе распространены, и техника кустарныхъ производствъ стоитъ на весьма низкомъ уровнѣ. Здѣсь первое мѣсто занимаютъ производства, основанныя на химической и механической обработкѣ дерева, какъ-то: телѣжный, посудный, столярный, токарный, бондарный, дегтярный и другіе промыслы. Далѣе слѣдуютъ промыслы по обработкѣ животныхъ продуктовъ—выдѣлка овчинъ, шитье сапогъ, шерстобитное производство, а также изготовленіе сукна; менѣе развиты промыслы по обработкѣ металловъ и ткачество; извѣстное распространеніе получили гончарное и кирпичное производства.

Въ Забайкальской области кустарные промыслы развиты чрезвычайно слабо, лишь нѣкоторое значеніе имѣетъ бондарный промыселъ. Равнымъ образомъ въ Амурской и Приморской областяхъ кустарная промышленность находится въ зачаточномъ состояніи. Что касается Степного края, то здѣсь кустарные промыслы существуютъ лишь среди крестьянъ, переселившихся изъ Россіи и знавшихъ какое-либо ремесло еще у себя на родинѣ. Въ послѣднее время сталъ замѣчаться ростъ кустарнаго кожевеннаго производства.

Такимъ образомъ по всей Сибири кустарная промышленность развита весьма слабо, и мѣстныя кустарныя издѣлія крайне низкаго качества.

Отсутствіе техническихъ знаній у сибирскихъ кустарей побудило Главное Управленіе Землеустройства и Земледѣлія начать свою помощь кустарному дѣлу съ устройства учебныхъ мастерскихъ. Къ настоящему времени открыты за Ураломъ мастерскія въ Томской губерніи: 1) по сельско-хозяйственному машиностроенію въ г. Бійскѣ; 2) по ткацкому производству въ с. Бѣловскомъ, Бійскаго уѣзда; 3) по мебельно-столярному производству въ с. Петропавловскомъ, Томскаго уѣзда; 4) по телѣжному производству въ с. Болотномъ, Томскаго уѣзда; 5) по гончарному производству въ с. Боготолѣ, Маріинскаго уѣзда; 6) по кожевенному производству въ с. Алтайскомъ, Бійскаго уѣзда и 7) по столярному и токарно-посудному производству въ с. Таловскомъ, Томскаго уѣзда. Въ Акмолинской области устроена кожевенно-шорная учебная мастерская въ г. Кокчетавѣ. Эти учебныя мастерскія встрѣтили весьма сочувственное отношеніе со стороны мѣстнаго крестьянскаго населенія. Издѣлія ихъ были уже выставлены на Второй Всероссійской выставкѣ. Въ ближайшее время предположено открыть еще въ Томской губерніи телѣжную мастерскую въ с. Верхъ-чебулинскомъ, Маріинскаго уѣзда, и двѣ ткацкихъ—въ селахъ Трубачевѣ, Томскаго уѣзда, и Усть-чарышской пристани, Бійскаго уѣзда.

Мѣстныхъ кустарныхъ комитетовъ теперь уже существуетъ 4, а именно: Томскій, Акмолинскій, Тобольскій и Дальневосточный въ г. Харбинѣ. На эти комитеты отнынѣ можно будетъ опереться при изученіи мѣстныхъ условій, вліяющихъ на промыслы, и при организаціи сбыта кустарныхъ издѣлій, кредита кустарямъ и снабженія ихъ лучшими орудіями производства.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Распространеніе сельско-хозяйственныхъ орудій и машинъ за Ураломъ.

(П. П. Кокоулинъ).

Въ исторіи западно-европейскихъ колоній извѣстно немало случаевъ, когда страны, начавшія жизнь свою позднѣе другихъ, опережали метрополіи въ развитіи нѣкоторыхъ отдѣльныхъ сторонъ своей сельско-хозяйственной и промышленной жизни. Въ заселеніи нашихъ восточныхъ владѣній Россія поставлена, во многихъ отношеніяхъ, въ отличныя отъ Западной Европы условія. Обширность и сравнительная малонаселенность коренныхъ губерній Европейской Россіи, относительная юность общей культурной исторіи нашей родины и отсутствіе у крестьянъ, дающихъ главный контингентъ переселенцевъ накопленныхъ сбереженій—замедлили и самый ходъ заселенія громадной территоріи Азіатской Россіи, и развитіе тамъ сельско-хозяйственной промышленности.

До соединенія азіатскихъ владѣній съ Европой рельсовыми путями вся Сибирь, какъ нынѣ, до окончанія Амурской дороги, нашъ Дальній Востокъ, обречена была жить исключительно натуральнымъ хозяйствомъ.

Къ началу нынѣшняго царствованія въ постановкѣ сельско-хозяиственнаго промысла на нашихъ азіатскихъ окраинахъ произошли рѣзкія перемѣны. Едва только появилась возможность, хотя и не повсемѣстно, широкаго сбыта продуктовъ хозяйства, или во всякомъ случаѣ болѣе правильнаго товарообмѣна, какъ обширная равнина Западной Сибири, необъятная киргизская степь, за ними хлѣбородныя части средне-азіатскихъ владѣній, и, наконецъ, Забайкалье и Уссурійскій край вовлекаются въ міровой торговый оборотъ. За Ураломъ расширяется потребность въ распашкахъ цѣлины, въ сѣнокошеніи, обработкѣ зерна. Подъ давленіемъ болѣе острой, чѣмъ въ коренныхъ губерніяхъ, нужды въ рабочихъ рукахъ, болѣе краткаго лѣтняго періода и бо̀льшаго земельнаго простора, здѣсь быстро развивается примѣненіе сельско-хозяйственныхъ орудій—желѣзнаго плуга и, въ особености, уборочныхъ машинъ. Со времени открытія Сибирской желѣзной дороги и вплоть до самыхъ послѣднихъ лѣтъ, когда распространеніе сельско-хозяйственныхъ орудій и машинъ сдѣлало гигантскій шагъ впередъ и въ коренной Россіи, сельское хозяйство Сибири стояло *впереди* губерній выхода переселенцевъ по части употребленія усовершенствованныхъ орудій. Пользуясь нѣкоторой однородностью условій сельско-хозяйственнаго промысла, Сибирь первая завела тѣсныя сношенія съ Америкой.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

По даннымъ за 1910 годъ, крестьянское населеніе Азіатской Россіи снабжено было сельско-хозяйственными орудіями приблизительно въ 1¼ раза лучше, нежели крестьянское населеніе Европейской Россіи. Въ среднемъ на одно хозяйство заУраломъ приходилось около 2¼ орудій, а въ Европейской Россіи только 1⅘ орудія. Въ крестьянскихъ хозяйствахъ заУраломъ наблюдалось и качественное превосходство сельско-хозяйственныхъ орудій и машинъ по сравненію съ крестьянскими хозяйствами Европейской Россіи. На 100 орудій и машинъ въ Сибири и въ Степномъ краѣ усовершенствованныя орудія составляли 76,6, а въ Европейской Россіи — только 57,1, при чемъ соотношеніе это по отдѣльнымъ группамъ орудій колебалось слѣдующимъ образомъ: *усовершенствованныхъ орудій для подъема почвы* — 37,5 на сто въ Зауральѣ и только 32 въ Европейской Россіи; *орудій для разрыхленія почвы* — заУраломъ 94,5, а въ Европейской Россіи 70,9; *уборочныхъ машинъ* (считая въ томъ числѣ огуменныя)—заУраломъ 99, въ Европейской Россіи — 98,1 на сто.

Еще интереснѣе цифры, характеризующія сравнительную распространенность отдѣльныхъ орудій и машинъ. *Желѣзныхъ плуговъ*, находившихся у крестьянъ въ работѣ, насчитывалось въ Европейской Россіи 29,6 % изъ общаго числа пахотныхъ орудій, въ губерніяхъ Западной Сибири — 31,1 %, *а въ Степномъ краѣ — 81,7* %; зато въ Восточной Сибири только 22,1 %, а въ Туркестанѣ и того меньше — 7,2 %. Самымъ любопытнымъ, однако, является поразительный перевѣсъ Зауралья надъ Европейской Россіей въ отношеніи распространенія *уборочныхъ машинъ*. Въ числѣ послѣднихъ въ Европейской Россіи наибольшимъ распространеніемъ пользуются *вѣялки* (въ 60 изъ 100 случаяхъ), сравнительно малоупотребляемыя заУраломъ. Всѣ прочіе виды уборочн-

Машинная уборка хлѣба въ степной полосѣ Томской губерніи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ныхъ машинъ, какъ-то: *жатвенные аппараты, молотилки* и въ особенности *сѣнокосилки и конныя грабли* находятъ себѣ примѣненіе, главнымъ образомъ, за Ураломъ. Сѣнокосилокъ, напримѣръ, у крестьянъ Западной Сибири было зарегистрировано 36.519 штукъ, а во всей Европейской Россіи, при громадной сравнительно численности сельскаго населенія,—66.381 шт., только въ два раза больше. Равнымъ образомъ, конныхъ грабель оказалось въ Сибири 38.627 шт., въ Европейской Россіи 73.427 штукъ. Изъ молотилокъ Сибирь знаетъ преимущественно конныя, тогда какъ въ Европейской Россіи многіе молотятъ еще ручными приводами. Наконецъ, жатвенные аппараты по отношенію къ общему числу уборочныхъ машинъ за Ураломъ составляли 21,5 %, а въ Европейской Россіи только 19 %. Азіатская Россія сильно уступаетъ Европейской только въ количествѣ сложныхъ *сѣялокъ* и *желѣзныхъ боронъ;* послѣднихъ сибирскіе крестьяне почти не знаютъ, а сѣялокъ въ моментъ переписи было насчитано не болѣе 5 тыс. штукъ, тогда какъ въ Европейской Россіи ихъ находилось тогда же въ работѣ у крестьянъ свыше 180 тыс. штукъ.

Та или другая распространенность отдѣльныхъ машинъ и орудій (желѣзный плугъ и уборочныя машины въ Азіатской Россіи, вѣялки, сѣялки и желѣзныя бороны—въ Европейской) указываетъ на глубокое различіе крестьянскихъ хозяйствъ Азіатской и Европейской Россіи. За Ураломъ хозяйство—экстенсивно, въ коренной Россіи сдѣлала уже замѣтный успѣхъ интенсификація.

Для многихъ читателей, представляющихъ себѣ азіатскія окраины чуть не сплошной дикой пустыней, небезынтересно будетъ узнать, что за послѣднія 15 лѣтъ Сибирь купила разнаго сельско-хозяйственнаго инвентаря свыше чѣмъ на 150 милл. рублей, при чемъ въ первое пятилѣтіе покупала въ среднемъ на 2,3 милліона рублей въ годъ, а въ послѣдніе годы свыше чѣмъ на 20 милл. рублей.

Примѣрно одна третья часть всей работы по распространенію сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій въ Азіатской Россіи выполнена казенными складами Переселенческаго Управленія, на долю которыхъ, по даннымъ ст. Челябинскъ, съ давнихъ поръ приходится 1/3 привозимаго за Уралъ сельско-хозяйственнаго инвентаря.

До проведенія Сибирской желѣзной дороги сельское хозяйство за Ураломъ развивалось медленно. Медленно возникали и расширялись и торговыя предпріятія, имѣющія цѣлью обслуживать эту отрасль народной промышленности. Но какъ только потянулись на сибирскій просторъ значительныя партіи переселенцевъ,—неприспособленность мѣстной торговли сельско-хозяйственными орудіями къ удовлетворенію основныхъ потребностей новыхъ сельскихъ хозяевъ обнаружилась съ полной очевидностью, поставивъ пришельцевъ въ крайне затруднительное положеніе. Правительству пришлось взять въ свои руки заблаговременную заготовку сельско-хозяйственнаго инвентаря для прибывающихъ на мѣста водворенія переселенцевъ. Отчасти за счетъ ссуднаго переселенческаго кредита, отчасти за счетъ испрошенныхъ на новое дѣло спеціальныхъ денежныхъ ассигнованій стали осуществляться въ разныхъ мѣстностяхъ Сибири сначала робкія и разрозненныя попытки устройства казенныхъ сельско-хозяйственныхъ складовъ. Въ первое время не обошлось безъ ошибокъ, заготовки инвентаря не всегда оказывались

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

удачными, не всѣ причастные къ этому дѣлу чиновники разбирались въ немъ умѣло и т. д. Но самая идея подобныхъ складовъ коренилась глубоко въ потребностяхъ мѣстной жизни, и дѣло это не могло умереть.

Небольшія спеціальныя средства на устройство сельско-хозяйственныхъ складовъ отпущены были Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги первоначально двумъ вѣдомствамъ: Министерству Внутреннихъ Дѣлъ, въ вѣдѣніи котораго состояло въ то время Переселенческое Управленіе, и Министерству Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ. Такимъ образомъ, возникли двѣ сѣти складовъ, раздѣленныхъ между двумя вѣдомствами и не имѣвшихъ между собою внутренней связи. Скоро недостатки такой двойственности обнаружились, и рѣшено было объединить всѣ склады въ вѣдѣніи Переселенческаго Управленія, поставивъ дѣло на болѣе твердую почву. Переселенческое Управленіе приняло 1-го марта 1898 года въ свое вѣдѣніе 11 складовъ съ оборотнымъ капиталомъ въ 133.000 рублей, доведеннымъ новыми ассигнованіями къ началу 1901 года до 303.000 руб. Со времени объединенія, дѣло поставлено было на коммерческихъ основаніяхъ, чтобы не препятствовать развитію частной торговли сельско-хозяйственнымъ инвентаремъ и не обременять государственное казначейство дальнѣйшими ассигнованіями на содержаніе складовъ. Это установлено было Высочайше утвержденнымъ 7 марта 1901 года положеніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги. Правила дѣятельности складовъ на новыхъ основаніяхъ были разработаны подъ непосредственнымъ руководствомъ бывшаго начальника Переселенческаго Управленія, нынѣ Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ, статсъ-секретаря А. В. Кривошеина.

Увеличеніе оборотовъ складовъ и ежегодно получавшіеся остатки отъ начисляемой на продаваемые предметы прибыли показали правильность новой постановки дѣла. Въ первое же пятилѣтіе склады продали сельско-хозяйственныхъ машинъ, орудій и хлѣба на 3.800 тыс. рублей, т.-е. въ среднемъ дѣлали оборотъ въ 760.000 рублей ежегодно. Съ 1903 по 1907 годъ включительно складами было продано товаровъ уже на 12½ милл. рублей, въ среднемъ на 2½ милл. рублей ежегодно и, наконецъ, съ 1908 по 1912 годъ выручено почти 30 милл. рублей. Всего за пятнадцать лѣтъ переселенческіе склады распространили въ Сибири усовершенствованныхъ сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій и сѣменного матеріала на 46½ милл. руб., при чемъ ежегодные обороты послѣдняго пятилѣтія превышали въ среднемъ обороты перваго пятилѣтія въ 8 разъ. Въ 1913 году еще продано сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій на 7 милл. руб.

Соотвѣтственно росту оборотовъ увеличилось и число переселенческихъ складовъ. Районъ ихъ дѣятельности также съ каждымъ годомъ становился шире. Начавъ въ 1898 году свою дѣятельность устройствомъ 11 пунктовъ продажи въ четырехъ районахъ (Тобольскомъ, Акмолинскомъ, Томскомъ и Енисейскомъ), склады постепенно распространили свои операціи на всѣ заселяемые районы, за исключеніемъ лишь Кавказа и коренныхъ областей Туркестана, и имѣли въ концѣ 1913 года свыше 300 пунктовъ продажи. Частныхъ складовъ уже въ 1911 году насчитывалось въ колонизуемыхъ районахъ свыше 600. Такимъ образомъ общее число сельско-хозяйственныхъ складовъ за Ураломъ въ настоящее

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Переселенческій складъ сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій въ Павлодарѣ.

время свыше 1.000. Частные склады большею частью работаютъ въ тѣхъ же городахъ и селеніяхъ, въ которыхъ открыты и переселенческіе склады.

Значеніе складовъ Переселенческаго Управленія для Сибири не ограничилось тѣми задачами, которыя поставлены были въ началѣ ихъ дѣятельности. Распространяя машины и орудія высокаго качества, склады вмѣстѣ съ тѣмъ поддерживаютъ цѣны на умѣренномъ уровнѣ и являются основнымъ регуляторомъ всей сибирской торговли сельско-хозяйственнымъ инвентаремъ. Прекращеніе ихъ дѣятельности прежде всего отразилось бы на общемъ повышеніи цѣнъ, а также привело бы къ прекращенію торговли въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ склады не приносятъ прибыли, хотя въ цѣляхъ успѣшнаго заселенія именно тамъ въ особенности и нужны.

Въ общей сложности, съ 1898 года по 1 января 1914 года переселенческіе склады получили чистой прибыли до 3.900 тыс. рублей; изъ нихъ свыше 700.000 рублей обращено на разныя культурныя мѣропріятія. За счетъ этихъ прибылей съ 1903 года содержится единственная въ Сибири Пѣтуховская школа монтеровъ и при ней широко оборудованная ремонтная мастерская. Свыше 100.000 рублей обращено изъ прибылей складовъ на насажденіе въ Тарскихъ урманахъ лѣсотехническихъ промысловъ, въ цѣляхъ использованія лѣсныхъ матеріаловъ и пред-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

оставленія мѣстному населенію заработковъ. Болѣе 50.000 рублей израсходовано на показательныя работы для ознакомленія населенія съ неизвѣстными ему машинами и на испытаніе поступающихъ на сибирскій рынокъ новыхъ орудій и машинъ и т. д.

Особое для Сибири значеніе сельско-хозяйственныхъ складовъ ярко обнару-

Продовольственная кампанія 1911—1912 годовъ. Выдача сѣменного хлѣба съ Пѣтуховскаго склада. (Тобольская губернія).

жилось въ дѣлѣ продовольственной помощи населенію. Съ конца 1907 года при главной конторѣ сельско-хозяйственныхъ складовъ въ гор. Омскѣ учрежденъ былъ особый продовольственный отдѣлъ, предназначенный для завѣдыванія 22-мя казенными зернохранилищами, выстроенными Переселенческимъ Управленіемъ за счетъ Томскаго и имперскаго продовольственныхъ капиталовъ въ 1904—1905 годахъ. Всего было выстроено тогда 22 зернохранилища, общей вмѣстимостью около одного милліона пудовъ; изъ нихъ 18 зернохранилищъ въ Акмолинской области и 4 по линіи Сибирской желѣзной дороги, въ предѣлахъ Тобольской и Томской гу-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

берній. Имѣя въ своемъ распоряженіи эти зернохранилища съ соотвѣтствующимъ штатомъ служащихъ, продовольственный отдѣлъ представляетъ собою готовую хозяйственную организацію для закупки въ годы неурожаевъ хлѣба, выдачи его, по указаніямъ крестьянскихъ учрежденій, нуждающимся и для храненія хлѣба, поступающаго съ населенія въ возвратъ выданныхъ ссудъ. Заготовка хлѣба и выдача его производились продовольственнымъ отдѣломъ неоднократно. При-

Продовольственная кампанія 1911—1912 годовъ. Выдача сѣна съ Курганскаго склада. (Тобольская губернія).

обрѣтенный такимъ путемъ опытъ особенно пригодился въ продовольственную кампанію 1911—1912 годовъ, когда въ Тобольской губерніи и въ Акмолинской и Тургайской областяхъ приходилось бороться съ послѣдствіями неурожая не только хлѣбовъ, но и травъ; къ этому дѣлу привлечены были всѣ сельско-хозяйственные склады постигнутыхъ неурожаемъ и сосѣднихъ районовъ. За полнымъ истощеніемъ мѣстныхъ запасовъ корма, на склады возложена была заготовка сѣна. Къ концу августа 1911 года склады заготовили уже 2.600 тыс. пудовъ сѣна, затѣмъ въ теченіе зимы закупили и доставили на мѣста назначенія еще 950.000 пудовъ, а всего свыше 3½ милл. пудовъ. Складамъ приходилось въ большинствѣ случаевъ и раздавать это сѣно нуждающимся.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Одновременно склады принимали дѣятельное участіе и въ снабженіи населенія пострадавшихъ отъ неурожая губерній продовольственнымъ и сѣменнымъ хлѣбомъ. Складамъ поручено было заготовить, доставить, хранить и въ нѣкоторыхъ случаяхъ выдавать въ ссуду или же продавать населенію продовольственный и сѣменной хлѣбъ для областей Акмолинской и Тургайской и губерній Тобольской, Оренбургской и Пермской. Заготовка эта, по мѣрѣ выясненія на мѣстахъ размѣровъ нужды, постепенно приняла широкіе размѣры. Къ концу кампаніи складами было заготовлено на отпущенныя Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ средства до 13 милліоновъ пудовъ разнаго хлѣба.

Работа служащихъ сельско-хозяйственныхъ складовъ въ кампанію 1911—1912 годовъ протекала при исключительно тяжелыхъ условіяхъ. Заготовка хлѣба велась преимущественно путемъ скупки на мѣстахъ, по мелочамъ, непосредственно отъ крестьянъ-старожиловъ и переселенцевъ. Громадныя разстоянія, необезпеченность Сибири желѣзнодорожными путями, сосредоточеніе всей заготовки хлѣба на сибирскомъ рынкѣ во избѣжаніе повышенія цѣнъ въ Европейской Россіи, наконецъ, затянувшаяся осенняя распутица, тормозившая подвозъ хлѣба къ станціямъ и развозку купленнаго продовольствія въ неурожайныя мѣстности, — все это крайне затрудняло работу. Тѣмъ не менѣе склады справились съ возложеннымъ на нихъ дѣломъ.

Продовольственная кампанія 1911—1912 годовъ показала, какое значеніе имѣетъ наличность готовой хозяйственной организаціи на мѣстахъ, и дѣятельность складовъ по обезпеченію народнаго продовольствія признана была весьма полезной. Въ связи съ этимъ, Высочайше утвержденнымъ 12 января 1913 года положеніемъ Совѣта Министровъ намѣчено дальнѣйшее расширеніе сѣти казенныхъ зернохранилищъ на Тобольскую губернію и Тургайскую область, съ отпускомъ на постройку ихъ до 1.200 тыс. рублей. Нѣсколько позднѣе признано желательнымъ устройство такихъ же зернохранилищъ и на Дальнемъ Востокѣ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Торговля, промышленность, кредитъ.

(*П. П. Румянцевъ*).

Азіатская Россія, составляющая въ территоріальномъ и административномъ отношеніяхъ одно неразрывное цѣлое съ Европейской Россіей, въ смыслѣ экономическомъ — типичная *колонія*.

Рѣдкое, малокультурное, частью даже кочевое населеніе, разбросанное на громадныхъ пространствахъ тайги и степей, бездорожье внутри страны и отдаленность отъ культурныхъ центровъ Европейской Россіи и сосѣднихъ странъ—вотъ условія, опредѣляющія торгово-промышленный обликъ Азіатской Россіи.

Въ первое время послѣ присоединенія Сибири къ московскому царству торговыя сношенія съ азіатскими владѣніями почти отсутствовали; экономическое значеніе новыхъ земель ограничивалось лишь взиманіемъ съ покоренныхъ народовъ „ясака“ цѣнной пушниной. Но постепенно, на ряду съ собираніемъ дани, начался и торгъ съ сибирскими инородцами, сперва мѣновой, а затѣмъ превратившійся въ обычную торговлю.

Торговля расширялась и развивалась по мѣрѣ заселенія края русскими людьми, по мѣрѣ образованія городовъ и селеній и открытія движенія по сухопутнымъ и воднымъ путямъ.

Но все же еще въ концѣ XVIII и въ первой половинѣ XIX столѣтія торговыя сношенія между Азіатской и Европейской Россіей были незначительны. И крестьянское, и помѣщичье хозяйства крѣпостной Россіи носили полунатуральный характеръ, обрабатывающая промышленность существовала преимущественно въ видѣ кустарныхъ или домашнихъ промысловъ. Еще въ большей степени „натуральнымъ“ было хозяйство сибиряковъ—и русскихъ, и инородцевъ.

Слѣдовательно, для торговли оставалось очень узкое поприще. Она основывалась, главнымъ образомъ, на различіи естественныхъ богатствъ Азіи и Европы. Изъ Азіи шли шкуры рѣдкихъ въ Европѣ звѣрей, шло сырье, и тогда уже дешевое въ Сибири и дорогое въ Россіи, китайскій чай (транзитомъ черезъ Сибирь), „бухарскіе“ [1]) товары (шелкъ, мерлушка, сухіе фрукты, рисъ, хлопокъ). Въ Азію ввозились издѣлія изъ металла, спиртъ, табакъ, сахаръ, а впослѣдствіи—хлопчатобумажныя ткани.

[1]) Въ первой половинѣ XIX столѣтія Средне-азіатскія владѣнія не входили еще въ составъ Россійской имперіи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Эпоху въ развитіи азіатской промышленности и торговли составило проложеніе въ Азіатской Россіи желѣзныхъ дорогъ и, въ частности, — великаго сибирскаго пути.

Желѣзныя дороги, а также развитіе парового транспорта по воднымъ путямъ приблизили къ Европейской Россіи наши азіатскія окраины и сдѣлали доступными для торговли такія отдаленныя области, путешествіе въ которыя ранѣе было весьма труднымъ и дорого стоящимъ предпріятіемъ.

Первымъ послѣдствіемъ соединенія Сибири съ Европейской Россіей желѣзной дорогой было громадное увеличеніе переселенческаго потока за Уралъ. Этотъ ростъ русской колонизаціи для Азіатской Россіи равнозначащъ росту ея производительныхъ силъ.

Но колонизація Азіатской Россіи была и остается почти исключительно земледѣльческой. Русскій переселенецъ распахиваетъ азіатскія степи, мѣстами расчищаетъ подъ пашни тайгу. Полудикіе табуны скота, бродившаго у туземцевъ и лѣто, и зиму на подножномъ корму, понемногу уступаютъ мѣсто культурному скотоводству. Но въ результатѣ этой хозяйственной дѣятельности увеличивается производство хлѣба и другихъ продуктовъ потребленія, производство сырья, переработкой же ихъ въ фабрикаты почти никто не занимается. Обрабатывающая промышленность въ Азіатской Россіи, большею частью, не вышла за предѣлы домашнихъ промысловъ, или „кустарничества“.

Такимъ образомъ, развитіе въ Азіатской Россіи парового транспорта и заселеніе Сибири русскими переселенцами создали въ Азіи обширный и быстро растущій *рынокъ* для продуктовъ обрабатывающей промышленности, достигшей въ Европейской Россіи къ концу XIX и началу XX столѣтія уже значительнаго развитія. Взамѣнъ же ввозимыхъ фабрикатовъ Азіатская Россія вывозитъ все въ бо̀льшихъ и бо̀льшихъ количествахъ производимые ею сырые и полуобработанные продукты, которые идутъ и въ Европейскую Россію, и въ государства Западной Европы.

Товарообмѣнъ Азіатской Россіи не ограничивается ея сношеніями съ европейской частью имперіи. Въ Азіатскую Россію идутъ товары изъ-за границы, преимущественно черезъ порты Дальняго Востока; съ другой стороны, Азіатская Россія служитъ транзитнымъ путемъ для ввоза къ намъ сырья изъ пограничныхъ странъ: Монголіи, Кульджи, Кашгара, Афганистана, Персіи и для вывоза въ эти страны нашихъ фабрикатовъ. Но заграничный товарообмѣнъ Азіатской Россіи не мѣняетъ очерченнаго выше общаго характера ея торговли, а только расширяетъ рынокъ, откуда поступаетъ сырье и куда идутъ фабрикаты.

Въ сосѣднихъ съ нами азіатскихъ странахъ Россія и по скупкѣ сырья, и по сбыту предметовъ обрабатывающей промышленности встрѣчаетъ конкурентовъ въ лицѣ англійскихъ, нѣмецкихъ, американскихъ и японскихъ фирмъ. Но эта конкуренція вытѣсняетъ русскую торговлю и русскіе товары только на Дальнемъ Востокѣ.

Такимъ образомъ, въ западной части Азіатской Россіи товарообмѣнъ ея съ Европейской Россіей расширяется за предѣлы государственной границы; въ восточной части, наоборотъ, часть русскаго рынка захвачена иностранной торговлей.

Восточная граница, за которой Европейская Россія теряетъ уже значеніе

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

поставщицы фабрикатовъ для Азіатской Россіи, лежитъ, приблизительно, посрединѣ Забайкальской области. Это подтверждается помѣщаемой ниже табличкой прибытія по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ изъ Европейской Россіи (въ процентахъ къ общему прибытію).

Дороги назначенія.	Наименованіе грузовъ.			
	Земледѣльческія машины и орудія.	Машины, кромѣ земледѣльческихъ.	Металлъ не въ дѣлѣ.	Металлическія издѣлія.
Уссурійская желѣзная дорога .	6,7	8,8	12,3	10,9
Китайская Восточная желѣзная дорога	2,2	36,7	28,5	41,5
Забайкальская желѣзная дорога	63,6	81,5	93,1	64,2
Сибирская желѣзная дорога .	80,4	82,3	93,0	83,8

До закрытія порто-франко на Дальнемъ Востокѣ иностранные товары господствовали тамъ почти безраздѣльно. Теперь въ Приамурьѣ конъюнктура становится болѣе благопріятной для русской торговли. Однако, и при существующей таможенной охранѣ русской промышленности еще много надо поработать надъ улучшеніемъ качества и удешевленіемъ какъ цѣны производства, такъ и доставки товаровъ для того, чтобы съ успѣхомъ бороться на Дальнемъ Востокѣ съ иностранной конкуренціей.

До самаго послѣдняго времени на Дальнемъ Востокѣ хлѣбъ, мясо и прочіе продукты потребленія ввозились и ввозятся изъ Маньчжуріи; оттуда же шли рабочія руки; фабричныя издѣлія черезъ порты Тихаго океана привозились изъ Америки, Японіи и т. д.

Экономическое завоеваніе русскими этой отдаленной окраины идетъ исподволь и довольно медленно, по мѣрѣ русской колонизаціи Приамурья и развитія желѣзнодорожныхъ сообщеній.

Несмотря на то, что Азіатская Россія имѣетъ пограничную съ иностранными государствами линію протяженіемъ во много тысячъ верстъ, внѣшняя ея торговля невелика. Причина этого лежитъ въ малой культурности нашихъ азіатскихъ сосѣдей, сохраняющихъ еще въ значительной мѣрѣ натуральный строй хозяйства.

Задерживаетъ развитіе нашей азіатской международной торговли и бездорожье. Наши конкуренты на востокѣ — японцы, американцы, англичане, а въ послѣднее время, и нѣмцы—развили тамъ паровой транспортъ водными и желѣзными путями и вытѣсняютъ русскіе товары со старинныхъ азіатскихъ рынковъ. У насъ лишь въ недавніе годы началось въ Азіи желѣзнодорожное строительство, но и въ настоящее время отъ Андижана вплоть до Маньчжуріи нѣтъ въ государственной границѣ иныхъ путей, кромѣ караванныхъ, по которымъ тянутся вереницы верблюдовъ и обозы скрипучихъ арбъ, живо напоминающія, пожалуй, времена великаго переселенія народовъ, но очень мало удовлетворяющія требованіямъ современной торговли.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Торговля съ иностранными государствами по азіатской границѣ [1]) характеризуется слѣдующими цифрами:

Всего привезено товаровъ въ 1909—1911 г.г. (въ среднемъ за годъ).

	УЧАСТКИ ГРАНИЦЫ.					По всей границѣ.
	Каспійское море.	Средне-азіатская сухопутная граница.	Западно-китайская сухопутная граница.	Восточно-китайская сухопутная граница.	Порты Тихаго океана.	
		Тыс	ячъ	пуд	овъ.	
Всего привезено товаровъ	7.476,3	2.778	3.284,7	20.180	16.651,3	50.370,3
		Тыс	ячъ	руб	лей.	
На сумму	19.894,9	11.480,9	13.692,4	29.249,6	56.498,3	130.816,1
Въ томъ числѣ:						
I. Жизненныхъ припасовъ . . .	9.590,3	2.372,3	469,7	18.273,3	43.717	74.422,6
II. Сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ	9.864,3	7.207,3	6.477	6.445	4.180	34.173,6
III. Животныхъ	20,6	707	2.455,7	2.035,3	1.179,3	6.397,9
IV. Издѣлій	419,7	1.194,3	4.290	2.496	7.422	15.822

Всего вывезено товаровъ въ 1909—1911 г.г. (въ среднемъ за годъ).

	УЧАСТКИ ГРАНИЦЫ.					По всей границѣ.
	Каспійское море.	Средне-азіатская сухопутная граница.	Западно-китайская сухопутная граница.	Восточно-китайская сухопутная граница.	Порты Тихаго океана.	
		Тыс	ячъ	пуд	овъ.	
Всего вывезено товаровъ	6.760	1.241,7	562,3	2.830,3	2.876,3	14.270,6
		Тыс	ячъ	руб	лей.	
На сумму	19.626 3	10.380,7	8.003,7	11.045	2.884,7	51.940,4
Въ томъ числѣ:						
I. Жизненныхъ припасовъ	11.483	2.707,7	600,7	5.181,3	1.918,7	21.891,4
II. Сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ	1.158,3	741,3	1.512	1.965	814	6.190,6
III. Животныхъ	17,3	30	41,3	12 7	16	117,3
IV. Издѣлій	6.967,7	6 901,7	5.849,7	3.886	136	23.741,1

[1]) Въ разсмотрѣніе принята граница, начиная отъ Каспійскаго моря и далѣе на востокъ; Персія, такимъ образомъ, входитъ сюда лишь небольшой частью.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

1909—1911 г. г.

\+ болѣе } вывезено, чѣмъ ввезено (въ среднемъ за одинъ годъ).
— менѣе }

Участки границы.	ВСЕГО.		Въ томъ числѣ (тысячъ рублей).			
	Тысячъ пудовъ.	На сумму тысячъ рублей.	Жизненныхъ припасовъ.	Сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ	Животныхъ.	Издѣлій.
Каспійское море	— 716,3	— 268,6	+ 1.892,7	— 8.706	— 3,3	+ 6.548
Средне-азіатская сухопутная граница.	— 1.536,3	— 1.100,2	+ 335,4	— 6.466	— 677	+ 5.707,4
Западно-китайская сухопутная граница	— 2.722,4	— 5.688,7	+ 131	— 4.965	— 2.414,4	+ 1.559,7
Восточно-китайская сухопутн. граница.	—17.349,7	—18.204,6	—13.092	— 4.480	— 2.022,6	+ 1.390
Порты Тихаго океана	—13.775	—53.613,6	—41.798,3	— 3.366	— 1.163,3	— 7.286
Итого	—36.099,7	—78.875,7	—52.531,2	— 27.983	— 6.280,6	+ 7.919,1

Ежегодный вывозъ черезъ азіатскую границу составлялъ въ среднемъ за трехлѣтіе 1909—1911 годовъ—3,8% общеимперскаго вывоза (53,7 милліона рублей изъ 1.421,7 милліоновъ); привозъ—14,2% общеимперскаго привоза (130,8 и 920,4 милліоновъ рублей), а общій оборотъ—8% *общеимперскаго оборота внѣшней торговли*. Такимъ образомъ, азіатская внѣшняя торговля составляетъ лишь ничтожную долю общеимперской заграничной торговли. При этомъ по имперіи торговый балансъ даетъ въ среднемъ за годъ въ трехлѣтіе 1909—1911 г.г. 501,3 милліоновъ рублей превышенія вывоза надъ ввозомъ, по азіатской же границѣ, наоборотъ, ввозъ превышаетъ вывозъ на 77,1 милліоновъ рублей.

Изъ отдѣльныхъ участковъ азіатской границы наибольшій торговый оборотъ имѣютъ порты Тихаго океана, черезъ которые вывозится и ввозится товаровъ въ годъ на 59,4 милліона рублей; второе мѣсто занимаетъ восточно-китайская сухопутная граница, съ оборотомъ въ 42,1 милліона рублей; третье—Каспійское море, съ оборотомъ въ 39,5 милліоновъ; наконецъ, западно-китайская и средне-азіатская сухопутныя границы имѣютъ, приблизительно, одинаковый годовой оборотъ внѣшней торговли въ 21,7 и въ 21,9 милліоновъ рублей.

Что касается торговаго баланса, то невыгодность его понижается отъ восточныхъ участковъ границы къ западнымъ: стоимость привоза превышаетъ стоимость вывоза въ портахъ Тихаго океана на 53,6 милліоновъ рублей, а въ портахъ Каспійскаго моря—всего на 270 тысячъ рублей.

Такое колебаніе торговаго баланса характерно для нашей азіатской внѣшней торговли. Она носитъ на западныхъ участкахъ границы транзитный характеръ, такъ какъ большая часть вывозимыхъ товаровъ идетъ изъ Европейской Россіи, и въ Европейскую же Россію направляются, главнымъ образомъ, товары, привозимые изъ-за границы. Иначе обстоитъ дѣло на Дальнемъ Востокѣ. Тамъ внѣшняя

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

торговля, такъ сказать, мѣстнаго характера: населеніе Дальняго Востока само потребляетъ иноземные продукты въ громадномъ количествѣ.

Эти различія выступаютъ еще яснѣе, если обратиться къ отдѣльнымъ группамъ товаровъ. На всѣхъ участкахъ границы привозъ сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ и животныхъ преобладаетъ надъ вывозомъ. Но привозъ жизненныхъ припасовъ превышаетъ вывозъ только въ портахъ Тихаго океана и на восточно-китайской сухопутной границѣ. На западныхъ участкахъ Россія вывозитъ жизненные припасы (сахаръ, бакалею, муку и т. п.).

Равнымъ образомъ, Россія вывозитъ черезъ азіатскую границу издѣлія фабрично-заводской промышленности, и привозъ этихъ издѣлій выше ихъ вывоза только въ портахъ Тихаго океана, на Дальнемъ Востокѣ.

И привозъ, и вывозъ черезъ азіатскую границу дробится между многими видами товаровъ, и нельзя назвать ни одного, который бы занялъ преобладающее мѣсто въ азіатской внѣшней торговлѣ.

Прежде такимъ предметомъ былъ чай, который шелъ, преимущественно, черезъ кяхтинскую таможню. Теперь значительныя количества чая ввозятся черезъ европейскую границу, моремъ. Въ 1912 году, напримѣръ, изъ 4 милл. пудовъ чая 1,6 милл. пудовъ было ввезено черезъ европейскую границу и Закавказье.

„Внутренняя“ торговля Азіатской Россіи и товарообмѣнъ ея съ Европейской Россіей до постройки желѣзныхъ дорогъ были, какъ уже отмѣчено выше, ничтожны по размѣрамъ и первобытны по характеру.

Торговля сосредоточивалась на ярмаркахъ, изъ которыхъ для Азіатской Россіи наибольшее значеніе имѣли Нижегородская и Ирбитская. Отсюда товары расходились къ мѣстамъ потребленія, частью водными путями, а больше—гужемъ. По сибирскимъ трактамъ тянулись безконечные обозы.

При такой организаціи торговли и такихъ путяхъ сообщенія, товары доставлялись крайне медленно, съ большимъ рискомъ въ отношеніи утери и порчи и по очень высокимъ фрахтамъ; капиталы обращались медленно, и прибыльность торговли основывалась на непомѣрно высокихъ цѣнахъ на товаръ, которыя устанавливали почти монопольно немногіе купцы, ѣздившіе къ „Макарію“.

Розничные торговцы, находившіеся отъ нихъ въ полной зависимости, въ свою очередь, наживались за счетъ крестьянъ и инородцевъ. Скупка сырья—особенно, конечно, у инородцевъ — также была обставлена беззастѣнчивой эксплуатаціей.

Всѣ эти явленія, свойственныя средневѣковью, съ постройкой желѣзныхъ дорогъ и развитіемъ парового транспорта на водныхъ путяхъ, отходятъ постепенно въ область преданія. Ярмарки утратили былое значеніе. Вмѣсто нихъ, по желѣзнодорожнымъ и отчасти воднымъ путямъ возникли постоянные торговые центры. Таковы въ Сибири города: Омскъ, Ново-Николаевскъ, Томскъ, Иркутскъ и болѣе мелкіе—Тюмень, Барнаулъ, Бійскъ, Семипалатинскъ, Павлодаръ, Курганъ, Петропавловскъ, Красноярскъ и другіе; на Дальнемъ Востокѣ: Чита, Благовѣщенскъ, Владивостокъ, Хабаровскъ, Никольскъ-Уссурійскій, Николаевскъ на Амурѣ; въ Средней Азіи: Ташкентъ, Кокандъ, Самаркандъ, Андижанъ, Красноводскъ. Города эти, какъ и многіе другіе, не перечисленные выше, растутъ съ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

чисто-„американской“ быстротой. Въ нихъ сосредоточены товарные склады, конторы и представительства крупнѣйшихъ русскихъ и заграничныхъ фирмъ.

Въ сторонѣ отъ этихъ центровъ, разбросанныхъ среди громадныхъ малозаселенныхъ пространствъ Азіатской Россіи, торговля носитъ, правда, еще примитивный характеръ и тѣсно переплетается съ мѣной и ростовщичествомъ. Средоточіемъ ея являются мелкія ярмарки, имѣющія только мѣстное значеніе, и базары. Пути сообщенія—гужевые и караванные.

Однако и въ этихъ азіатскихъ захолустьяхъ замѣтны теперь новыя явленія. Съ быстрымъ заселеніемъ азіатскихъ владѣній русскими крестьянами, возникли многочисленные поселки, которые естественно стали для туземцевъ культурными и торговыми центрами, и въ Азіатской Россіи въ настоящее время развилась обычная сельская торговля. Съ другой стороны, проложеніе въ Азіатской Россіи желѣзныхъ дорогъ открыло доступъ на отдаленныя окраины многочисленнымъ агентамъ современной торговли. Коммивояжера теперь можно встрѣтить и въ киргизской степи, и въ горахъ Туркестана, и въ тайгѣ, и на „маряхъ“ Приамурья. За многія сотни верстъ отъ желѣзной дороги, въ „кошомной“ юртѣ полудикаго кочевника находишь швейную машину Зингера, тульскій самоваръ и фарфоровую посуду Кузнецова.

Главнѣйшими торговыми путями, связывающими Европейскую Россію съ Азіатской, являются: для Сибири—1) желѣзнодорожный, по Сибирской желѣзной дорогѣ, и 2) водно-желѣзнодорожный—черезъ Екатеринбургъ — Тюмень, систему рѣки Оби [1]); для Туркестана — 1) желѣзнодорожный, по Ташкентской желѣзной дорогѣ, и 2) водно-желѣзнодорожный—черезъ Каспійское море и Средне-азіатскую желѣзную дорогу. Кромѣ этихъ путей, существуютъ еще морскіе: черезъ Ледовитый океанъ и впадающія въ него рѣки и черезъ Тихій океанъ. Однако оба послѣдніе пути имѣютъ пока еще сравнительно малое значеніе, — первый потому, что еще недостаточно изслѣдованъ [2]), второй потому, что слишкомъ длиненъ.

Съ постройкой въ Азіатской Россіи желѣзныхъ дорогъ получилась возможность болѣе или менѣе точно учитывать товарное движеніе на основаніи статистики желѣзнодорожныхъ перевозокъ [3]). Конечно, желѣзнодорожныя перевозки не исчерпываютъ всего товарообмѣна: существуетъ еще водный и гужевой транспортъ, изъ которыхъ только относительно перваго имѣются отрывочныя и неточныя свѣдѣнія. Но желѣзнодорожное товарное движеніе, если и не позволяетъ учесть всего товарообмѣна, то все же даетъ ясную общую его картину.

Годовое отправленіе товаровъ по всѣмъ азіатскимъ дорогамъ въ среднемъ за пятилѣтіе 1906—1910 г.г. составляло 261 милліонъ пудовъ. Теперь, конечно, эта средняя давно уже превзойдена дѣйствительностью, такъ какъ ежегодно товарное движеніе растетъ, и уже въ 1909 году оно превышало 300 милліоновъ пудовъ.

---

[1]) Съ 1913 года открыто движеніе по Тюмень-Омской желѣзной дорогѣ, ослабляющей значеніе воднаго пути.

[2]) См. ниже особый очеркъ: „Сѣверный морской путь“.

[3]) Въ Атласѣ помѣщена „діаграмма вывоза товаровъ изъ Азіатской Россіи (№ 64), показывающая отправленіе по азіатскимъ желѣзнымъ дорогамъ главнѣйшихъ грузовъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Водный транспортъ отстаетъ отъ желѣзнодорожнаго: за трехлѣтіе 1907—1909 годовъ въ среднемъ за годъ отправлялось товаровъ по воднымъ путямъ бассейна рѣки Оби (р.р. Обь, Иртышъ, Тоболъ, Тура, Бія, Томь)—72,7 милліоновъ пудовъ и по бассейну рѣки Енисея—10,3 милліоновъ пудовъ. Слѣдуетъ отмѣтить, что товарное движеніе въ бассейнѣ рѣки Оби падаетъ, что стоитъ въ прямой связи съ развитіемъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ этомъ районѣ.

Принимая во вниманіе, что вышеприведенныя цифры не относятся ко многимъ другимъ воднымъ путямъ и совсѣмъ не касаются морского и сухопутнаго гужевого транспорта, слѣдуетъ допустить, что общіе размѣры товарнаго движенія въ Азіатской Россіи никакъ не менѣе полумилліарда пудовъ; вѣрнѣе же—больше этого количества.

Въ общемъ товарномъ движеніи по желѣзнымъ дорогамъ выдѣляются слѣдующіе грузы:

Хлѣбъ	35,6 %	общаго отправленія
Хлопокъ	4,3 %	„ „
Масло	1,5 %	„ „
Рыба	1,2 %	„ „
Мясо	1,0 %	„ „

Это—грузы азіатскаго вывоза, показывающіе, что Азіатская Россія, въ извѣстной мѣрѣ, кормитъ и одѣваетъ Европейскую Россію.

О характерѣ грузовъ ввозныхъ можно судить по статистикѣ ввоза на Сибирскую желѣзную дорогу. Всего ввозится:

Желѣзныхъ издѣлій	10,8 %	всего ввоза
Желѣза, стали, чугуна не въ дѣлѣ . .	5,0 %	„ „
Земледѣльческихъ машинъ	10,6 %	„ „
Прочихъ машинъ	1,2 %	„ „
Мануфактурнаго товара	2,5 %	„ „

Изъ остальныхъ предметовъ ввоза болѣе значительныя группы составляютъ сахаръ, бакалея, напитки и т. п.

Самымъ важнымъ продуктомъ, который отправляетъ Азіатская Россія, является хлѣбъ. На Сибирской дорогѣ онъ составляетъ 64,1 % всего вывоза, а по всѣмъ дорогамъ—35,6% всего отправленія (какъ мѣстнаго, такъ и за предѣлы дороги). Изъ этого количества болѣе 70% вывозится въ зернѣ и лишь 30% мукой. Большая часть отправленій предназначена для Европейской Россіи, въ частности, на Уралъ, къ портамъ Балтійскаго моря, на Котласъ и Архангельскъ, на Самару и Саратовъ. Такъ, въ 1906—1910 г.г. средняя сумма отправленій въ годъ равнялась 93.014,4 тыс. пудовъ; изъ нихъ 49.024,0 тыс. пудовъ шло въ Европейскую Россію, а 40.990,4 тыс. пуд. оставалось въ предѣлахъ Азіатской Россіи.

Скупка зерна (пшеницы) непосредственно у производителей на мѣстахъ встрѣчается сравнительно рѣдко; въ такомъ случаѣ покупателями обычно являются мѣстные лавочники, ссужающіе товаромъ крестьянъ подъ будущій урожай. Въ большихъ размѣрахъ скупка зерна производится на базарахъ особыми агентами.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Покупателями зерна являются, главнымъ образомъ, мукомолы мѣстные и россійскіе, работающіе на рынкѣ не только черезъ своихъ агентовъ, но и черезъ посредниковъ. Экспортеровъ на заграничный рынокъ, за исключеніемъ нѣсколькихъ фирмъ, скупающихъ больше льняное сѣмя (Луи Дрейфусъ и К°), не существуетъ. Скупаютъ зерно также винокуренные заводы.

Райономъ наиболѣе развитой хлѣбной торговли, естественно, являются мѣстности наибольшаго производства хлѣба, тяготѣющія къ западному участку Сибирской желѣзной дороги. Здѣсь сосредоточены крупные мукомольные центры, направляющіе значительную часть своего перемола на востокъ.

За 10 лѣтъ (1901—1910 годы) было отправлено мельничныхъ продуктовъ:

	Всего (тысячъ пудовъ).	Въ томъ числѣ въ Восточную Сибирь.
Изъ Омска	5.494,8	2.327,6
„ Ново-Николаевска	24.550,8	18.155,3
„ Томска	7.839,2	5.814,9

Пунктами наибольшаго отправленія всякихъ хлѣбныхъ грузовъ—зерна и мельничныхъ продуктовъ—являются [1]):

Губерніи и области.	Названіе станцій.	Среднее ежегодное отправленіе (1906—1910 г.г.) тысячъ пудовъ.
Томская	Обь (Ново-Николаевскъ) . .	6.349,8
	Коченево	1.247,4
Акмолинская	Омскъ	1.105,0
	Петропавловскъ	1.674,8
Тобольская	Курганъ	2.374,4
	Пѣтухово	2.379,6
	Макушино	1.494,6

Главнѣйшіе пристанскіе пункты по отправкѣ хлѣба были: (1907—1909 г.г.).

	Среднее ежегодное отправленіе.
По рѣкѣ Оби: Барнаулъ	4.990 тыс. пуд.
„ „ „ Камень	2.769 „ „
„ „ „ Усть-чарышская	1.606 „ „
„ „ Иртышу: Семипалатинскъ	2.484 „ „

По рѣкѣ Амуру отправляетъ много муки Благовѣщенскъ.

По количеству—слѣдующее за хлѣбомъ, а по цѣнности—первое мѣсто среди вывозимыхъ изъ Азіатской Россіи товаровъ занимаетъ хлопокъ.

---

[1]) По Ташкентской желѣзной дорогѣ главными отправителями хлѣба являются станціи Оренбургской и Самарской губерній, которыя не входятъ въ составъ Азіатской Россіи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Хлопокъ вывозился раньше по Волгѣ, теперь же, съ проведеніемъ Ташкентской желѣзной дороги, главнымъ образомъ, по ней. Вмѣстѣ съ измѣненіемъ пути вывоза увеличилось и количество вывозимаго хлопка: въ періодъ съ 1901 г. по 1905 годъ средній ежегодный вывозъ хлопка равнялся 7.050,2 тысячъ пудовъ, а за періодъ съ 1906 г. по 1910 годъ онъ поднялся до 11.123,2 тысячъ пудовъ.

Весь хлопокъ идетъ на хлопчатобумажныя фабрики Европейской Россіи, преимущественно въ Москву и подмосковный промышленный районъ.

Скупка хлопка-сырца производится разъѣзжающими „арбакешами“ или особыми скупщиками, обычно татарами, работающими на хлопкоочистительные заводы. Впрочемъ, большинство мелкихъ хлопководовъ заранѣе продаетъ свой будущій урожай кредиторамъ, дающимъ имъ ссуду подъ хлопокъ, ожидаемый къ осени.

Хлопокъ-сырецъ поступаетъ въ очистку и на широкій рынокъ идетъ уже въ видѣ полуфабриката. Для сдѣлокъ по крупной хлопковой торговлѣ учреждена въ 1907 году хлопковая биржа въ Кокандѣ и особый хлопковый комитетъ при московской биржѣ.

Главными пунктами, изъ которыхъ происходитъ отправка очищеннаго хлопка, являются:

	Среднее ежегодное отправленіе (въ % къ отправленію Средне-азіатской дороги).
Андижанъ	18,8
Кокандъ	15,1
Горчаково	8,7
Чарджуй	6,7
Каганъ	7,1
Федченко	6,1

На третьемъ мѣстѣ среди вывозимыхъ товаровъ по цѣнности и количеству можно поставить сливочное масло. Вывозъ масла развивается весьма быстро: по Сибирской желѣзной дорогѣ въ 1901 году масла было отправлено 2.526,6 тысячъ пудовъ, а теперь (въ 1910 году) его отправляется—4.522,4 тысячъ пудовъ.

Масло вывозится (болѣе половины) къ портамъ Балтійскаго моря, а остальное—по крупнымъ потребительскимъ пунктамъ Европейской Россіи и мѣстнымъ рынкамъ.

Наиболѣе крупными станціями отправленія являются:

	Среднее отправленіе въ годъ (въ тысячахъ пудовъ).
Ново-Николаевскъ	1.268,0
въ томъ числѣ изъ Барнаула (тр. конт.). .	404,6
„ „ „ „ Бійска (тр. конт.). . .	217,0
Курганъ	804,8
Омскъ	733,2
въ томъ числѣ изъ Семипалатинска (тр. конт.)	82,2
Петропавловскъ	162,6

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Вывозъ изъ Азіатской Россіи живого скота незначителенъ. Удобство этого рода груза заключается въ томъ, что его можно доставлять къ желѣзнымъ дорогамъ гономъ и при томъ изъ очень отдаленныхъ мѣстъ. Скупка скота происходитъ на инородческихъ, главнымъ образомъ, киргизскихъ ярмаркахъ.

Въ среднемъ въ годъ отправляется съ дорогъ Азіатской Россіи—288.500 головъ всякаго скота, въ томъ числѣ въ Европейскую Россію — 114.038 головъ. Главными пунктами назначенія являются: Петербургъ (75.413 головъ) и Москва (1.597 головъ).

Продукты отъ убоя скота (мясо, жировые товары) отправляются, главнымъ образомъ, зимой. Обычно, скотъ пригоняется съ осени къ такимъ пунктамъ, какъ Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ, Ново-Николаевскъ, и тамъ производится забой. Главными рынками для мяса служатъ Петербургъ и Москва; первый потребляетъ 38,87% всего вывоза въ Европейскую Россію, а вторая—29,76%. Слѣдуетъ отмѣтить также движеніе мясного товара на Дальній Востокъ: въ перевозкахъ мяса въ предѣлахъ Азіатской Россіи оно составило 36,27%.

Жиры и сало вывозятся съ Сибирской и Ташкентской желѣзныхъ дорогъ. Рынками для нихъ служитъ прежде всего Москва, а затѣмъ — Казань, куда грузы идутъ желѣзнодорожно-воднымъ путемъ. Общее отправленіе жировъ и сала въ годъ равно 657,1 тысячъ пудовъ; изъ нихъ 69,2% отправляется въ Европейскую Россію.

Кожи, шкуры, шерсть и овчины поставляютъ Сибирская, Ташкентская и Средне-азіатская желѣзныя дороги; остальные пути сообщенія имѣютъ ничтожное значеніе.

	Кожи и шкуры (тыс. пуд.).	Шерсть (тыс. пуд.).
Среднее годовое отправленіе за 5 лѣтъ (1906—1910 годы) .	1.410,6	1.955,4
Въ томъ числѣ:		
съ Сибирской желѣзной дороги	581,3	403,6
съ Ташкентской желѣзной дороги	541,6	816,5
со Средне-Азіатской жел. дор .	162,9	648,6
съ Забайкальской жел. дор. .	124,8	86,7

Въ торговлѣ шерстью особенно выдѣляются туркестанскія дороги, что объясняется развитіемъ въ Туркестанѣ овцеводства.

Перевозка жировыхъ товаровъ совершается также и водными путями, особенно на Тюмень, гдѣ происходитъ извѣстная „жировая ярмарка“. Перевозки кожъ и шерсти по десяти важнѣйшимъ пристанямъ Обскаго бассейна въ среднемъ за 1906—1909 годы равнялись:

По отправленію		По прибытію	
кожи.	шерсти.	кожи.	шерсти.
(тысячи пудовъ).			
507	439	631	409

Главной пристанью назначенія для шерсти былъ Омскъ, для другихъ жировыхъ товаровъ—Тюмень.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Главныя массы жировыхъ грузовъ направляются въ Европейскую Россію. Въ послѣдней для кожъ и шкуръ имѣетъ особенное значеніе уральскій рынокъ и уральскія станціи для перегрузки на пароходы: къ нимъ идетъ 53,1% всего отправленія въ Европейскую Россію. Средне-азіатская и Ташкентская желѣзныя дороги имѣютъ значительное отправленіе на балтійскіе порты.

Овчины разсылаются по отдѣльнымъ рынкамъ, изъ которыхъ слѣдуетъ отмѣтить Шую, Казань и Москву.

Рыбные грузы, судя по размѣру и характеру рыбныхъ промысловъ, должны были бы поступать болѣе всего съ Дальняго Востока, съ рѣки Амура. Однако тяжесть желѣзнодорожнаго тарифа и невозможность полученія на мѣстѣ производства перевозочнаго свидѣтельства на весь путь побуждали промышленниковъ до послѣдняго времени предпочитать морской путь для перевозки товара въ метрополію. До сихъ поръ дальневосточные промыслы работаютъ на японскій рынокъ. И только въ самое послѣднее время, съ пониженіемъ желѣзнодорожнаго тарифа на рыбные грузы, эта картина измѣняется къ лучшему, и рыба идетъ въ большихъ количествахъ по Сибирской дорогѣ на русскіе рынки.

Большое значеніе имѣютъ промыслы Аральскаго моря, снабжающіе рыбой Европейскую Россію, какъ это показываютъ данныя о перевозкѣ рыбы по Ташкентской жел. дорогѣ: изъ всего отправленія рыбы по этой дорогѣ 64,1% падаетъ на Европейскую Россію. По Сибирской жел. дорогѣ отправленіе въ Европейскую Россію составляетъ только 37,6% всей перевозки рыбы; на Забайкальской—4,8% и Уссурійской—3,6%. Послѣднія цифры свидѣтельствуютъ, что сибирскіе рыбные промыслы работаютъ почти исключительно на мѣстные рынки.

Рыбные грузы идутъ и водными путями. Наиболѣе значительныя пристани по движенію рыбныхъ грузовъ слѣдующія:

Среднее за годъ (1907 — 1909 г.г.).

	Прибытіе. (тысячи	Отправленіе. пудовъ).
Обдорскъ . . .	—	146
Тобольскъ . . .	229	97
Тюмень	134	2
Енисейскъ . . .	109	76

Изъ грузовъ ввоза въ Азіатскую Россію наиболѣе показательными для роста этого рынка являются мануфактурные товары, и въ связи съ развитіемъ русской колонизаціи, земледѣльческія машины.

Если принять сумму ввоза по желѣзнымъ дорогамъ въ Азіатскую Россію за десятилѣтіе 1901—1910 г.г. равной 100, то измѣненіе по годамъ ввоза мануфактуры и земледѣльческихъ орудій выразится такими цифрами:

Годы.	Мануфактурные товары.	Земледѣльческія машины и орудія.
1901	8,3	2,0
1902	7,2	3,3
1903	7,5	5,4
1904	8,0	3,2

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Годы.	Мануфактурные товары.	Земледѣльческія машины и орудія.
1905. . . .	7,7	4,1
1906. . . .	11,7	9,8
1907. . . .	11,5	14,6
1908. . . .	11,2	17,7
1909. . . .	12,6	21,1
1910. . . .	14,3	18,8
1901—1910 . .	100,0	100,0

Для мануфактурныхъ товаровъ самымъ крупнымъ рынкомъ является Туркестанъ, потребляющій болѣе половины всего ввоза въ Азіатскую Россію. Крупнѣйшими центрами, въ которые поступаетъ мануфактура, слѣдуетъ признать для Туркестана Коканд̀ъ (431,4 тыс. пуд.); въ Сибири — Омскъ (292,0 тыс. пуд.), Петропавловскъ и Иркутскъ.

Земледѣльческія машины идутъ, главнымъ образомъ, на Сибирскую желѣзную дорогу; она поглощаетъ болѣе $^3/_4$ всего ввоза въ Азіатскую Россію. Изъ отдѣльныхъ пунктовъ ввоза земледѣльческихъ машинъ выдѣляются: Омскъ, Ново-Николаевскъ, Петропавловскъ, Курганъ; на Забайкальской дорогѣ — Чита, на Уссурійской — Хабаровскъ-пристань.

Ввозъ въ Сибирь и Туркестанъ машинъ всякаго рода, кромѣ земледѣльческихъ, чугуна, желѣза, стали и издѣлій изъ нихъ идетъ также изъ Европейской Россіи.

Для Сибири поставщикомъ необдѣланнаго чугуна и стали является Уралъ, но въ поставкѣ металлическихъ издѣлій онъ уступаетъ мѣсто другимъ районамъ Европейской Россіи. Ввозъ желѣза, стали, чугуна не въ дѣлѣ изъ уральскаго района составляетъ 65,25% всего ввоза этихъ товаровъ въ Сибирь; для издѣлій этотъ процентъ опускается до 48,6%. Что касается Туркестана, то тамъ Уралъ имѣетъ небольшое значеніе, поставляя всего лишь 10—22% всего ввоза металловъ, которые идутъ сюда преимущественно изъ донецкаго района.

Изложенная выше характеристика товарообмѣна Азіатской Россіи, въ сущности, заключаетъ уже въ себѣ отрицательный отвѣтъ на вопросъ о развитіи въ азіатской части имперіи фабрично-заводской промышленности.

Для развитія фабричной обрабатывающей промышленности требуется наличность крупныхъ капиталовъ и достаточные кадры технически подготовленныхъ рабочихъ. Если капиталъ давно уже утратилъ свой мѣстный и даже національный характеръ и легко переносится въ тѣ страны, гдѣ возможно его наивыгоднѣйшее помѣщеніе, то нельзя того же сказать о рабочемъ рынкѣ. Необходима продолжительная культура и значительное развитіе городской жизни, чтобы подготовить въ достаточномъ количествѣ рабочихъ для современной крупной обрабатывающей промышленности.

Этого-то и недостаетъ Азіатской Россіи. Капиталы могутъ быть двинуты въ любое азіатское захолустье, но найти тамъ подготовленныхъ рабочихъ невозможно. Получается своего рода заколдованный кругъ: для развитія обрабатывающей промышленности требуется наличность рабочихъ, но кадры подготовленныхъ рабо-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

чихъ создаются только съ развитіемъ промышленности. И такъ какъ выходъ изъ этого круга жизнь создаетъ лишь съ весьма медленной постепенностью, то всѣ колоніи обычно являются поставщиками сырья для метрополіи и потребителями ея фабрикатовъ.

Такова роль и Азіатской Россіи по отношенію къ Европейской.

Однако, какъ бы мала ни была обрабатывающая (фабрично-заводская) промышленность въ Азіатской Россіи, она существуетъ, имѣетъ мѣстное значеніе и вмѣстѣ съ ростомъ населенія развивается.

Согласно послѣднимъ свѣдѣніямъ Министерства Торговли и Промышленности [1]), стоимость продуктовъ, произведенныхъ за Ураломъ въ 1908 году, равнялась 161 милліону рублей, при общемъ количествѣ 1049 заведеній и 37.230 человѣкъ рабочихъ. По отношенію къ общеимперскому производству эти цифры представляютъ ничтожную величину. Такая огромная территорія, какъ Азіатская Россія, производитъ лишь 3,52% всѣхъ промышленныхъ цѣнностей имперіи и занимаетъ немного болѣе 1% всѣхъ рабочихъ.

Изъ отдѣльныхъ районовъ Азіатской Россіи наибольшее количество произведенныхъ цѣнностей приходится на Туркестанъ; по числу же рабочихъ и заведеній стоитъ на первомъ мѣстѣ Сибирь.

	Сумма производства (въ тысячахъ рублей).	Число рабочихъ.
Туркестанъ	78.513,8	12.012
Сибирь	65.758,5	19.341
Дальній Востокъ [2])	16.555,9	5.877

Размѣры отдѣльныхъ предпріятій невелики, какъ показываютъ слѣдующія цифры.

Въ одномъ заведеніи производится въ годъ:

Въ Туркестанѣ	на 202,8	тыс. рублей.
„ Сибири	„ 150,8	„ „
На Дальнемъ Востокѣ	„ 153,7	„ „

Производительность одного рабочаго выше всего въ Туркестанѣ, гдѣ она равнялась 6.536 руб.; въ Сибири она достигала 3.400 руб. и на Дальнемъ Востокѣ — 2.817 руб.

Таковы общіе итоги, характеризующіе положеніе обрабатывающей промышленности въ Азіатской Россіи.

По цѣнности произведенныхъ продуктовъ выдѣляются 4 группы производствъ: обработка хлопка (гр. I), обработка питательныхъ веществъ, обложенныхъ акцизомъ (гр. XI—$Б_1$ и $Б_2$), обработка питательныхъ веществъ, не обложенныхъ акцизомъ (гр. XI—А); обработка металловъ, производство машинъ, аппаратовъ и орудій (гр. VIII $А_1$ и $Б_2$).

---

[1]) „Статистическія свѣдѣнія по обрабатывающей фабрично-заводской промышленности Россійской имперіи за 1908 годъ". Изд. Отдѣла Промышленности. Спб. 1912 г. Цифры этого сборника значительно уже устарѣли, но обладаютъ однимъ незамѣнимымъ достоинствомъ: для всей Россіи они получены по одному и тому же методу; это даетъ возможность дѣлать сравненія.

[2]) Включая Якутскую область и Забайкалье.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Что касается послѣдней изъ упомянутыхъ группъ, то необходимо имѣть въ виду, что въ нее входятъ ремонтныя мастерскія морского вѣдомства во Владивостокѣ. Если откинуть послѣднія, то размѣры производства этой группы окажутся ничтожными, что вполнѣ соотвѣтствуетъ почти полному отсутствію машиностроенія и даже ремонта машинъ въ Азіатской Россіи. Въ группу „обработки питательныхъ веществъ, обложенныхъ акцизомъ", входитъ производство спиртныхъ напитковъ, въ томъ числѣ и казеннаго вина. Стало-быть, эта группа, во всякомъ случаѣ, мало характеризуетъ развитіе промышленности.

Остаются двѣ группы: обработка хлопка и обработка питательныхъ веществъ, не обложенныхъ акцизомъ, въ которую входитъ мукомолье.

Обѣ эти группы принадлежатъ къ производствамъ, весьма показательнымъ для экономическаго развитія страны, и типичны именно для промышленности Азіатской Россіи. Обѣ онѣ связаны съ сельскимъ хозяйствомъ. Быстрое и громадное расширеніе посѣвовъ хлопка въ Туркестанѣ, съ проложеніемъ Среднеазіатской и Ташкентской желѣзныхъ дорогъ, естественно, вызвало къ жизни хлопкоочистительную промышленность. Точно также въ Сибири увеличеніе посѣвовъ пшеницы и ростъ городского и промысловаго населенія, съ открытіемъ движенія по Сибирской желѣзной дорогѣ, создали мукомольное дѣло.

И та, и другая группа относятся скорѣе къ сельско-хозяйственной промышленности. И потому быстрое развитіе этихъ отраслей промышленности нисколько не ослабляетъ высказаннаго выше положенія, что Азіатская Россія, какъ колонія, производитъ для своей метрополіи—Европейской Россіи—только сырье, служа въ то же время рынкомъ для ея обрабатывающей промышленности.

По даннымъ 1908 года въ группу I вошло 204 хлопкоочистительныхъ завода (изъ 220 по всей имперіи) и 5 ватныхъ. Всѣ они сосредоточены въ Туркестанѣ. Помимо Туркестана хлопкоочистительное дѣло ведется еще въ Закавказьѣ (15 заводовъ) и Херсонской губерніи, но въ ничтожныхъ размѣрахъ.

Всего въ 1908 году на туркестанскихъ заводахъ было получено 6.865,2 тысячи пудовъ очищеннаго хлопка, 9,9 тысячъ пудовъ линтернаго и 12.152,9 тысячъ пудовъ „отбросовъ и прочихъ товаровъ" (хлопковыхъ сѣмянъ, масла, жмыховъ, пуха). Цифры эти нѣсколько ниже дѣйствительныхъ, о чемъ можно судить по желѣзнодорожнымъ отправкамъ, учитываемымъ вообще болѣе точно. Чтобы получить дѣйствительную цифру производства, нужно сдѣлать поправку процентовъ, примѣрно, на 25 [1]).

---

[1]) Въ 1908 году въ Европейскую Россію (рельсовымъ путемъ) было отправлено изъ Азіатской Россіи хлопка 8.500 тыс. пудовъ; весь этотъ хлопокъ былъ очищенъ въ Туркестанѣ. Вычитая изъ 8.500 — 6.900, получаемъ разницу 1.600, что составитъ примѣрно 25 % отъ 6.900. Количество очищеннаго хлопка всегда можно опредѣлить по сбору сырца; изъ одного пуда послѣдняго выходитъ приблизительно 1/3 пуда волокна. Для различныхъ сортовъ А. И. Шахназаровъ, даетъ слѣдующія нормы выхода волокна:

Названіе сорта:	Изъ одного пуда сырца получается волокна (фунтовъ):
Зелено-сѣмянный	13,3
Бѣло-сѣмянный.	13,8
Кара-чигитъ	13,0
Маля-чигитъ.	13,8

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Очистка хлопка раньше практиковалась ручная, теперь производится она усовершенствованными машинами, требующими минимальнаго количества рабочихъ.

При возникновеніи хлопкоочистительнаго дѣла въ качествѣ двигательной силы употреблялась преимущественно вода, служившая въ то же время и для орошенія полей. Нынѣ водяныхъ двигателей осталось 84, есть нѣсколько конныхъ, 73 паровыхъ двигателя и 72 двигателя внутренняго сгоранія (керосиновые, нефтяные и т. п.) [1]).

Потреблено было въ 1908 году топлива:

твердаго минеральнаго . . .	26,6	тыс. пудовъ.
жидкаго минеральнаго . . .	267,2	„ „
дровъ	3	куб. сажени.
различныхъ отбросовъ. .	на 56.800	рублей.

Общая стоимость потребленнаго топлива равнялась 226,2 тыс. рублей. Остальныя части издержекъ производства оцѣнивались въ такихъ суммахъ [2]).

	Тыс. рублей.
1) Сырые матеріалы	56,144,9
2) Топливо	226,2
3) Плата рабочимъ	682,0
4) Наемъ помѣщеній и движущей силы.	37,1

Если стоимость всего очищеннаго хлопка, равную 65,890,8 тысячъ, мы примемъ за 100, то главнѣйшіе расходы по хлопкоочистительной операціи будутъ представлены въ слѣдующихъ относительныхъ величинахъ:

	Въ процентахъ отъ стоимости продукта:
1) Сырые матеріалы	85,20
2) Топливо	0,34
3) Плата рабочимъ.	1,04
4) Наемъ помѣщеній и движущей силы.	0,06

Хлопкоочистительное производство есть, такъ сказать, первый шагъ въ текстильной промышленности. Очищенный хлопокъ перевозится затѣмъ изъ Туркестана въ Европейскую Россію, и тамъ совершаются дальнѣйшія операціи по переработкѣ хлопка въ ткани: пряденіе, ткачество, отбивка, аппретура, окраска и т. д. Любопытно сравнить соотношеніе отдѣльныхъ частей издержекъ производства въ хлопкоочистительной промышленности и текстильной вообще.

Соотношеніе издержекъ производства по всей группѣ I „обработка хлопка“ во всей имперіи таково:

---

[1]) Въ 1906 г. въ трехъ областяхъ Туркестана числилось: заводовъ съ паровой силой 46, съ водяной—85 и съ конной—18. См. у А. И. Шахназарова „Сельское хозяйство въ Туркестанскомъ краѣ“. Спб. 1908 г.

[2]) Чтобы получить абсолютныя числа, болѣе близкія къ дѣйствительности, нужно ихъ увеличить, приблизительно, на 25%.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Въ процентахъ отъ всей стоимости продукта:

1) сырые матеріалы	68,66
2) топливо.	3,36
3) заработная плата	11,37
4) прочіе расходы	11,10 [1]).

Хлопкоочистительная операція, въ сравненіи съ дальнѣйшими операціями по переработкѣ хлопка, требуетъ весьма малаго количества рабочихъ рукъ; она занимаетъ всего лишь 1,39 % общаго количества рабочихъ въ I-й группѣ. Поэтому заработная плата, составляющая по всей группѣ болѣе чѣмъ 1/10 издержекъ производства, въ хлопкоочистительномъ производствѣ составляетъ всего 1/100; при всякомъ, слѣдовательно, повышеніи заработной платы, стоимость очищеннаго хлопка отъ этого колеблется весьма незначительно.

Наоборотъ, хлопкоочистительные заводы, затрачивая на сырые матеріалы 85%, очень сильно заинтересованы въ цѣнахъ на хлопокъ-сырецъ. Этимъ объясняется большое участіе заводовъ въ скупкѣ хлопка, въ которой они стараются по возможности устранить между собою и производителемъ всякое торговое посредничество. Работая сравнительно ничтожнымъ личнымъ составомъ, хлопкоочистительное дѣло допускаетъ и дѣлаетъ практически цѣлесообразнымъ среднее и мелкое производство: въ 1908 году на одно хлопкоочистительное заведеніе приходилось въ среднемъ 34 рабочихъ, при средней годовой производительности въ 316,7 тысячъ рублей, тогда какъ для всей группы I-й („обработка хлопка") на одно предпріятіе число рабочихъ было 520, а производительность 972 тысячи рублей. Хлопкоочистительное производство является технически и экономически наиболѣе совершеннымъ изъ фабрично-заводскихъ предпріятій I-й группы, что видно изъ сопоставленія слѣдующихъ цифръ:

	На одного рабочаго приходится:		
	валовой производительности (сумма производства и выручка по заказу, въ рубляхъ).	чистой производительности (безъ сырыхъ матеріаловъ и топлива, въ рубляхъ).	число механическихъ силъ.
По всей группѣ I-й	1.868	523	9,75
На туркестанскихъ хлопкоочистительныхъ заводахъ	9.314	1.095	0,80

Экономическое значеніе и будущность туркестанской хлопкоочистительной промышленности несомнѣнны. Если въ настоящее время Туркестанъ даетъ для русской текстильной промышленности болѣе 1/2 всего перерабатываемаго ею хлопка, то въ ближайшемъ будущемъ отношеніе это возрастетъ значительно. Грандіозныя

---

[1]) При оцѣнкѣ стоимости произведенныхъ продуктовъ не принимались во вниманіе ни акцизъ, ни транспортные, торговые и накладные расходы, ни предпринимательская прибыль, однимъ словомъ, исключалась такъ называемая стоимость себѣ продукта, которая теоретически должна заключать въ себѣ и быть равной стоимости и всѣхъ издержекъ производства. Фактически этого не наблюдается, и сумма издержекъ производства нигдѣ не даетъ 100%; объясненіе этому кроется, повидимому, въ неточности свѣдѣній, сообщенныхъ участвовавшими въ анкетѣ Министерства Торговли и Промышленности фабричными заведеніями.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

оросительныя сооруженія въ Туркестанѣ, къ которымъ, на ряду съ государствомъ, въ настоящее время приступаетъ и частная предпріимчивость, сулятъ скорое и большое увеличеніе площади хлопковыхъ плантацій. И, быть-можетъ, недалеко то время, когда американскій хлопокъ исчезнетъ съ русскаго рынка или, во всякомъ случаѣ, займетъ на немъ болѣе скромное мѣсто. Вмѣстѣ съ тѣмъ вырастетъ и разовьется и хлопкоочистительная промышленность, создающая и теперь уже много десятковъ милліоновъ цѣнностей.

Группа XI А обнимаетъ собою предпріятія, занятыя обработкой питательныхъ и вкусовыхъ веществъ, не обложенныхъ акцизомъ. Первое мѣсто здѣсь принадлежитъ мукомолью, что видно изъ помѣщаемой ниже таблицы:

Районъ.	Стоимость. Всего производства въ группѣ XI А въ тыс. руб.	Мукомольнаго производства въ тыс. руб.	Мукомольнаго производства въ %
Туркестанъ	6.284,2	2.001,4	31,8
Сибирь	16.869,2	13.699,7	81,2
Дальній Востокъ	5.496,8	4.371,1	79,5
По всей Азіатской Россіи	28.650,2	20.072,2	70,1

Въ Туркестанѣ мѣсто мукомолья занимаетъ маслобойное и маслоэкстракціонное производство, дающее въ годъ продуктовъ на сумму 4.043,4 тысячи рублей, что составитъ въ этомъ районѣ болѣе, чѣмъ 62 % производства всей группы.

Мукомольное дѣло въ формѣ товарнаго мукомолья—явленіе для Азіатской Россіи новое. Но оно быстро развивается, и для 1908 года, когда было произведено обслѣдованіе Министерствомъ Торговли и Промышленности, помолъ выразился въ такихъ цифрахъ [1]).

Мука.	Въ тысячахъ пудовъ.	Въ %.
Туркестанъ пшеничная	1.648,1	7,8
„ ржаная.	—	
Сибирь пшеничная.	11.726,7	61,8
„ ржаная	1.334,4	
Дальній Востокъ пшеничная . .	6.247,9	30,4
„ ржаная . . .	185,5	
По всей Азіатской Россіи пшеничной и ржаной муки . .	21.142,6	100,0

По количеству перемола и его цѣнности на первомъ мѣстѣ стоитъ сибирскій районъ, за нимъ идетъ Дальній Востокъ. Въ Сибири наиболѣе производительными были Томская губернія и Семипалатинская область, а на Дальнемъ Востокѣ—Амурская область.

[1]) Здѣсь не учтенъ ни помолъ заведеній, въ которыхъ мукомолье соединено съ производствомъ крупы, ни помолъ мелкихъ мельницъ, обслуживающихъ значительные районы.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Губерніи и области.	Помолъ (пшеницы и ржи). въ тыс. пудовъ.	въ % ко всему помолу Азіатской Россіи.		% помола въ районѣ.
Томская	6.463,5	30,6	43,6	61,7
Семипалатинская.	2.764,7	13,1		
Амурская	5.830,6	27,6		90,5
Итого	15.058,8	71,3		—

На Томскую губернію и Семипалатинскую область падаетъ около 2/3 товарнаго помола во всемъ сибирскомъ районѣ; въ Амурской области сосредоточено почти все производство Дальняго Востока.

За послѣдніе годы возникло и также сдѣлало большіе успѣхи товарное мукомолье вдоль Сибирской желѣзной дороги, въ западномъ ея участкѣ.

Мукомолье при желѣзной дорогѣ, особенно омское, развивается быстрѣе прирѣчнаго семипалатинскаго: въ настоящее время суточная производительность однѣхъ только омскихъ мельницъ, равная 13 тысячамъ пудовъ, стоитъ выше производительности мельницъ всей Семипалатинской области (12.000 пудовъ). Отъ желѣзной дороги мукомолье по Иртышу и Оби отходитъ въ глубь хлѣбородныхъ степей на югъ и незначительно на сѣверъ, а на границѣ Енисейской губерніи прерывается, чтобы вновь появиться уже въ Амурской области.

Главными мукомольными центрами являются Омскъ, Ново-Николаевскъ, Томскъ и Благовѣщенскъ. Изъ болѣе мелкихъ пунктовъ можно указать: Курганъ, Ялуторовскъ, Барнаулъ, Семипалатинскъ, Павлодаръ, Бійскъ, Камень.

Лучше всего оборудованъ мельницами Благовѣщенскъ, уступающій въ этомъ отношеніи только двумъ городамъ въ Россіи: Нижнему-Новгороду и Саратову, такъ какъ производительность его мельницъ можетъ быть доведена до 16 милліоновъ пудовъ въ годъ [1]). Производительность Обскаго района недавно [2]) была исчислена въ 15,8 милліоновъ пудовъ, а Иртышскаго въ 8,9 милліоновъ пудовъ. Такимъ образомъ, помолъ важнѣйшихъ пунктовъ Сибири и Дальняго Востока равенъ приблизительно 30 милліонамъ пудовъ въ годъ. Для Туркестана въ новѣйшее время даже такой приблизительной цифры дать нельзя; одно несомнѣнно, что и тамъ товарное мукомолье развивается. Послѣ изслѣдованія 1908 года были вновь выстроены мельницы въ Мервѣ, Ташкентѣ, Самаркандѣ, Кокандѣ и другихъ городахъ.

Большая часть азіатскихъ перемолочныхъ пунктовъ работаетъ на мѣстные рынки. Замѣтнымъ исключеніемъ являются города Ново-Николаевскъ и Томскъ, отправляющіе 75% своего помола на востокъ, и Омскъ, почти на 50% работающій для Европейской Россіи [3]).

Все мукомольное производство Азіатской Россіи анкетой Министерства Тор-

---

[1]) Нормальный помолъ благовѣщенскихъ мельницъ до 1910 г. составлялъ около 6½ милліоновъ пудовъ въ годъ; для 1910 г. А. Н. Митинскій опредѣлилъ возможный помолъ въ 8 милліоновъ пудовъ.

[2]) „Районъ Южно-сибирской ж. д. въ экономическомъ отношеніи". Спб. 1913 г. Изд. М. П. С.

[3]) Тамъ же.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

говли и Промышленности, произведенной въ 1908 году, было оцѣнено въ 28.650,2 тысячи рублей, что въ общеимперскомъ мукомольѣ составляетъ 6,8%.

Издержки производства въ отдѣльныхъ районахъ слагались такимъ образомъ:

Районы.	Сумма производства.	Сырые матеріалы.	Топливо.	Плата рабочимъ.
Туркестанъ—въ тыс. руб.	2.001,4	1.479,7	14,3	105,5
въ %	100,0	73,9	0,7	5,2
Сибирь—въ тыс. руб.	13.699,7	10.543,4	384,4	498,4
въ %	100,0	77,0	2,8	3,6
Дальній Востокъ—въ тыс. руб.	4.371,4	3.350,5	140,8	148,6
въ %	100,0	76,6	3,2	3,4
По всей имперіи—въ тыс. руб.	418.402,6	355.863,9	7.436,4	8.706,5
въ %	100,0	85,1	1,8	2,1

По сравненію съ общеимперскимъ мукомольемъ, азіатское характеризуется меньшими затратами на сырые матеріалы, что объясняется сравнительной дешевизной въ Азіатской Россіи зерна, и большими затратами на плату рабочимъ. Послѣднее явленіе указываетъ какъ на относительную дороговизну въ Азіи рабочихъ рукъ, такъ равно и на отсталость техники. Подтвержденіе этому положенію даютъ слѣдующія цифры:

Районы.	Число рабочихъ.	Число механическихъ силъ.	На 1 рабочаго приходится механическихъ силъ.	Заработная плата 1 рабочаго рублей.
Туркестанъ	395	939	2,40	267
Сибирь	1712	5144	3,0	291
Дальній Востокъ	578	2016	3,5	257
Вся имперія	36.784	145.184	3,9	237

Сравнительныя данныя по Азіатской Россіи и по всей имперіи для производствъ всей группы XI А—обработка питательныхъ веществъ, не обложенныхъ акцизомъ—приведены ниже:

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Районы.	Сумма производства.	Плата рабочимъ.	Число рабочихъ.	Число механич. силъ.	На 1 рабочаго приходится механич. силъ.	Заработная плата 1 рабочаго.
Туркестанъ въ тыс. руб. . . .	6.284,3	441,0	1.657	2.628	1,5	266
въ %	100,0	7,0				
Сибирь въ тыс. руб.	16.869,2	715,2	2.692	6.038	2,2	266
въ %	100,0	4,2				
Дальній Востокъ въ тыс. руб. .	5.496,8	242,1	848	2.213	2,6	285
въ %	100,0	4,4				
Вся имперія въ тыс. руб. . .	682.251,5	2.061,9	92.889	196.238	2,1	222
въ %	100,0	3,0				

Несмотря на относительно благопріятныя техническія условія, производство Азіатской Россіи даетъ худшіе результаты по сравненію съ общеимперскими: валовая производительность одного рабочаго равнялась во всей имперіи 7.344 рублямъ, въ Туркестанѣ 3.806 рублямъ, въ Сибири 6.276 р. и на Дальнемъ Востокѣ 5.653 рублямъ.

По величинѣ предпріятій и количеству занятыхъ въ 1 предпріятіи рабочихъ производство Азіатской Россіи слѣдуетъ поставить также значительно ниже общеимперскаго; это видно изъ прилагаемой ниже таблички:

Районы.	Средняя производительность 1 заведенія тыс. руб.	Количество рабочихъ на 1 заведеніе.
Туркестанъ	98,2	25,9
Сибирь	124,9	19,9
Дальній Востокъ	59,7	9,2
Вся Азіатская Россія	97,8	17,9
Вся имперія	224,2	30,5

Но было бы, конечно, ошибочно заключить по вышеприведеннымъ среднимъ цифрамъ, что Азіатская Россія не имѣетъ въ группѣ XI А крупнаго производства. Наоборотъ, новѣйшія мукомольныя предпріятія характеризуются и

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

большой выработкой, и большимъ количествомъ занятыхъ рабочихъ: на мельницѣ Алтайской фабрично-промышленной компаніи, напримѣръ, работаетъ 114 человѣкъ, у Южно-алтайскаго мукомольнаго товарищества—101 человѣкъ, у другихъ фирмъ крупнаго товарнаго мукомолья—отъ 50 до 100 рабочихъ; ежедневный перемолъ на мельницѣ Алтайской компаніи равенъ 8.400 пудовъ, у Тетюкова въ Благовѣщенскѣ въ сутки можно получить 5.000 пудовъ крупчатки и 8.000 пудовъ простого размола, на семипалатинскихъ и алтайскихъ мельницахъ суточный размолъ колеблется отъ 1.500 до 3.000 пудовъ. Но на ряду съ крупными предпріятіями работаютъ сравнительно мелкія мельницы.

Слѣдующую по размѣрамъ производства группу составляютъ предпріятія, обрабатывающія питательныя вещества, обложенныя акцизомъ: гр. XI $Б_1$ и $Б_2$.

Казенные винные склады образуютъ здѣсь особую подгруппу (XI $Б_2$), на разсмотрѣніи которой мы останавливаться не будемъ.

Группа XI $Б_1$ заключаетъ въ себѣ частные винокуренные, дрожжево-винокуренные, пивоваренные, виноградо-водочные, ликерные и т. п. заводы. Наибольшее значеніе принадлежитъ, конечно, винокуреннымъ (50,1% всего производства) и пивовареннымъ (36,1%) заводамъ [1]).

Развитіе винокуреннаго и дрожжево-винокуреннаго производства за десятилѣтіе съ 1901 по 1911 годъ видно изъ слѣдующихъ цифръ:

Винокуреніе въ Сибири и Средней Азіи.

Сельско-хозяйственные годы:	1901 1902	1902 1903	1903 1904	1904 1905	1905 1906	1906 1907	1907 1908	1908 1909	1909 1910	1910 1911
Число заводовъ	50	50	51	51	53	53	56	58	54	54
Выкурено спирта въ 40° тыс. ведеръ . . .	3.882	3.780	4.431	5.042	5.564	6.256	6.371	6.755	4.944	5.350

За послѣднія 8 лѣтъ частное винокуреніе въ Азіатской Россіи почти не развивается, и за пятилѣтіе 1906—11 г.г. какъ будто бы наблюдается даже сокращеніе винокуреннаго производства.

Большая часть работавшихъ заводовъ принадлежало къ разряду такъ называемыхъ промышленныхъ, а не сельско-хозяйственныхъ, что вполнѣ понятно при отсутствіи въ Азіатской Россіи крупнаго землевладѣнія. Изъ 54 заводовъ, дѣйствовавшихъ въ 1910—1911 году, промышленныхъ было 49, сельско-хозяйственныхъ—2, а дрожжево-винокуренныхъ—3.

Матеріаломъ для выкурки спирта служили различные сельско-хозяйственные продукты:

---

[1]) Данныя анкеты Министерства Торговли и Промышленности за 1908 г. дополнены новѣйшими данными, опубликованными въ „Сборникѣ статистико-экономическихъ свѣдѣній по сельскому хозяйству", изд. Отдѣла Сельской Экономіи и Сельско-хозяйственной Статистики Г. У. З. и З. Годъ 6. Спб. 1913 г.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Районы.	Число заводовъ.	Перекурено въ 1910—1911 году пудовъ:						
		Ржи.	Кукурузы.	Пшеницы.	Солода зеленаго.	Разныхъ хлѣбныхъ припасовъ	Всего хлѣбныхъ припасовъ	Картофеля.
Восточная Сибирь .	16	733.839	—	5.220	172.478	339.957	1.251.494	137.924
Западная Сибирь. .	28	1.248.919	—	921.313	514.307	264.960	2.949.499	101.999
Приамурье	7	173.654	140.897	101.432	131.262	471.893	1.019.138	7.801
Туркестанъ	3	—	—	129.414	18.690	4.626	152.730	—
Итого по Азіатской Россіи	54	2.156.412	140.897	1.157.379	836.737	1.081.436	5.372.861	247.724

Наиболѣе употребительнымъ матеріаломъ винокуренія является рожь (41,0% всѣхъ перекуренныхъ хлѣбныхъ припасовъ), затѣмъ пшеница (21,5%). Но по отдѣльнымъ районамъ соотношеніе перекуриваемыхъ продуктовъ иное. Въ Восточной Сибири рожь составляетъ 58,6% [1]) всѣхъ хлѣбныхъ припасовъ, въ Западной Сибири—42,4%, въ Приамурьѣ—17,0%, а въ Туркестанѣ рожь совсѣмъ не перекуривается. Пшеница въ большомъ количествѣ идетъ на винокуреніе въ Западной Сибири (31,2%), совсѣмъ почти не употребляется въ Приамурьѣ и Восточной Сибири и составляетъ главный матеріалъ (84,7%) въ Туркестанѣ. Солодъ идетъ вездѣ почти въ одинаковыхъ относительно количествахъ. Соотношеніе перекуриваемыхъ въ спиртъ хлѣбныхъ продуктовъ вполнѣ соотвѣтствуетъ, такимъ образомъ, степени распространенія тѣхъ или иныхъ хлѣбовъ въ различныхъ районахъ Азіатской Россіи.

На Дальнемъ Востокѣ пріобрѣтаетъ въ винокуреніи значеніе гаолянъ, который былъ впервые введенъ въ качествѣ сырого матеріала на заводѣ Пьянкова (около Никольска-Уссурійскаго) [2]). Гаолянъ даетъ выходъ спирта до 44°, что при его дешевизнѣ дѣлаетъ работу на немъ весьма выгодной. Картофель, столь употребительный въ общеимперскомъ производствѣ, за Ураломъ идетъ на винокуреніе почти только въ Сибири. Объясняется это тѣмъ, что мѣстный картофель слишкомъ влаженъ, содержитъ мало крахмала и даетъ выходъ спирта всего отъ 12 до 14 градусовъ.

При всемъ разнообразіи матеріаловъ, употребляемыхъ въ винокуреніи, между количествомъ затрачиваемой массы и выходомъ спирта существуетъ опредѣленная связь: изъ одного пуда хлѣбныхъ продуктовъ можно выкурить приблизительно одно ведро спирта въ 40°. Это подтверждается и приведенными выше цифрами: въ 1910—11 году было выкурено 5.350.455 ведеръ спирта въ 40°, а потрачено на это 5.372.861 хлѣбныхъ припасовъ и 247.724 пуда картофеля, что составляетъ въ суммѣ 5.620.585 пуд., цифру весьма близкую къ выкуркѣ.

Потребность въ спиртѣ въ отдѣльныхъ районахъ Азіатской Россіи неодинакова: объ этомъ можно судить, какъ по цифрамъ производства, такъ и по душевому потребленію.

[1]) Процентъ вычисленъ по отношенію къ графѣ „всего хлѣбныхъ припасовъ".

[2]) Въ нашей таблицѣ гаолянъ скрытъ подъ рубрикой „разные хлѣбные припасы".

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Губерніи и области.	Количество потребленнаго въ 1910—11 году спирта на 1 душу обоего пола.
1. Амурская	1,13
2. Иркутская.	1,10
3. Приморская	0,97
4. Томская	0,77
5. Забайкальская	0,67
6. Енисейская	0,63
7. Тобольская	0,55
8. Акмолинская.	0,47
9. Якутская	0,30
10. Тургайская	0,26
11. Семипалатинская	0,14
12. Семирѣченская	0,12
13. Сыръ-дарьинская	0,01

По высотѣ душевого потребленія спирта на первомъ мѣстѣ губерніи Иркутская и области Амурская и Приморская, что, вѣроятно, объясняется распространеніемъ здѣсь золотыхъ промысловъ. Наименьшее потребленіе спирта наблюдается въ областяхъ съ преобладающимъ мусульманскимъ населеніемъ: Сыръ-дарьинской, Семирѣченской, Семипалатинской и Тургайской.

По всей Азіатской Россіи душевое потребленіе для 1909—1910 г. было исчислено въ 0,36 ведра. Въ имперіи оно равнялось тогда 0,56 ведра.

По годамъ потребленіе спирта въ Азіатской Россіи не обнаруживаетъ замѣтныхъ колебаній, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ: 1906—07 г.—0, 37 вед.; 1907—08 г.—0,38 вед.; 1908—09 г.—0,35 вед.; 1909—10 г.—0,36 ведеръ.

Пивоваренное производство въ Азіатской Россіи неизмѣнно развивается; легкое паденіе наблюдалось только въ одномъ 1904 г.—году войны.

Годы.	Число заводовъ.	Выварено пива (тыс. вед.).
1900	80	1.402
1901	85	1.640
1902	90	1.725
1903	95	2.016
1904	83	1.974
1905	85	2.735
1906	87	3.193
1907	95	3.314
1908	104	4.860
1909	121	4.931
1910	123	3.913

На Дальнемъ Востокѣ и въ Туркестанѣ пивовареніе является дѣломъ совсѣмъ молодымъ. Такъ, еще въ 1906 году въ Благовѣщенскъ было ввезено 40.032 бут. заграничнаго пива и 19.200 бутылокъ русскаго. Теперь привозъ иностраннаго (японскаго и нѣмецкаго) пива сократился; оно идетъ въ незначительномъ количе-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ствѣ въ тайгу и только потому, что лучше мѣстнаго пива переноситъ перевозку и храненіе. Въ Туркестанѣ пиво нашло многочисленныхъ потребителей въ лицѣ туземцевъ—сартовъ, благо въ коранѣ о пивѣ ничего не говорится; при туркестанской жарѣ этотъ напитокъ охотно выпивается, какого бы качества онъ ни былъ.

Производство пива въ 1910 году по отдѣльнымъ районамъ показано въ помѣщаемой здѣсь таблицѣ.

Районы.	Число пивоваренныхъ заводовъ.	Взвѣшено и употреблено ячмен. солода на всѣхъ пивоваренныхъ заводахъ (пуд.).	Выварено пива (ведеръ).
Восточная Сибирь	21	83.037	520.034
въ %	17,2	13,7	13,4
Западная Сибирь	40	223.574	1.449.745
въ %	32,8	36,9	37,3
Приамурье	37	141.376	882.537
въ %	30,3	23,3	22,7
Туркестанъ	24	158.250	1.031.455
въ %	19,7	26,1	26,6
Итого по Азіатской Россіи.	122	606.237	3.883.771
въ %	100,0	100,0	100,0

Параллельно съ послѣдними данными приведемъ взятыя изъ другого источника [1]) свѣдѣнія о выходѣ пива изъ 1 пуда солода и выварке изъ 100 пудовъ сусла.

	Изъ 1 пуда солода выварено пива (ведеръ) (въ 1907 г.).	Изъ 100 пудовъ сусла вышло пива (ведеръ).
Туркестанъ	6,4	75
Западная Сибирь. .	6,3	77
Восточная „ . .	6,1	76
Приамурье	6,4	83

Для сравненія укажемъ, что выходъ пива изъ 1 пуда солода въ образцовыхъ районахъ — Прибалтійскомъ и Юго-западномъ—былъ 7,4 и 7,2 ведра, а выходъ изъ 100 пудовъ сусла для тѣхъ же районовъ былъ 81 и 80 ведеръ.

[1]) Сборникъ подъ редакціей Позднякова „Пивовареніе и пивоторговля въ Россіи съ древнѣйшихъ временъ и до настоящихъ дней". Спб. 1910 г.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Къ группѣ же XI Б относится молодая пока, но многообѣщающая въ будущемъ отрасль промышленности—винодѣліе въ Туркестанѣ.

До 1870-хъ годовъ оно влачило жалкое существованіе, что въ значительной мѣрѣ объяснялось тѣмъ, что мѣстные сорта винограда оказались непригодными для винодѣлія, и приходилось культивировать привозные крымскіе и французскіе сорта. Немалымъ затрудненіемъ было также отсутствіе спеціалистовъ и недостатокъ многихъ побочныхъ, необходимыхъ для винодѣлія матеріаловъ (клепки, стекляной посуды и. т. п.). Толчокъ развитію туркестанскаго винодѣлія дала постройка Средне-азіатской и Ташкентской жел. дорогъ.

Въ настоящее время на винодѣліе употребляются: изъ мѣстныхъ сортовъ—чарасъ, кишмишъ, шакарь-ангурь, хусайне; изъ культивированныхъ — кабернэ, рислингъ, сотернъ, мускатъ, семильонъ и т. п. Недостаткомъ всѣхъ сортовъ является очень большое засахариваніе, мѣшающее полному выброженію сусла. Въ общемъ туркестанскіе винодѣлы плохо еще приспособились къ мѣстнымъ природнымъ условіямъ и вырабатываютъ лишь посредственныя столовыя и десертныя вина. Лучше удаются такъ называемыя ликерныя вина, гдѣ требуется большой процентъ сахара. Несомнѣнно однако, что винодѣліе въ Туркестанѣ развивается и скоро будетъ удовлетворять спросъ не только мѣстнаго, но и болѣе широкаго рынка.

Какъ и въ другихъ отрасляхъ промышленности издержки производства во всей группѣ XI Б въ Азіатской Россіи характеризуются сравнительно высокимъ процентомъ затратъ на рабочую силу, что объясняется низкой техникой и высокой заработной платой. Ниже приведены сравнительныя данныя.

Районы.	Общая сумма произв. въ тыс. р. и въ %.	Плата рабочимъ въ тыс. р. и въ %.	Число рабочихъ.	Число механическихъ силъ.	Приходится механ. силъ на 1 рабочаго.	Заработная плата 1 рабочимъ.
Туркестанъ . . .	3.694,7 100,0	343,6 9,3	1.708	1.044	0,6	201
Сибирь.	9.799,5 100,0	846,9 8,6	3.906	1.989	0,5	217
Дальній Востокъ .	3.007,2 100,0	279,9 9,3	975	433	0,4	287
Вся имперія. . .	549.409,4 100,0	32.537,5 5,9	262.196	180.151	0,7	124

Развитіе экономической жизни неизмѣнно сопровождается накопленіемъ капиталовъ; съ другой стороны, оно требуетъ развитаго денежнаго обращенія, стало-быть, и развитой системы кредита, безъ которыхъ немыслимъ современный товарообмѣнъ. Поэтому характеристика торговли и промышленности въ Азіатской Россіи была бы не полна безъ очерка кредита.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Для изученія послѣдняго въ нашемъ распоряженіи имѣется лишь неполный матеріалъ, заключающійся, главнымъ образомъ, въ отчетахъ объ операціяхъ Государственнаго банка.

Для сужденія о накопленіи капиталовъ косвенныя указанія даютъ свѣдѣнія о распредѣленіи процентныхъ бумагъ:

Географическое распредѣленіе государственныхъ и гарантированныхъ правительствомъ процентныхъ бумагъ.

Районы.	1901 г.	1910 г.	Средняя за 10 лѣтъ.
Западная Сибирь (Тобольская и Томская губ.) . .	18.224.419 100,0	34.210.870 187,7	26.273.534,7
Восточная Сибирь (Иркутская и Енисейская губ. и Якутская обл.)	37.021.766 100,0	35.802.273 96,7	37.174.409,7
Приамурье (Забайкальская, Амурская и Приморская обл.)	13.122.683 100,0	27.077.164 206,3	22.177.059,2
Средне-азіатскія владѣнія	14.778.397 100,0	47.522.895 321,6	35.239.674,0
Всего по Азіатской Россіи	83.157.265 100,0	144.613.202 173,9	120.864 677,6
Всего по имперіи	3.212.037.529 100,0	5.354.164.621 166,7	4.220.617.586,8
Въ Азіатской Россіи въ % къ имперскому итогу	2,6	2,7	2,9

Ростъ количества процентныхъ бумагъ въ Азіатской Россіи значительно опережаетъ таковой же по всей имперіи; за десятилѣтіе 1901—1910 г.г. количество бумагъ во всей имперіи возросло на 66,7 %, въ Азіатской Россіи на 73,9 %. Особенно силенъ этотъ ростъ въ Туркестанѣ, гдѣ количество процентныхъ бумагъ за десятилѣтіе болѣе чѣмъ утроилось, что стоитъ въ связи съ ростомъ хлопковаго дѣла. Затѣмъ удвоилось количество бумагъ на Дальнемъ Востокѣ, гдѣ даже въ годы войны не прекращалось накопленіе бумагъ. Сильно растетъ также накопленіе бумагъ въ Западной Сибири, тогда какъ въ Восточной не только не наблюдается роста количества процентныхъ бумагъ, но оно даже падаетъ.

Очевидно, наибольшее оживленіе коммерческой жизни имѣетъ мѣсто на средне-азіатской и дальневосточной окраинахъ.

Но какъ бы сильно ни росло количество процентныхъ бумагъ въ Азіатской Россіи, оно и теперь составляетъ менѣе 3% всѣхъ бумагъ, обращающихся въ имперіи, тогда какъ населеніе Азіатской Россіи составляетъ по отношенію къ общеимперскому населенію (безъ Финляндіи)—11%.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Прямой выводъ изъ послѣдняго сопоставленія только тотъ, что русскій фондовый рынокъ находится, естественно, въ Европѣ, а не въ Азіи; косвенно онъ указываетъ и на сравнительно слабое еще развитіе биржи—этого пульса современной экономической жизни—въ Азіатской Россіи.

Гораздо болѣе благопріятную для Азіатской Россіи картину даетъ мелкое накопленіе, выражающееся во вкладахъ въ государственныя сберегательныя кассы. Въ среднемъ за трехлѣтіе (1907—1909 г.г.) годовой остатокъ этихъ кассъ былъ 79,8 милліоновъ рублей. Наиболѣе дѣятельно участвовали въ этомъ накопленіи Амурская и Приморская области, гдѣ на *одного жителя* приходилось болѣе 20 рублей вкладовъ; такую же цифру показали только наиболѣе богатыя губерніи Европейской Россіи: Петербургская, Ревельская, Московская, Тверская и Владимирская [1]).

По всей имперіи за трехлѣтіе 1907—1909 г.г. средній годовой остатокъ сберегательныхъ кассъ выражался суммой 253,7 милліоновъ рублей, по Азіатской же Россіи 79,8 милліоновъ, стало-быть, населеніе Азіатской Россіи, составляющее 11% общеимперскаго, дало болѣе 31% всѣхъ сбереженій, помѣщенныхъ въ сберегательныхъ кассахъ.

Въ соотвѣтствіи съ этимъ стоятъ и размѣры среднихъ на 1 книжку вкладовъ: по всей имперіи средній вкладъ равенъ 41 рублю, въ Азіатской Россіи — 204 рублямъ.

Эти сравнительныя цифры являются признакомъ относительно болѣе высокаго благосостоянія населенія Азіатской Россіи, при чемъ, если обратиться къ источникамъ доходовъ, сберегаемыхъ въ государственныхъ кассахъ, то окажется, что на первомъ мѣстѣ стоитъ частная служба (23,5% всѣхъ вкладчиковъ), на второмъ — *земледѣліе* (21,3%), затѣмъ идутъ городскіе промыслы (13,7%), торговля (10,4%) и другія занятія.

Это распредѣленіе вкладчиковъ по занятіямъ даетъ основаніе отмѣтить, что сибирскіе крестьяне-переселенцы сберегаютъ въ государственныхъ кассахъ до 17.000.000 руб., полученныхъ какъ доходъ отъ земледѣлія.

Соотношеніе отдѣльныхъ районовъ Азіатской Россіи по общей суммѣ накопленій приблизительно то же, что уже было указано выше для распредѣленія процентныхъ бумагъ: на первомъ мѣстѣ стоитъ Дальній Востокъ (25,4 тыс. руб.), на второмъ—Туркестанъ, на третьемъ—Сибирь.

Накопленіе капиталовъ образуетъ резервный фондъ денежнаго обращенія и кредита, необходимый для развитія товарообмѣна. Но въ процентныхъ бумагахъ и вкладахъ въ сберегательныя кассы помѣщаетъ свои деньги только „обыватель“. Для предпринимательскаго же торгово-промышленнаго капитала характерно скорѣе развитіе банковскихъ и, въ частности, кредитныхъ операцій.

Въ Азіатской Россіи существуютъ кредитныя учрежденія: государственныя, общественныя (городскіе банки), кооперативныя (взаимный кредитъ) и акціонерныя. Акціонерныя общества, работающія на азіатскомъ рынкѣ, слѣдующія: Русско-азіатскій банкъ, Сибирскій, Волжско-камскій, Русскій для внѣшней тор-

---

[1]) „Очеркъ развитія дѣятельности государственныхъ сберегательныхъ кассъ“, юбилейное изданіе 1912 г.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

говли; исключительно въ Туркестанѣ работаютъ Московскій учетный банкъ, Соединенный банкъ, Московскій купеческій и Азовско-донской.

Распредѣленіе отдѣльныхъ видовъ кредитныхъ учрежденій по районамъ помѣщено въ нижеслѣдующей таблицѣ [1]).

На 1 января 1912 года.

Районы.	Государственный банкъ.	Русско-азіатскій банкъ.	Сибирскій банкъ.	Волжско-камскій банкъ.	Русскій для внѣш. торг. б.	Азовско-донской банкъ.	Московск. учетный банкъ.	Соединенный банкъ.	Московскій купеческій банкъ.	Русскій Торг.-пром. банкъ.	Городскіе банки.	Общества взаимнаго кредита.	Итого.
	Число отдѣленій, комиссіонерствъ и агентуръ.												
Дальневосточныя области [2]) . . .	5	9	6	—	—	—	—	—	—	—	5	6	31
Сибирь	12	8	18	5	9	—	—	—	—	1	15	5	73
Туркестанъ	7	12	5	4	2	4	6	3	1	—	1	5	50
Итого	24	29	29	9	11	4	6	3	1	1	21	16	154

Наибольшее число отдѣленій имѣютъ Сибирскій и Русско-азіатскій банки; за ними слѣдуютъ Государственный и городскіе банки. Изъ отдѣльныхъ районовъ наиболѣе обслуженъ банковыми учрежденіями Туркестанъ: тамъ банки работаютъ съ хлопкомъ.

Развитіе отдѣльныхъ операцій у частныхъ банковъ прослѣдить нѣтъ возможности, такъ какъ балансы у нихъ печатаются по всей имперіи, а не по отдѣленіямъ. Поэтому ниже даются свѣдѣнія только для Государственнаго банка.

Въ пассивѣ Государственнаго банка главенствующую роль имѣютъ текущіе счета. Среди частныхъ текущихъ счетовъ (правительственныя не приняты въ разсмотрѣніе) большая часть падаетъ на условные текущіе счета, то-есть на операцію „giro“ между кліентами. Кромѣ того, въ центрѣ хлопководства, въ Кокандѣ, для балансированія коммерческихъ операцій существуетъ при отдѣленіи Государственнаго банка разсчетная палата.

Активныя операціи Государственнаго банка показываютъ степень участія его въ финансированіи мѣстной хозяйственной дѣятельности.

Въ среднемъ итогѣ Государственный банкъ кредитуетъ рынокъ Азіатской Россіи болѣе, чѣмъ на 100 милліоновъ въ годъ. Кредитованіе это совершается, главнымъ образомъ, посредствомъ учета векселей. Только на Дальнемъ Востокѣ въ активныхъ операціяхъ сильно выдѣляются выдачи по спеціальнымъ текущимъ счетамъ (on call).

---

[1]) Свѣдѣнія выбраны изъ справочника „Всѣ банки, дѣйствующіе въ Россійской имперіи“, изданіе Гершенюрина въ Одессѣ.

[2]) Сюда входятъ области: Сахалинская, Приморская, Камчатская, Забайкальская, Амурская и Якутская.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Учетъ векселей въ Азіатской Россіи изъ года въ годъ возрастаетъ, что видно изъ слѣдующей таблицы [1]).

Сумма годового учета (милл. рублей).

Годы.	Въ Средней Азіи.	Въ Сибири.
1898	4,7	7,4
1899	4,9	7,5
1900	5,4	8,6
1901	6,8	8,3
1902	8,8	10,8
1903	9,1	11,4
1904	9,6	8,1
1905	10,8	6,7
1906	12,2	7,4
1907	15,7	13,3
1908	19,3	16,1
1909	18,2	20,3

Средняя Азія даетъ правильное повышеніе учетныхъ операцій; въ Сибири въ 1904—1906 годахъ, въ связи съ политическими событіями, наблюдалось уменьшеніе учета векселей.

Средняя валюта векселя въ Азіатской Россіи довольно велика. Это показываетъ, что учетомъ пользуются лишь крупные коммерсанты. Для Средней Азіи валюта векселя равнялась (за трехлѣтіе 1907—1909 г.г.)—697 рублямъ, а для Сибири 1.157 рублямъ, тогда какъ, напримѣръ, для Привислинскаго края она опускается до 195 рублей. Параллельно съ валютой колеблются и сроки векселей: чѣмъ больше валюта, тѣмъ длиннѣе и сроки.

Процентное отношеніе векселей разныхъ сроковъ къ общей суммѣ учета видно изъ слѣдующей таблицы.

РАЙОНЫ.	Векселя до 3 мѣсяцевъ.	Векселя отъ 3 до 6 мѣсяцевъ.	Векселя отъ 6 до 9 мѣсяцевъ.	Векселя отъ 9 до 12 мѣсяцевъ.
Средне-азіатскій	19,1	73,8	6,8	0,3
Сибирскій	23,6	49,4	24,9	2,1
Привислинскій	85,2	14,6	0,2	—
Сѣверный	23,3	48,9	23,9	3,9

Сибирскій и Средне-азіатскій районы нуждаются въ долгосрочныхъ векселяхъ. По срокамъ векселей къ Сибирскому району подходитъ Сѣверный, гдѣ требуется, по мѣстнымъ условіямъ, тоже преимущественно долгосрочный кредитъ; наоборотъ, тамъ, гдѣ промышленная и торговая жизнь идетъ усиленнымъ тем-

[1]) Свѣдѣнія заимствованы изъ юбилейнаго изданія „Государственный банкъ“. Большая часть дальнѣйшихъ цифръ относительно Государственнаго банка взята изъ того же источника.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

помъ (Привислинскій край), обороты капитала ускоряются, и сроки векселей сокращаются.

Учетъ присланныхъ векселей характеризуетъ задолженность мѣстнаго купечества купечеству другихъ районовъ. Для Азіатской Россіи величина долга по присланнымъ Государственному банку векселямъ колеблется около 21 милліона рублей. Междурайонное движеніе векселей представлено ниже въ слѣдующей таблицѣ:

Мѣсто платежа. / Мѣсто учета.	Средняя Азія.	Сибирь.
Продавцы:		
С.-Петербургъ	0,2	0,9
Москва	1,3	2,9
Сѣверный районъ	0,1	1,5
Юго-восточный „	0,4	0,8
Промышленный „	0,2	0,9
Восточно-черноз. „	0,2	0,3
Южный „	0,3	0,4
Юго-западный „	0,2	0,1
Сѣверо-запад. „	0,2	0,7
Привислинскій „	1,4	3,4
Кавказскій „	0,1	0,1
Средне-азіатскій „	3,0	0,6
Сибирскій „	—	1,2

Въ вексельномъ обмѣнѣ ярко выражена зависимость Азіатской Россіи отъ двухъ главныхъ промышленныхъ районовъ: Москвы и Привислинскаго края. Для Сибири нѣкоторое значеніе играетъ также сѣверный районъ. Количество мѣстныхъ векселей особенно велико въ Средней Азіи, что опять-таки связано съ хлопковыми операціями.

Платежи по векселямъ поступаютъ аккуратно; годовой протестъ по Азіатской Россіи колеблется отъ 60 до 240 тысячъ рублей, что составитъ приблизительно 0,06—0,20% годового учета.

Ссудныя операціи въ Азіатской Россіи носятъ самый разнообразный характеръ. На Дальнемъ Востокѣ существуетъ въ значительныхъ размѣрахъ обычный подтоварный кредитъ, оказываемый непосредственно банкомъ (исключеніемъ является Владивостокъ, гдѣ ссуды выдаются черезъ посредниковъ). Въ Сибири

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

подтоварный кредитъ Государственнаго банка вообще мало развитъ, такъ какъ этимъ занимаются больше частные банки. Въ Туркестанѣ самой распространенной формой подтоварнаго кредита являются ссуды подъ товарные документы (транспортныя свидѣтельства на хлопокъ), выдача по которымъ достигаетъ въ среднемъ 15 милліоновъ рублей въ годъ.

За послѣднее время большое значеніе пріобрѣтаетъ выдача ссудъ по спеціальному текущему счету (on call), обезпеченному процентными бумагами и векселями. Общая сумма онкольныхъ векселей колеблется около 45 милліоновъ рублей, при чемъ болѣе половины этого количества падаетъ на Туркестанъ.

На ряду съ государственными и акціонерными банками, въ Азіатской Россіи возникли общества взаимнаго кредита. По балансамъ на 1 января 1911 года, собственные капиталы этихъ обществъ достигли 1.659,7 тысячъ рублей, что составитъ болѣе ста тысячъ на одно общество. Оборотныя средства ихъ почти на половину составляются изъ вкладовъ, а расходуются по статьѣ „учетъ векселей". Сводный балансъ обществъ взаимнаго кредита помѣщенъ ниже; въ немъ приведены лишь важнѣйшіе счета и указаны процентныя отношенія этихъ счетовъ по балансу [1]).

Районы.	Активъ.			Пассивъ		
	Балансъ.	Учетъ векселей.	Ссуды.	Текущіе счета.	Своихъ капиталовъ.	Всего вкладовъ.
	Въ тысячахъ рублей.					
Дальній Востокъ	8.974,9	4.364,5	170,1	1.580,0	991,3	4.032,9
въ % къ балансу	100,0	48,6	1,9	17.6	11,0	44,9
Сибирь	1.629,8	1.312,6	54,3	12,6	317,6	884,6
въ % къ балансу	100,0	80,5	3,3	0,8	19,5	54,3
Туркестанъ	1.527,1	1.165,6	26,3	—	350,8	890,3
въ % къ балансу	100,0	76,3	1,7	—	22,9	58,3
Всего по Азіатской Россіи	12.131,8	6.842,7	250,7	1.592,6	1.659,7	5.807,8
въ % къ балансу	100,0	56,4	2,1	13,1	13,7	47,9

Городскіе банки существуютъ въ 21 городѣ Азіатской Россіи; нѣкоторые изъ нихъ, какъ, напримѣръ, Медвѣдниковскій въ Иркутскѣ, Сибирскій въ Томскѣ, имѣютъ за собою давнишній опытъ, большую кліентуру и солидные капиталы. По балансу у Иркутскаго банка числилось на 1 января 1910 года 5.245.099 рублей, у Томскаго — 3.564.674 рубля [2]). Вклады охотно помѣщаются въ городскіе

[1]) Свѣдѣнія относительно городскихъ банковъ и обществъ взаимнаго кредита выбраны изъ „Ежегодника Министерства Финансовъ" за 1911 годъ.

[2]) Можно, конечно, найти примѣры и обратные: такъ, въ Тюкалинскѣ балансъ банка равенъ 27.164, пассивъ составляется исключительно изъ своихъ средствъ, и 1/3 этихъ средствъ помѣщена въ ссудахъ подъ городскія строенія.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

банки и составляютъ 58,9% общаго ихъ баланса. Собственные капиталы равняются 4.871.009 рублямъ, что составитъ 28,9% баланса.

Въ активныхъ операціяхъ у городскихъ банковъ, на ряду съ учетомъ векселей, встрѣчается значительное количество ссудъ, изъ которыхъ большая часть дана подъ городскія строенія. Въ Сибири послѣднія составляютъ 36,2% баланса, а на Дальнемъ Востокѣ этотъ процентъ опускается до 24,1. По самому существу своему ссуды подъ строенія являются долгосрочными; это обстоятельство иногда служитъ причиной, по которой городскіе банки лишаются оборотныхъ средствъ и возможности служить коммерческому кредиту. Но потребность въ долгосрочномъ кредитѣ, особенно при усилившемся домостроительствѣ, настолько велика, что городскимъ банкамъ и впредь придется выдавать ипотечныя ссуды. Поэтому нужно признать крайне необходимымъ учрежденіе въ нашихъ азіатскихъ владѣніяхъ особаго ипотечнаго банка [1]).

Сводный балансъ городскихъ банковъ помѣщенъ въ слѣдующей таблицѣ.

РАЙОНЫ.	БАЛАНСЪ.	АКТИВЪ.				ПАССИВЪ.	
	На 1 января 1910 г.	Учетъ векселей.	Ссуды подъ залогъ % бумагъ, строеній и земельныхъ участковъ.	Спеціальные текущіе счета.	Ссуды городу.	Капиталъ.	Вклады.
Дальній Востокъ	2.546.564	1.376.669	648.241	—	17.000	692.856	1.574.112
	100,0	54,1	25,5	—	0,7	27,2	61,8
Сибирь	14.310.320	5.102.796	5.507.513	241.465	396.258	4.178.153	8.375.981
	100,0	35,7	38,5	1,7	2,8	29,2	58,5
Туркестанъ	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
Всего по Азіатской Россіи.	16.856.884	6.479.465	6.155.754	241.465	413.258	4.871.009	9.950.093
	100,0	38,4	36,5	1,4	2,5	28,9	59,0

Дѣятельность Государственнаго, акціонерныхъ и городскихъ банковъ и обществъ взаимнаго кредита сосредоточена въ городахъ и распространяется, главнымъ образомъ, на крупную торговлю и промышленность.

Между тѣмъ Азіатская Россія, колонизуемая почти исключительно крестьянскимъ населеніемъ, пока что, страна, по преимуществу, мелкаго сельскаго хозяйства, мелкой торговли и мелкой промышленности. Поэтому потребность Азіатской Россіи въ мелкомъ кредитѣ громадна.

До изданія закона 7 іюня 1904 года потребность Азіатской Россіи въ мелкомъ сельско-хозяйственномъ и промышленномъ кредитѣ удовлетворялась или

[1]) На необходимость для Сибири ипотечнаго кредита и на формы осуществленія его указываетъ профессоръ М. Соболевъ въ своей статьѣ, помѣщенной въ № 47 журнала „Экономистъ Россіи“ за 1911 годъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

волостными банками, образованными по уставу 1885 года, или, что встрѣчалось чаще, мѣстными ростовщиками. Въ настоящее время ростовщичество постепенно уступаетъ мѣсто особымъ учрежденіямъ мелкаго кредита: 1) кооперативнымъ кредитнымъ товариществамъ и ссудо-сберегательнымъ кассамъ и 2) общественнымъ—волостнымъ и сельскимъ—банкамъ и кассамъ по уставу 1905 года.

Существеннымъ признакомъ, по которому различаются эти виды учрежденій, является способъ образованія основного капитала: въ кредитныхъ товариществахъ основной капиталъ обычно занимается у Государственнаго банка или Управленія по дѣламъ мелкаго кредита, въ ссудо-сберегательныхъ кассахъ онъ образуется паевыми взносами товарищей-участниковъ (10 — 100 рублей на пай), а въ общественныхъ банкахъ и кассахъ—разсроченными или единовременными отчисленіями изъ мірскихъ суммъ. Соотвѣтственно съ порядкомъ образованія капитала происходитъ и распредѣленіе прибылей: онѣ идутъ въ пользу участниковъ только въ ссудо-сберегательныхъ кассахъ; въ остальныхъ учрежденіяхъ прибыли обращаются частью въ общіе капиталы, а частью въ спеціальные капиталы, предназначенные на спеціальныя нужды.

Общее положеніе мелкаго кредита въ Азіатской Россіи освѣщено ниже, въ особой статьѣ.

Таковы, въ общемъ, условія денежнаго обращенія и кредита въ Азіатской Россіи. Они характеризуютъ собой экономическую молодость этой страны, но въ то же время обнаруживаютъ возможность быстраго роста и развитія ея въ ближайшемъ будущемъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Учрежденія мелкаго кредита.

(Г. А. Вацуро).

Организація народнаго кредита въ Азіатской Россіи (Сибирь, Степныя области и Туркестанъ) создавалась въ условіяхъ довольно своеобразныхъ.

Правильно и систематически эта организація стала складываться лишь въ самые послѣдніе годы. До 1909 г. въ предѣлахъ Азіатской Россіи было всего 226 учрежденій мелкаго кредита, въ томъ числѣ кооперативныхъ — 72. На 1 же октября 1913 г. число мѣстныхъ учрежденій мелкаго кредита достигло уже 1.819, при чемъ кредитныхъ товариществъ было 1.581.

Исключительность такого роста кредитной организаціи — за 5 лѣтъ въ 8 разъ, а для кооперативовъ болѣе чѣмъ въ 20 разъ — станетъ очевидной, если цифры эти сравнить съ соотвѣтствующими данными для Европейской Россіи: за тотъ же періодъ времени (съ 1909 г. по 1913 г.) число всѣхъ учрежденій мелкаго кредита возросло въ Европейской Россіи съ 8.913 до 17.719, кооперативныхъ же съ 4.165 до 12.614, т.-е. въ 2 — 3 раза.

Эта запоздалость организаціи народнаго кредита въ Азіатской Россіи явилась результатомъ не столько экономической, сколько культурной отсталости ея, сравнительно съ Европейской Россіей. Въ тѣхъ районахъ Азіатской Россіи, гдѣ съ 1911 года началась усиленная правительственная работа по насажденію кредитныхъ учрежденій, почва для организованнаго кредита оказалась вполнѣ подготовленной.

Въ Сибири сильный толчокъ развитію учрежденій мелкаго кредита дали правительственныя мѣропріятія по оказанію помощи населенію, пострадавшему отъ неурожая 1911 г. Въ одной только Западной Сибири было образовано тогда въ теченіе трехъ мѣсяцевъ свыше 200 кредитныхъ учрежденій и выдано отъ правительства, при посредствѣ переселенческихъ сельско-хозяйственныхъ складовъ, 9½ милл. рублей, изъ которыхъ 6 милл. рублей пошло на ссуды для прокорма скота. Въ Туркестанѣ дѣло мелкаго кредита замѣтно двинулось впередъ съ 1911 г., въ связи съ общимъ усиленіемъ интереса къ развитію отечественнаго хлопководства и оживленіемъ дѣятельности инспекторовъ мелкаго кредита на туркестанской окраинѣ.

На ряду съ быстротой развитія сѣти мелкихъ кредитныхъ учрежденій въ Азіатской Россіи надлежитъ отмѣтить рѣзко выраженный въ нихъ кооперативный характеръ: кооперативныя товарищества преобладаютъ здѣсь надъ сословно-общественными учрежденіями мелкаго кредита въ замѣтно большей степени, чѣмъ въ Европейской Россіи. На 1 января 1913 г. волостныхъ и сельскихъ банковъ и

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

общественныхъ ссудо-сберегательныхъ кассъ было въ 9 губерніяхъ и областяхъ Сибири 233, и изъ нихъ почти половина въ Тобольской губ., гдѣ до 1911 г. возникло тѣхъ и другихъ учрежденій 110. Затѣмъ, за исключеніемъ этихъ банковъ и кассъ, а также нѣсколькихъ киргизскихъ кассъ въ Тургайской области и 21 уѣздной кассы Туркестана и Семирѣченской области — учрежденій совершенно своеобразнаго устройства, находящихся въ завѣдываніи уѣздныхъ начальниковъ,вся остальная кредитная организація Азіатской Россіи представлена кредитными и ссудо-сберегательными *товариществами*. При этомъ въ мѣстностяхъ, гдѣ сельское населеніе болѣе зажиточно, возникаютъ товарищества ссудо-сберегательныя; при меньшемъ достаткѣ населенія преобладаютъ товарищества кредитныя.

Далѣе, отличительной особенностью учрежденій мелкаго кредита Азіатской Россіи является меньшій, сравнительно съ Европейской Россіей, притокъ въ нихъ мѣстныхъ средствъ и бо̀льшая пока зависимость отъ финансовой поддержки, оказываемой государствомъ.

На 1 октября 1913 г. въ товариществахъ Европейской Россіи вклады составляли 57% общаго баланса, а безъ Прибалтійскихъ и Привислинскихъ губерній — 49%, въ товариществахъ же Азіатской Россіи отношеніе суммы вкладовъ къ общему балансу достигало 23%.

Причины слабаго сравнительно значенія вкладовъ въ общей совокупности оборотныхъ средствъ кредитныхъ и ссудо-сберегательныхъ товариществъ за Ураломъ заключаются частью въ молодости многихъ изъ товариществъ, частью въ пользованіи увеличенными кормовыми и сѣменными ссудами, въ неурожайный 1911 годъ, частью, наконецъ, въ непривычкѣ населенія держать свободныя средства въ кредитныхъ учрежденіяхъ.

Въ отдѣльныхъ районахъ наблюдается различная степень участія въ кредитномъ оборотѣ мѣстныхъ средствъ. Наиболѣе выдѣляются въ этомъ отношеніи въ положительную сторону товарищества Енисейской, Иркутской и Томской губерній и Семирѣченской области.

Общее финансовое развитіе кредитной кооперації въ Азіатской Россіи характеризуется слѣдующими данными.

	Балансъ, тыс. руб.	На 1 участника руб.	Собственныя средства. тыс. руб.	На 1 участника руб.	Мѣстныя средства. тыс. руб.	На 1 участника руб.	Правительственныя средства, тыс. руб.	На 1 участника руб.	Прочія средства, тыс. руб.	На 1 участника руб.	Ссуды. тыс. руб.	На 1 участника руб.
Европ. Россія.	На 1 января 1909 года.											
Кооперат. .	132.094,5	68,6	31.046,9	16,1	86.802,9	45,2	11.526,7	5,9	2.718,0	1,4	111.525,7	85,1
Сословн. . .	63.825,0	10,7	31.765,9	5,3	32.038,6	5,4	20,5	0,01	—	—	59.567,7	29,7
Аз. Россія.												
Кооперат. .	517,0	27,1	123,7	6,6	240,9	13,0	144,1	7,5	8,3	—	448,7	42,0
Сословн. . .	1.460,8	10,4	705,3	5,0	752,7	5,3	2,8	0,1	—	—	1.276,6	29,0

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

	Балансъ, тыс. руб.	На 1 участника руб.	Собственныя средства, тыс. руб.	На 1 участника руб.	Мѣстныя средства, тыс. руб.	На 1 участника руб.	Правительственныя средства, тыс. руб.	На 1 участника руб.	Прочія средства, тыс. руб.	На 1 участника руб.	Ссуды тыс. руб.	На 1 участника руб.
	На 1 октября 1913 года.											
Европ. Россія.												
Кооперат. .	585.089,9	81,6	115.082,3	16,1	384.317,7	53,6	80.764,5	11,2	4.925.4	0,7	472.762,3	66,0
Сословн. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Аз. Россія.												
Кооперат. .	36.197,9	50,6	4.930,2	6,9	9.940.3	13,9	21,037,4	29,4	290,0	0,4	32.021,1	44,0
Сословн. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Наконецъ, что касается платежной исправности заемщиковъ, то, какъ и въ Европейской Россіи, постановка ссудной операціи въ товариществахъ не вызываетъ никакихъ сомнѣній въ своей прочности. Лучшимъ подтвержденіемъ сказаннаго является выдающаяся по своей успѣшности ликвидація ссудъ, выданныхъ правительствомъ въ 1911 — 1912 г.г. на прокормъ скота въ маслодѣльныхъ районахъ. Въ счетъ общей суммы долга по указаннымъ ссудамъ, въ размѣрѣ 6,1 милл. руб., должно было поступить, къ половинѣ февраля 1914 г., 3,4 милл. руб., въ дѣйствительности же поступило 3,9 милл. рублей.

Въ этомъ отношеніи учрежденія мелкаго кредита за Ураломъ занимаютъ теперь, какъ и ранѣе, одно изъ первыхъ мѣстъ въ имперіи. Напр., въ 1908 году процентъ просроченныхъ ссудъ составлялъ по всей имперіи 16,6%, тогда какъ по Сибири просрочено было 10,8% всей выданной суммы, а въ Туркестанѣ лишь 5%.

По отдѣльнымъ главнѣйшимъ областямъ Азіатской Россіи положеніе дѣла мелкаго кредита обрисовывается въ нижеслѣдующемъ видѣ.

Западная Сибирь.

Тобольская и Томская губерніи.

Западная Сибирь, подобно Европейской Россіи, пережила періодъ увлеченія ссудо-сберегательными товариществами. Въ 70-хъ годахъ, по иниціативѣ мѣстнаго генералъ-губернатора и при его дѣятельной поддержкѣ, имѣлось даже въ виду устроить товарищества во всѣхъ волостяхъ Тобольской и Томской губерній [1]). Свыше 120 уставовъ товариществъ было утверждено для этихъ губерній, но къ началу текущаго столѣтія отъ былого кооперативнаго строительства оставались лишь обломки: почти всѣ товарищества или закрылись, или даже не приступали къ дѣйствіямъ. Такъ, въ Тобольской губерніи было ликвидировано 61 товарищество и не осуществились 19, въ Томской же губерніи ликвидированныхъ товариществъ было 32 и неосуществленныхъ 8. Въ 1908 г. дѣйствовало всего 4 това-

[1]) А также въ Акмолинской области.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

рищества въ Тобольской губерніи, открытыхъ въ 70-хъ годахъ, и 3 товарищества въ Томской губ.

Другое теченіе въ области народнаго кредита стало также при содѣйствіи мѣстной администраціи прокладывать себѣ путь въ предѣлахъ Тобольской губерніи въ 90-хъ годахъ,—это организація волостныхъ и сельскихъ банковъ.

Періодъ 90-хъ годовъ—постройки великаго Сибирскаго пути—былъ временемъ особаго подъема потребности въ кредитѣ. Сложившійся на земельномъ привольѣ хозяйственный укладъ сибирскаго крестьянства не могъ оставаться незыблемымъ; постепенно падала естественная производительность почвы, сокращался прежній земельный просторъ подъ вліяніемъ новаго спроса на землю, который предъявляла какъ все разроставшаяся масса новоселовъ, такъ и хозяева, ранѣе занимавшіеся преимущественно неземледѣльческими промыслами (извозомъ, охотой и работой на пріискахъ).

Кромѣ того, открытіе желѣзнодорожнаго пути облегчило сбытъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, дало толчокъ развитію промышленнаго маслодѣлія и, вмѣстѣ съ тѣмъ, усилило распашку земли и потребность въ пастбищахъ и лугахъ. Переходъ отъ залежной и залежно-паровой системъ полеводства къ болѣе или менѣе выдержанному трехполью съ удобреніемъ, лучшая обработка земли, развитіе молочнаго дѣла и скотоводства—все это становилось необходимостью, и все это требовало денегъ—кредита. При такихъ условіяхъ устройство доступныхъ сибирской деревнѣ кредитныхъ учрежденій представлялось вполнѣ своевременнымъ. Вопросъ заключался лишь въ томъ, какъ выдержитъ новая кредитная организація то „испытаніе въ зрѣлости“, какое опредѣляется культурнымъ состояніемъ населенія въ первое время пользованія кредитомъ: это періодъ переходный, трудный для малоподвижнаго хозяина и обильный искушеніями въ виду несознательности настоящей природы „кредита“ и гнета временной нужды въ деньгахъ. Несомнѣнно, что въ 90-хъ годахъ культурный уровень сибирскаго населенія былъ крайне низокъ даже въ смыслѣ простой грамотности (по даннымъ переписи 1897 года, процентъ грамотныхъ въ Тобольской и Томской губ., безъ дѣтей до 9 лѣтъ, не превышалъ 14%, при 27% для всей Россіи). Съ этой стороны, правильное и прочное устройство народнаго кредита, основаннаго исключительно на взаимопомощи, было дѣломъ труднымъ, почти безнадежнымъ. Волостные и сельскіе банки должны были поэтому испытать—и въ дѣйствительности испытали—участь ссудо-сберегательныхъ товариществъ первичной формаціи, съ тою лишь разницею, что послѣднія сошли совсѣмъ со сцены, банки же 90-хъ годовъ, связанные съ общественной организаціей крестьянъ частью уцѣлѣли, но лишь какъ учрежденія съ пониженной жизненной энергіей, не готовыя къ непосредственной службѣ живому кредитному обороту.

На протяженіи 90-хъ годовъ въ Тобольской губерніи было учреждено 33 банка. Территоріально эти учрежденія распредѣлялись слѣдующимъ образомъ:

Ишимскій	уѣздъ	7 банковъ
Курганскій	„	1 „
Тарскій .	„	9 „
Тобольскій	„	1 „

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Туринскій уѣздъ	5 банковъ
Тюкалинскій „	8 „
Ялуторовскій „	2 „

Распредѣленіе ссудо-сберегательныхъ товариществъ по уѣздамъ было инымъ: большинство товариществъ приходилось на Курганскій уѣздъ (26) и Ялуторовскій (19), и нѣсколько учрежденій (3) было даже въ Березовскомъ уѣздѣ, гдѣ въ настоящее время имѣется только одно кредитное товарищество. Насажденіе банковъ продолжалось и въ позднѣйшее время, вплоть до 1906 г. За этотъ періодъ возникло еще 36 банковъ.

За время съ 1902 г. по 1906 г. появились банки и въ Томской губ. (4 въ Барнаульскомъ уѣздѣ и 3 въ Маріинскомъ).

Съ появленіемъ новой формы устройства общественныхъ крестьянскихъ ссудо-сберегательныхъ кассъ,—единственно допустимой для вновь открывающихся учрежденій этого типа,—еще замѣтнѣе идетъ организація послѣднихъ: до 1 января 1913 г. ссудо-сберегательныхъ кассъ учреждено 61 (7 кассъ путемъ преобразованія изъ банковъ).

Вмѣстѣ съ тѣмъ уже съ 1903 года организуются вновь кооперативныя учрежденія, преимущественно кредитныя товарищества, сначала въ видѣ единичныхъ и разрозненныхъ опытовъ, а затѣмъ и правильно, изъ года въ годъ.

Весь ходъ организаціи кредитныхъ учрежденій въ Тобольской и Томской губерніяхъ рисуется слѣдующими данными.

		Годы открытія.						
		до 1907 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
Тобольск. губ.	Кред. товарищ. .	2	2	2	4	11	59	117
	Сс.-сб. товарищ.	6	—	—	1	3	3	1
	Банковъ	66	—	—	—	—	—	—
	Кассъ.	—	8	4	14	18	16	—
Томская губ.	Кред. товарищ. .	7	5	6	17	40	60	151
	Сс.-сб. товарищ. .	4	—	1	2	—	6	1
	Банковъ	7	—	—	—	—	—	—
	Кассъ	—	—	3	—	3	2	2

При бѣгломъ даже взглядѣ на эту таблицу, вниманіе невольно останавливается на двухъ годахъ: на 1910 г., когда обозначился впервые рѣзкій подъемъ числа открытыхъ товариществъ, и еще болѣе на 1912 годѣ. Ясно, что въ эти годы усилилось вліяніе на кооперативное движеніе какого-то новаго фактора, ускоряющаго развитіе дѣла. Такимъ факторомъ была работа инспекціи мелкаго кредита, съ 1908—1909 годахъ, учрежденной въ Тобольской и Томской губерніяхъ.

Изъ данныхъ Управленія по дѣламъ мелкаго кредита, относящихся къ товариществамъ, открытымъ до 1911 г., видно, что непосредственная, отмѣченная самими товариществами, иниціатива инспекторовъ въ дѣлѣ устройства товарищескихъ учрежденій—самая прививка населенію мысли о нихъ, проявлялась здѣсь, въ предѣлахъ Тобольской и Томской губерній (какъ и во всей Азіатской Россіи), гораздо чаще, чѣмъ въ Европейской Россіи: для всей имперіи прямыя указанія

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

самихъ товариществъ на иниціативу инспекторовъ отмѣчены въ 12 изъ ста обслѣдованныхъ учрежденій, а для Томской губ. въ 24-хъ.

Наиболѣе ярко проявился починъ инспекціи мелкаго кредита въ устройствѣ кредитныхъ кооперативовъ въ 1911—1912 г.г., когда, въ видахъ наиболѣе цѣлесообразной помощи населенію Сибири, пострадавшему отъ неурожая, и въ интересахъ промышленнаго маслодѣлія, кредитная организація приняла на себя выдачу правительственныхъ ссудъ на прокормъ скота и на обсѣмененіе полей, а также и самую заготовку кормовъ и сѣмянъ.

Для этой цѣли пришлось значительно увеличить существующую кредитную организацію. Результатомъ напряженной работы инспекціи и было рѣзкое увеличеніе числа кредитныхъ товариществъ въ 1911 и 1912 годахъ [1]). Дѣло это облегчалось конечно, большей, чѣмъ въ прежніе годы, подготовленностью населенія, въ виду прилива переселенцевъ, практически знакомыхъ съ кредитной кооперацiей у себя на родинѣ, и повышеніемъ грамотности населенія. Кромѣ того, широко развитые уже маслодѣльные союзы были для сибиряковъ общей школой кооперативной дисциплины и производительнаго кредита.

На 1 октября 1913 года число всѣхъ кредитныхъ и ссудо-сберегательныхъ товариществъ въ Тобольской губерніи составляло 223, въ Томской — 350; число членовъ ихъ равнялось:

въ Тобольской губ. 143.954 чел.
„ Томской „ 253.313 „

Кромѣ того, по даннымъ на 1 января 1913 года, заемщиками банковъ и кассъ состояло 73,5 тыс. человѣкъ въ Тобольской губерніи и 8,1 тыс. человѣкъ въ Томской.

Можно считать приблизительно, что въ сельскихъ кооперацiяхъ Тобольской и Томской губерній участвуетъ теперь около 40% всѣхъ домохозяевъ этихъ губерній, если исключить инородцевъ, по строю своей жизни не подходящихъ къ организаціи кредита.

Такимъ образомъ, въ короткій періодъ обѣ губерніи заняли видное мѣсто въ имперіи по числу товариществъ и ихъ участниковъ.

Въ составѣ участниковъ кредитныхъ учрежденій рѣзко преобладаютъ хозяйства, получающія доходъ преимущественно отъ земледѣлія и молочнаго скотоводства.

Необычайный ростъ числа учрежденій мелкаго кредита въ Западной Сибири въ условіяхъ 1911—1912 г.г., неблагопріятныхъ для сельскаго хозяйства, долженъ былъ, конечно, затруднить нормальное финансовое развитіе этихъ учрежденій.

Притокъ мѣстныхъ средствъ отставалъ отъ нарастанія числа членовъ товариществъ и, еще болѣе, отъ прироста общей совокупности капиталовъ.

На 1 октября 1913 г. оборотныя средства кредитныхъ и ссудо-сберегательныхъ товариществъ, въ общей суммѣ 18.544,1 тыс. руб. [2]), или въ среднемъ на участника 48 р. по Тобольской губ. и 46 р. по Томской, слагались изъ собственныхъ средствъ — 2.555,5 тыс. руб. (13,8%), правительственныхъ — 10.097,5 тыс.

[1]) Въ Тобольской губ., въ Каинскомъ у. Томской губ., а также въ Акмолинской области и отчасти въ Тургайской обл. и въ Оренбургской губерніи.

[2]) 6.911,8 т. р. въ Тобольской губ. и 11.632,3 т. р. въ Томской.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

руб. (54,5%), мѣстныхъ занятыхъ—5.682,2 тыс. руб. (30,6%) и разныхъ суммъ—208,9 тыс. руб. (1,1%).

Въ составѣ собственныхъ средствъ кредитныхъ товариществъ Томской губ. обращаетъ на себя вниманіе необычно высокій процентъ спеціальныхъ капиталовъ (439,5 тыс. руб. или почти 4% всѣхъ средствъ).

Въ Томской губ. распространенъ пріемъ усиленія этого рода капиталовъ за счетъ особыхъ членскихъ взносовъ, обычно въ размѣрѣ 5 руб. съ члена.

Въ общую сумму правительственныхъ средствъ, участвующихъ въ образованіи оборотнаго фонда, въ виду особыхъ условій организаціи кооперативнаго кредита, свыше обычной нормы, входятъ между прочимъ и долгосрочныя ссуды на прокормъ скота. Всѣ вообще долгосрочныя позаимствованія въ основные капиталы товариществъ составляли 3.381,7 тыс. руб. (34,3% баланса).

Вклады, по преимуществу срочные, имѣлись, на 1 января 1913 года, въ 176 товариществахъ Тобольской губ. (84% общаго числа товариществъ) и въ 277 Томской (92,6%). Оплачиваются они обычно изъ 5 — 8% въ зависимости отъ условій вкладовъ.

Активныя операціи кредитныхъ учрежденій направлены главнымъ образомъ на оказаніе участникамъ денежнаго кредита (въ банкахъ и кассахъ этимъ онѣ почти и ограничены) и въ меньшей степени на самое содѣйствіе участникамъ при использованіи ими ссудныхъ средствъ или при реализаціи продуктовъ труда.

Сравнительно слабо развиты посредническія операціи въ Тобольской губ., гдѣ почти вся дѣятельность въ 1912 году по совмѣстной закупкѣ товаровъ имѣла характеръ временнаго посредничества, связаннаго съ усиленнымъ кредитованіемъ; 65 учрежденій купили около 325 тыс. пуд. сѣмянъ и десять—приблизительно 64,8 тыс. пуд. сѣна.

Иначе обстоитъ дѣло съ посредничествомъ въ Томской губ., гдѣ товариществами было продано въ 1912 году на 658,5 тыс. руб. сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій. Хозяйственное значеніе торговой дѣятельности томскихъ товариществъ представляется немаловажнымъ уже благодаря нѣсколько пониженной расцѣнкѣ товаровъ. Для иллюстраціи этой стороны дѣла на съѣздѣ дѣятелей по мелкому кредиту въ Томскѣ (въ іюнѣ 1913 г.) однимъ изъ докладчиковъ были сопоставлены цѣны на машины и орудія двухъ сосѣднихъ сельско-хозяйственныхъ складовъ, при чемъ цѣны товарищескаго склада оказались, въ общемъ, на 10% ниже.

Весь оборотъ по ссудамъ, выданнымъ въ теченіе 1912 г., выразился въ суммѣ 16.581,1 тыс. руб. [1]), изъ которыхъ 2.800,9 тыс. руб. было выдано общественными учрежденіями и 13.780,2 тыс. руб. кооперативами.

Главнѣйшіе предметы ссудооборота относятся къ сельскому хозяйству и запечатлѣли на себѣ какъ временные слѣды неурожая 1911 г. (въ Тобольской губ.), такъ и своеобразныя основныя черты сибирскаго многоземельнаго хозяйства, съ примѣненіемъ машиннаго и наемнаго труда.

[1]) 9.172,2 т. р. въ Тобольской губ. и 7.408,9 т. р. въ Томской.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Часть ссудъ (6.413 на 329,6 тыс. р. въ Тобольской губ. и 5.784 на 296,9 тыс. руб. въ Томской) была выдана подъ залогъ продуктовъ труда заемщиковъ, главнымъ образомъ, хлѣба. Результаты этой операціи въ обѣихъ губерніяхъ были различны: неудачные въ Тобольской губ., вслѣдствіе высокой залоговой расцѣнки хлѣба и паденія весеннихъ цѣнъ, и благопріятные въ Томской, цѣны при продажѣ хлѣба заемщиками стояли, въ среднемъ, выше осеннихъ на 10 к. съ пуда.

Средній размѣръ задолженности (42 руб. въ Тобольской губ. и 46 руб. въ Томской), при сопоставленіи его со средней нормой возможнаго участія въ оборотныхъ средствахъ каждаго члена и со среднимъ масштабомъ мѣстнаго хозяйства, ясно говоритъ о недостаточности имѣющагося у товариществъ запаса капиталовъ.

Средняя Сибирь.

Енисейская и Иркутская губерніи, Забайкальская область.

Послѣ слабой и кратковременной вспышки кооперативнаго строительства въ 70-хъ годахъ прошлаго столѣтія [1]), учрежденія мелкаго кредита появились въ Средней Сибири съ 1885 года въ видѣ сословныхъ организацій. Болѣе или менѣе замѣтное развитіе ихъ начинается съ 1903—1904 годовъ. Въ общемъ, однако малоичсленныя и малодѣятельныя сословно-общественныя учрежденія эти почти не имѣли вліянія въ хозяйственной жизни Средней Сибири и съ появленіемъ кредитныхъ кооперативовъ постепенно закрываются.

Первое кредитное товарищество въ Средней Сибири возникло въ Енисейской губерніи въ 1907 г. Въ слѣдующемъ 1908 г., кромѣ устройства въ той же губерніи двухъ новыхъ товариществъ, открылось одно товарищество въ Забайкальской области. Въ Иркутской губерніи кооперативное движеніе началось лишь въ 1911 году.

Дальнѣйшій ростъ числа товариществъ идетъ постепенно ускоряющимся темпомъ.

Число учрежденій.

Годы.	Енисейская губернія.			Забайкальская область.			Иркутская губернія.		
	Кредитн. товарищ.	Сс.-сб. товарищ.	Сосл. учр.	Кредитн. товарищ.	Сс.-сб. товарищ.	Сосл. учр.	Кредитн. товарищ.	Сс.-сб. товарищ.	Сосл. учр.
1909	9	3	10	5	—	8	—	—	22
1910	24	1	10	6	—	8	—	—	28
1911	42	1	19	19	—	7	5	—	35
1912	77	1	17	44	2	7	37	4	35

[1]) Всего было утверждено тогда 14 уставовъ ссудо-сберегательныхъ товариществъ, при чемъ всѣ эти товарищества, за исключеніемъ 2-хъ преобразованныхъ въ кредитныя, или не осуществились или были закрыты.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Къ 1 октября 1913 года въ Средней Сибири было открыто 287 учрежденій мелкаго кредита: сословныхъ 60 (29 банковъ и 31 общественная ссудо-сберегательная касса) и кооперативныхъ 227 [1]), въ томъ числѣ 9 ссудо-сберегательныхъ товариществъ.

Въ связи съ различными условіями хозяйственной и культурной жизни населенія отдѣльныхъ губерній (а въ ихъ предѣлахъ и отдѣльныхъ уѣздовъ), а также подъ вліяніемъ большей или меньшей продолжительности работы инспекторовъ мелкаго кредита, кооперативная организація въ разной мѣрѣ затронула отдѣльныя части Средней Сибири.

Изъ 77 товариществъ Енисейской губ. (къ 1 января 1913 года) въ двухъ уѣздахъ съ наиболѣе развитымъ земледѣліемъ и маслодѣліемъ—Минусинскомъ и Канскомъ—было 45 товариществъ. Въ Забайкальской области наиболѣе доступные вліянію инспекціи или экономически болѣе сильные уѣзды—Верхнеудинскій и Читинскій—имѣли 26 товариществъ, остальные же пять уѣздовъ 18.

При замѣтномъ развитіи сѣти товариществъ еще болѣе увеличивается личный составъ послѣднихъ.

На 1-е Января	Въ Енисейской губ.		Въ Забайкальской обл.		Въ Иркутской губ.	
	Число членовъ въ товариществахъ.	Въ средн. на 1 товар. членовъ.	Число членовъ въ товариществахъ.	Въ средн. на 1 товар. членовъ.	Число членовъ въ товариществахъ.	Въ средн. на 1 товар. членовъ.
1912 года	16.059	382	6.060	318	674	135
1913 года	32.123	417	13.084	297	14.262	358

На 1 октября 1913 г. всѣхъ участниковъ товариществъ было 45.507 въ Енисейской губерніи, 26.360 въ Забайкальской области и 30.682 въ Иркутской губ.

Среди нихъ подавляющее большинство составляютъ сельскіе хозяева, соединяющіе обычно земледѣліе со скотоводствомъ; очень немного въ составѣ мѣстныхъ товариществъ кустарей и ремесленниковъ. Напротивъ того, немало такихъ членовъ, хозяйство которыхъ или является исключительно скотоводческимъ, или по крайней мѣрѣ опирается на скотоводство, какъ на главный источникъ дохода. Таковы по преимуществу участвующіе въ товариществахъ инородцы, лишь начинающіе переходить къ земледѣлію или, во всякомъ случаѣ, не успѣвшіе еще развить его.

Въ Забайкальской области, по даннымъ самаго послѣдняго времени, изъ 81 товарищества 15 обслуживаютъ исключительно инородческое населеніе (18,5%) бурятъ, отчасти тунгусовъ, 10—смѣшанное (русскихъ и инородцевъ—12,3%) и 56 русскихъ крестьянъ и казаковъ. Немалочисленны инородцы и въ составѣ иркутскихъ товариществъ. Повидимому, слабѣе всего представлены они въ районахъ товариществъ Енисейской губерніи.

По анкетѣ, произведенной Управленіемъ по дѣламъ мелкаго кредита, въ Енисейской губерніи исключительно земледѣліемъ занимаются 94% всѣхъ участниковъ товариществъ, земледѣліемъ съ подсобными промыслами—4%.

[1]) 9? въ Енисейской губ., 65 въ Забайкальской области и 69 въ Иркутской губ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

При рѣдкости мѣстнаго населенія и ограниченномъ числѣ лицъ, могущихъ руководить товарищескимъ дѣломъ, порайонныя группировки хозяйствъ, которымъ открывался доступъ къ мелкому кредиту, неизбѣжно должны были оказаться широкими. На одно товарищество приходилось дворовъ (на 1 января 1913 года).

Въ Енисейской губерніи	1.132
„ Забайкальской области	989
„ Иркутской губерніи	866

Въ предѣлахъ такихъ районовъ товарищества могли включить въ свой составъ около 40—50% домохозяевъ. Но вслѣдствіе недостаточности средствъ въ сословныхъ учрежденіяхъ, заемщики въ нихъ составляли, обычно, всего отъ 3% до 7% домохозяевъ района и лишь въ одной Иркутской губерніи 50%.

Ростъ численнаго состава участниковъ мелко-кредитныхъ учрежденій нѣсколько опережаетъ финансовое ихъ развитіе. Исключеніемъ является Енисейская губернія.

	Енисейская губ.		Забайкальская обл.		Иркутская губ.	
	Общ. сумма средствъ учр. тыс. руб.	Въ средн. на участника руб.	Общ. сумма средствъ учр. тыс. руб.	Въ средн. на участника руб.	Общ. сумма средствъ учр. тыс. руб.	Въ средн. на участника руб.
	Кооперативныя учрежденія					
На 1 янв. 1912 года	391,7	21	205,1	34	28,1	42
„ 1 янв. 1913 года	815,3	25	405,1	30	396,2	27
„ 1 окт. 1913 года	1.518,2	33	840,3	33	1.071,8	35
	Сословныя учреждения					
„ 1 янв. 1913 года	145,4	—	60,1	—	398,2	—

Правильное финансовое развитіе товариществъ (и сословно-общественныхъ учрежденій) затрудняется какъ самой быстротой роста организаціи мелкаго кредита и нѣкоторой непривычностью ея въ народной средѣ, такъ и временными хозяйственными невзгодами послѣднихъ лѣтъ.

Тѣмъ не менѣе въ составѣ оборотнаго фонда товариществъ Средней Сибири все же главную роль играютъ мѣстныя средства и въ частности вклады.

Вклады имѣетъ большинство товариществъ: въ Енисейской губерніи 70 изъ 77, въ Забайкальской области 34 изъ 44, въ Иркутской губерніи 34 изъ 37.

Реальное значеніе оборотнаго фонда товариществъ представляется сравнительно скромнымъ. При среднемъ долгѣ заемщиковъ въ мѣстныхъ кооперативныхъ учрежденіяхъ въ размѣрѣ отъ 33 руб. (Енисейская губ.) до 37 руб. (Забайкальская обл.) обычныя потребности мѣстнаго хозяйства едва ли могутъ быть удовлетворены съ достаточной полнотой, хотя даже эта норма дѣйствительнаго пользованія ссудными средствами достигается цѣною ограниченія круга лицъ, одновременно кредитующихся въ товариществахъ. А между тѣмъ населеніемъ начинаетъ сознаваться необходимость улучшеній въ хозяйствѣ, и потребность въ кредитѣ, значительная уже вслѣдствіе переходнаго состоянія хозяйственнаго быта, еще болѣе обостряется.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Въ особенности растетъ нужда въ долгосрочномъ кредитѣ. Въ настоящее время изъ оборотныхъ средствъ товарищескихъ кредитныхъ учрежденій для долгосрочнаго кредитованія могло бы быть затрачено около 1/3 (изъ 3,4 милл. руб. на 1 октября 1913 г. 1,2 милл. или 35%) [1]). Въ дѣйствительности долгосрочныя ссуды почти отсутствуютъ: слишкомъ мало для этого средствъ.

Между тѣмъ основанія для выдачи долгосрочныхъ ссудъ нерѣдко безспорны. Изъ общей суммы ссудъ (въ размѣрѣ 2.205,4 тыс. руб.) [1]), выданныхъ товариществами въ 1912 г., на покупку скота было выдано въ Енисейской губ.—24,2% всѣхъ ссудъ, въ Забайкальской обл.—18,3% и въ Иркутской губ.—19,3%; на покупку сельско-хозяйственныхъ орудій въ Енисейской губ.—7,2%, въ Забайкальской обл.—9,5% и въ Иркутской губ.—12,4%.

Если къ указаннымъ категоріямъ ссудныхъ назначеній присоединить еще, въ общей сложности, 12% суммы ссудооборота въ Енисейской губ., 6% въ Иркутской и 2% въ Забайкальской области, то весь кругъ хозяйственныхъ задачъ, въ предѣлахъ которыхъ законъ 1904 г. допускаетъ выдачу долгосрочныхъ ссудъ, опредѣляется 32—43% ссудныхъ затратъ.

Такое положеніе наблюдается къ тому же въ періодъ хозяйственныхъ нестроеній (неурожаи, наводненіе), когда повышены затраты на сѣмена и кормъ для скота (17—26%) и на нужды домохозяйства. Эти такъ называемыя потребительныя ссуды (на личные расходы и постройки для жилья) составляли въ Енисейской губ. 22% всѣхъ ссудъ, въ Забайкальской обл. 20% и въ Иркутской губ. 27%.

Въ поясненіе величины потребительныхъ ссудъ необходимо учесть, кромѣ вліянія неурожаевъ, еще и вліяніе участія въ товариществахъ инородцевъ-скотоводовъ, нуждающихся, вслѣдствіе примитивности экономическаго быта, преимущественно въ потребительныхъ ссудахъ. Послѣднія имѣютъ для инородцевъ большое хозяйственное значеніе: 1) онѣ позволяютъ задерживать продажу продуктовъ скотоводства до болѣе удобнаго времени и 2) значительно понижаютъ цѣны на продукты (напримѣръ, цѣны кирпичнаго чая на 50%).

Вслѣдствіе мѣстныхъ условій значительны ссуды на наемъ рабочей силы — въ Енисейской губ. 13,8%, въ Забайкальской обл.—7,4% и въ Иркутской губ.—12,4%.

Въ числѣ различныхъ категорій ссудъ встрѣчаются и залоговыя (главнымъ образомъ подъ залогъ хлѣба), но лишь въ самыхъ скромныхъ зачаткахъ (не свыше 1/2% всей выданной суммы). Стоимость пользованія ссудными средствами въ общемъ держится на уровнѣ 12%.

При наличности вышеуказанныхъ неблагопріятныхъ условій, можно бы ожидать значительныхъ просрочекъ и переписки ссудъ. Однако, въ кредитныхъ кооперативахъ переписка ссудъ, судя по даннымъ ревизій, не представляетъ распространеннаго явленія. Просроченныхъ ссудъ въ нихъ также немного: 1—3%. Зато въ сословныхъ учрежденіяхъ просрочки значительны—отъ 9% (Иркутской губ.) до 33% (Енисейской губ.).

Дальнѣйшее развитіе залоговой операціи вызывается условіями мѣстнаго

[1]) 1.093,5 т. р. въ Енисейской губ., 530,2 т. р. въ Забайкальской обл. и 581,7 т. р. въ Иркутской губ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

сбыта сельско-хозяйственныхъ продуктовъ. Тяжелыя условія торговаго посредничества побуждаютъ молодыя, неокрѣпшія и малоопытныя товарищества вести и посредническія операціи. Послѣднія имѣли дѣло, въ 1912 г., главнымъ образомъ, съ покупкой сѣмянъ травъ и хлѣбовъ (на 23,4 тыс. руб.), предметовъ продовольствія, корма для скота (на 11,1 тыс. руб.), затѣмъ съ покупкой сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій (на 14,5 тыс. руб.), орудій и матеріаловъ для ремесленнаго и кустарнаго производства (5 тыс. руб.). Кромѣ того, товарищества продавали товары, принятые на комиссію, главнымъ образомъ, сельско-хозяйственныя машины и орудія.

Въ 1912 году.	Число т-въ.	Куплено по порученію.	Число т-въ.	Продано по порученію.
Енисейская губ.	11	на 45,4 т. р.	10	на 47,3 т. р.
Забайкальская обл.	4	„ 7,8 „ „	11	„ 22,0 „ „
Иркутская губ.	1	„ 1,0 „ „	2	„ 3,3 „ „
Итого	16	на 54,2 т. р.	23	на 72,6 т. р.

Большинство товариществъ Забайкальской области (по Енисейской и Иркутской губ. нѣтъ свѣдѣній) закончили посредническія операціи съ прибылью. Убытокъ (небольшой) у нѣкоторыхъ товариществъ объясняется новизной и сложностью дѣла, а иногда также отсутствіемъ опыта и культурной подготовки у членовъ правленій и, вообще, малокультурностью ихъ.

Въ общемъ, дѣятельность товариществъ требуетъ внимательнаго и неустаннаго содѣйствія и контроля со стороны инспекціи мелкаго кредита. Однако нельзя не признать, что природная смѣтка и добросовѣстность такъ называемыхъ „сѣрыхъ“ руководителей товариществъ помогаетъ имъ во многихъ случаяхъ не только справляться съ техникой кредитнаго дѣла, но и вести товарищества къ полезнымъ хозяйственнымъ начинаніямъ.

При тѣхъ многочисленныхъ и разнообразныхъ ходатайствахъ, которыя обращаются къ мѣстной агрономической организаціи о предоставленіи лучшаго посѣвнаго матеріала, племенныхъ животныхъ и т. п., есть основаніе полагать, что кредитныя организаціи могли бы стать серьезными проводниками хозяйственныхъ улучшеній.

Дальній Востокъ—Амурская и Приморская область.

Въ Амурской и Приморской областяхъ кредитная помощь населенію организуется почти исключительно на кооперативныхъ началахъ. На 1 октября 1913 г. здѣсь дѣйствовало 77 товариществъ (57 въ Приморской области и 20 въ Амурской) и лишь 4 сословно-общественныхъ учрежденія [1]). Въ обѣихъ областяхъ устройство кооперативнаго кредита было, главнымъ образомъ, дѣломъ

[1]) 2 банка въ Приморской области и 2 ссудо-сберегательныхъ кассы въ Амурской.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

инспекціи мелкаго кредита. Первыя кредитныя товарищества [1]) открылись въ 1911 г. въ Приморской области, а черезъ годъ и въ Амурской.

Въ Амурской области почти всѣ товарищества, возникшія до 1913 года (12 кредитныхъ и 1 ссудо-сберегательное) были организованы при непосредственномъ участіи мѣстнаго инспектора, ѣздившаго по деревнямъ и пропагандировавшаго идею мелкаго кредита. Такія же поѣздки предпринимались инспекторомъ мелкаго кредита и въ Приморской области, еще въ концѣ 1909 года посѣтившимъ рядъ селеній Никольскъ-Уссурійскаго уѣзда. Одно кредитное товарищество въ Амурской области возникло по иниціативѣ мѣстнаго священника.

Изъ 133 членовъ правленій и кандидатовъ къ нимъ въ 26 кредитныхъ товариществахъ Приморской области 126 (или почти 95%) были рядовые крестьяне и казаки, а изъ 120 членовъ повѣрочныхъ совѣтовъ крестьянъ и казаковъ было 106 (88%).

Товарищества открывались какъ среди старожильческаго населенія, казаковъ и крестьянъ, такъ и среди новоселовъ, успѣвшихъ болѣе или менѣе прочно обосноваться.

Нерѣдко тѣ и другіе смѣшивались въ районѣ и въ составѣ одного учрежденія.

Основнымъ занятіемъ населенія районовъ большинства товариществъ является земледѣліе. Лишь въ сравнительно немногихъ учрежденіяхъ (не болѣе 10% числа ихъ на 1 октября 1913 года) земледѣліе отсутствуетъ, или находится въ зачаточномъ состояніи, а главнымъ источникомъ дохода служатъ рыболовство, лѣсной промыселъ, извозъ. Чаще всего земледѣлію сопутствуютъ, какъ подсобныя отрасли хозяйства, скотоводство, пчеловодство, лѣсные промыслы, извозъ.

Сельско-хозяйственный характеръ дѣятельности участниковъ амурскихъ и приморскихъ товариществъ ясно отражается на расходованіи ссудныхъ средствъ.

Въ 1912 году всѣми товариществами Амурской области было выдано 1.459 ссудъ на 91,3 тыс. рублей, товариществами же Приморской области 7.912 ссудъ на 372,5 тыс. руб., и большинство этихъ ссудъ (83—77% общей суммы долга) предназначалось на покупку сельско-хозяйственныхъ орудій и машинъ, скота, сѣмянъ и на наемъ рабочей силы (главнымъ образомъ, для уборки хлѣба) [2]).

Области.	Сельско-хоз. орудія.	Скотъ.	Сѣмена.	Рабочія силы.
Амурская	10,5%	35%	8,5%	29%
Приморская	6,0	55	11	5

[1]) Изъ не крестьянъ участвовали въ правленіяхъ: 2 священника, 1 псаломщикъ, 2 учителя, 2 фельдшера; въ совѣтахъ: 1 крестьянскій начальникъ, 2 лѣсничихъ, 6 учителей, 3 священника, 1 фельдшеръ, 1 почтово-телеграфный чиновникъ.

[2]) Въ отличіе отъ товариществъ Европейской Россіи ссуды на аренду земли почти не встрѣчаются; нерѣдко сами участники т-въ, особенно казаки, сдаютъ свою землю.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Сравнительная распространенность ссудъ на покупку сельско-хозяйственныхъ орудій и машинъ, при томъ въ размѣрѣ около 56—68 руб. въ среднемъ, свидѣтельствуетъ о жизненности мѣстной организаціи мелкаго кредита. Во многихъ товариществахъ вполнѣ опредѣлилось желаніе ввести въ практику кредита долгосрочныя ссуды на покупку племенного скота: мѣстный скотъ въ большинствѣ случаевъ—помѣсь маньчжурскаго и корейскаго—онъ маломолоченъ и маловѣсенъ.

При товариществахъ устраиваются склады сельско-хозяйственныхъ орудій и прокатные пункты, въ 1912 г., не менѣе какъ въ 5 товариществахъ Приморской области имѣлись куколеотборники.

Въ общемъ, однако, кредитныя учрежденія въ Приамурьѣ распространены пока еще слабо, и число участниковъ въ нихъ ограниченное—на 1 октября 1913 г. около 5.000 хозяйствъ въ Амурской области и 12.763 хозяйства въ Приморской области, или не болѣе $^1/_3$ районныхъ домохозяевъ [1]) и 15—20% всѣхъ сельскихъ,—и средства этихъ учрежденій еще незначительны. Даже въ періодъ мобилизаціи всѣхъ оборотныхъ капиталовъ, товарищества Амурской области имѣли въ своемъ распоряженіи около 400 тыс. рублей, а приморскія товарищества—701,4 тыс. руб., т.-е. въ среднемъ на участника 80 рублей и 55 рублей. Но эта сравнительно высокая „средняя“ достигалась только усиленнымъ финансированіемъ товариществъ со стороны Государственнаго банка. Въ то время, какъ въ имперіи на одного участника кредитныхъ товариществъ приходится на 1 іюля—1 октября 1913 г. около 17—15 рублей позаимствованій въ Управленіи по дѣламъ мелкаго кредита, сберегательныхъ кассахъ и въ Государственномъ банкѣ, въ товариществахъ Амурской и Приморской областей общая задолженность изъ этихъ источниковъ (147,0 тыс. руб. и 364,2 тыс. руб.) составляла 36 и 28 руб. на члена.

На долю вкладовъ (и частныхъ займовъ), а также собственныхъ средствъ приходилось:

Области.	Вкладовъ и частныхъ займовъ.	Въ среднемъ на 1 чл.	Собственныхъ средствъ.	Въ среднемъ на 1 чл.
Амурская	124,1 т. р.	31 р.	23,1 т. р.	10 р.
Приморская	253,8 „	20 „	71,6 „	6 „

[1]) На 1 января 1913 г. районы учрежденій Амурской области (15) обнимали 111 селеній (изъ 259 числящихся въ области) съ 10.358 дворами,—Приморской же (48 районовъ учрежденій)—289 селеній (изъ 1.031) и 30.251 дв.; въ періодъ до 1 октября 1913 г. число районныхъ дворовъ должно было увеличиться, при расчетѣ по среднему району въ 700—630 дв., до 15 т. для Амурской обл. и 36 тыс. для Приморской.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Долгосрочныхъ средствъ [1]) въ составѣ оборотныхъ капиталовъ амурскихъ и приморскихъ товариществъ сравнительно немного,—во всякомъ случаѣ менѣе, чѣмъ требовалось бы по характеру ссудооборота, всего около 30% общаго баланса.

Расширеніе этой категоріи оборотныхъ средствъ мѣстныхъ кредитныхъ учрежденій, за счетъ сберегательныхъ кассъ (въ порядкѣ выдачи дополнительныхъ ссудъ въ основные капиталы), составляетъ неотложную задачу правильнаго устройства народнаго кредита въ Амурской и Приморской областяхъ.

Другой существенно важной и очередной задачей должно быть развитіе посредническихъ операцій хозяйственнаго характера. Въ 1912—1913 годахъ, за исключеніемъ прокатныхъ пунктовъ и немногихъ складовъ орудій и машинъ [2]), посредническая дѣятельность товариществъ выражалась въ открытіи товаро-продовольственныхъ лавокъ [3]). Заслуживаетъ упоминанія, что при одномъ изъ товариществъ Приморской области (Зеньковское) есть кирпичный заводъ, выработавшій въ 1912 году болѣе 100 тысячъ кирпича.

Обычная стоимость кредита 5—8% по вкладамъ и 12% по ссудамъ.

Степныя области:

Акмолинская, Семипалатинская, Семирѣченская, Тургайская и Уральская.

Въ группѣ степныхъ областей организація народнаго кредита достигла, въ общемъ, довольно замѣтнаго развитія.

Основной формой мелкаго кредита и здѣсь являются кооперативныя товарищества.

На 1 октября 1913 г. изъ общаго числа 308 кооперативныхъ учрежденій кредитныхъ товариществъ было 234, а ссудо-сберегательныхъ 74. Послѣднія наиболѣе многочисленны въ Уральской области, гдѣ они даже преобладаютъ (34 при общемъ числѣ 59 товариществъ), и въ Акмолинской области (24). Но въ общемъ эта форма кооперативнаго кредита оказывается менѣе приспособленной къ условіямъ экономическаго быта сельчанъ и въ частности переселенцевъ, нерѣдко не располагающихъ свободными средствами для взноса паевъ.

Учрежденія сословно-общественнаго устройства существуютъ только въ Акмолинской области (4 банка и 2 общественныхъ кассы) и въ Тургайской (7 киргизскихъ кассъ и 22 ссудо-сберегательныхъ). Кромѣ того, въ Семирѣченской и Тургайской областяхъ дѣйствуютъ, на особыхъ основаніяхъ, областныя киргизскія ссудныя кассы [4]).

Старѣйшія товарищескія учрежденія сосредоточены въ Акмолинской области. Въ концѣ 1907 г. здѣсь было 12 кредитныхъ товариществъ, изъ которыхъ 4 возникли до 1905 г. [5]), 2 ссудо-сберегательныхъ и 5 сословно-общественныхъ учрежденій. Болѣе старыхъ товариществъ періода 70-хъ годовъ здѣсь не сохранилось.

---

[1]) Основные капиталы, запасные и вклады-займы срочностью болѣе года.

[2]) Въ 1912 г. въ районѣ Хабаровскаго отдѣленія, обслуживавшаго 22 товарищества Приморской области, склады были при 4 товариществахъ.

[3]) Въ районѣ Хабаровскаго отдѣленія въ 1912 г. было 9; изъ складовъ и лавокъ товаровъ продано на 46,6 тыс. рублей.

[4]) Съ балансомъ около 129 тыс. рублей.

[5]) 2 въ 1889 г. и 2 въ 1904 г.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Въ другихъ областяхъ, за исключеніемъ Семипалатинской, гдѣ въ это же время было 2 товарищества, кооперативы отсутствовали. Въ 1908 г. образуются товарищества въ Уральской области, а въ 1909 г. и въ остальныхъ областяхъ.

Къ концу 1912—1913 годовъ сѣть учрежденій мелкаго кредита настолько расширилась и уплотнилась, что уже значительная часть осѣдлаго населенія степныхъ областей могла получить доступъ къ кредиту.

Въ 3 уѣздахъ Акмолинской области (Омскомъ, Петропавловскомъ и Атбасарскомъ) кредитныя учрежденія были во всѣхъ волостяхъ, казачьихъ станицахъ и въ селахъ, имѣющихъ самостоятельное управленіе, и въ нѣкоторыхъ изъ нихъ даже по 2 и болѣе учрежденій [1]); въ Кокчетавскомъ уѣздѣ—въ 18 волостяхъ изъ 22 и въ 5 станицахъ изъ 10 и въ Акмолинскомъ уѣздѣ въ 13 волостяхъ изъ 24.

По приблизительнымъ даннымъ, населеніе, вошедшее въ районы кредитныхъ учрежденій, составляло къ іюню 1913 г. около 70% всего осѣдлаго населенія Акмолинской области. Изъ этихъ 70% хозяйствъ болѣе чѣмъ двѣ трети состояло уже дѣйствительными участниками кредитныхъ учрежденій.

Въ Семирѣченской области на 1 января 1913 г. 19 кредитныхъ и ссудосберегательныхъ товариществъ охватывали около 68% всего русскаго населенія и около 6% киргизскаго, при чемъ членами этихъ товариществъ было около 1/5 (21,4%) домохозяевъ ихъ районовъ.

Въ Семипалатинской Тургайской и Уральской областяхъ численность населенія районовъ, число товариществъ и ихъ членовъ на 1 января 1913 г. опредѣлялись слѣдующими данными:

Области.	Число т-въ.	Число дворовъ въ районѣ.	Число членовъ.	% отношеніе числа членовъ къ числу дворовъ въ районѣ товариществъ.
Семипалатинская. .	23	16.069	5.695	35,4
Тургайская	40	25.567	14.126	55,3
Уральская	45	43.685	16.544	37,9

Такимъ образомъ, несмотря на довольно успѣшный ходъ дѣла, впереди предстоитъ еще большая работа по открытію новыхъ кредитныхъ учрежденій и увеличенію ихъ личнаго состава. Въ частности, помимо дальнѣйшей организаціи кредитной взаимопомощи въ средѣ наличнаго осѣдлаго населенія, необходимо будетъ обезпечить кредитомъ переселенцевъ и осѣдающихъ кочевниковъ. Такъ въ Уральской области въ первомъ полугодіи 1913 г. было открыто 5 кредитныхъ товариществъ въ Темирскомъ уѣздѣ. До этого времени въ уѣздѣ не было кредитныхъ кооперативовъ, такъ какъ заселеніе его, начавшееся съ 1909 г., не

[1]) Напримѣръ, въ Украинской вол. 5 товариществъ и сельскій банкъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

отличалось достаточной устойчивостью и не вполнѣ еще обозначился переходъ къ земледѣлію киргизъ сѣверной части уѣзда.

Въ составѣ участниковъ кредитныхъ учрежденій степныхъ областей, инородцы (киргизы) составляютъ меньшинство, но въ особыя товарищества не выдѣляются. Опытъ устройства для однихъ киргизъ общественныхъ ссудо-сберегательныхъ кассъ оказался неудачнымъ. Въ товариществахъ Тургайской области киргизъ насчитывалось 0,2% всѣхъ участниковъ, въ товариществахъ Семирѣченской области — около 6%; въ Уральской области киргизы въ 1912 г. принимали участіе въ 9 переселенческихъ товариществахъ и 2 казачьихъ, составляя свыше 2/3 ихъ членовъ. Кредитомъ пользуются казаки и крестьяне (староселы и новоселы) обычно въ отдѣльныхъ учрежденіяхъ.

Въ Уральской области казачьихъ товариществъ на 1 іюля 1913 г. было 40, переселенческихъ 19, при чемъ казаки участвовали, по преимуществу, въ ссудо-сберегательныхъ товариществахъ (30), переселенцы—въ кредитныхъ (15).

Въ составѣ товариществъ преобладаютъ земледѣльцы, занимающіеся, однако, и едва ли не наиболѣе часто, и скотоводствомъ (характерная особенность кредитной кооперації Азіатской Россіи). Въ семипалатинскихъ товариществахъ земледѣльцы составляютъ 87% общаго числа членовъ. Напротивъ, въ товариществахъ Гурьевскаго уѣзда, Уральской области (5 казачьихъ), хозяйственная дѣятельность участниковъ строится на рыболовствѣ, скотоводствѣ, сѣнокошеніи и извозѣ.

Оборотныя средства учрежденій мелкаго кредита степныхъ областей на 1 октября 1913 г. равнялись 6.808,7 тыс. руб. Этотъ оборотный фондъ почти на 3/4 обслуживалъ кооперативныя учрежденія Акмолинской и Уральской областей.

Результатъ финансовой дѣятельности товариществъ за рядъ лѣтъ изображенъ въ слѣдующей таблицѣ.

Области.	Типъ учрежденій.	На 1 января 1909 г.			На 1 января 1911 г.			На 1 января 1913 г.		
		Общая сумма въ тыс. руб.	Сумма правительствен. средствъ.	%-е отн. къ общей суммѣ.	Общая сумма въ тыс. руб.	Сумма правительствен. средствъ.	%-е отн. къ общей суммѣ.	Общая сумма въ тыс. руб.	Сумма правительствен. средствъ.	%-е отн. къ общей суммѣ.
Акмолинская . . .	Кооперативныя . .	109,1	33,9	31,1	203,7	64,1	31,5	1.938,5	1.479,6	76,3
	Сословныя	18,1	—	—	—	—	—	30,3	—	—
Семипалатинская .	Кооперативныя . .	17,2	3,6	20,9	63,7	18,0	28,3	291,7	144,1	49,4
Семирѣченская . .	Кооперативныя . .	—	—	—	19,7	10,5	53,3	208,0	80,7	38,8
Тургайская . . .	Кооперативныя . .	—	—	—	62,6	24,0	38,3	445,0	248,2	55,8
	Сословныя	—	—	—	—	—	—	32,2	11,0	34,2
Уральская	Кооперативныя . .	24,9	21,0	84,3	105,8	43,3	40,9	795,8	338,9	42,6
	Всего . . .	169,3	58,5	34,6	455,5	159,9	35,1	3.741,5	2.202,5	61,5

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

До послѣдняго времени, слѣдовательно, товарищества степныхъ областей, за исключеніемъ Семирѣченской области, оперируютъ главнымъ образомъ за счетъ средствъ государства.

Въ этомъ фактѣ сказывается частью вліяніе исключительнаго по размѣрамъ финансированія въ неурожайные годы товариществъ Акмолинской области, частью результатъ молодости товариществъ и малой подвижности мѣстныхъ свободныхъ средствъ.

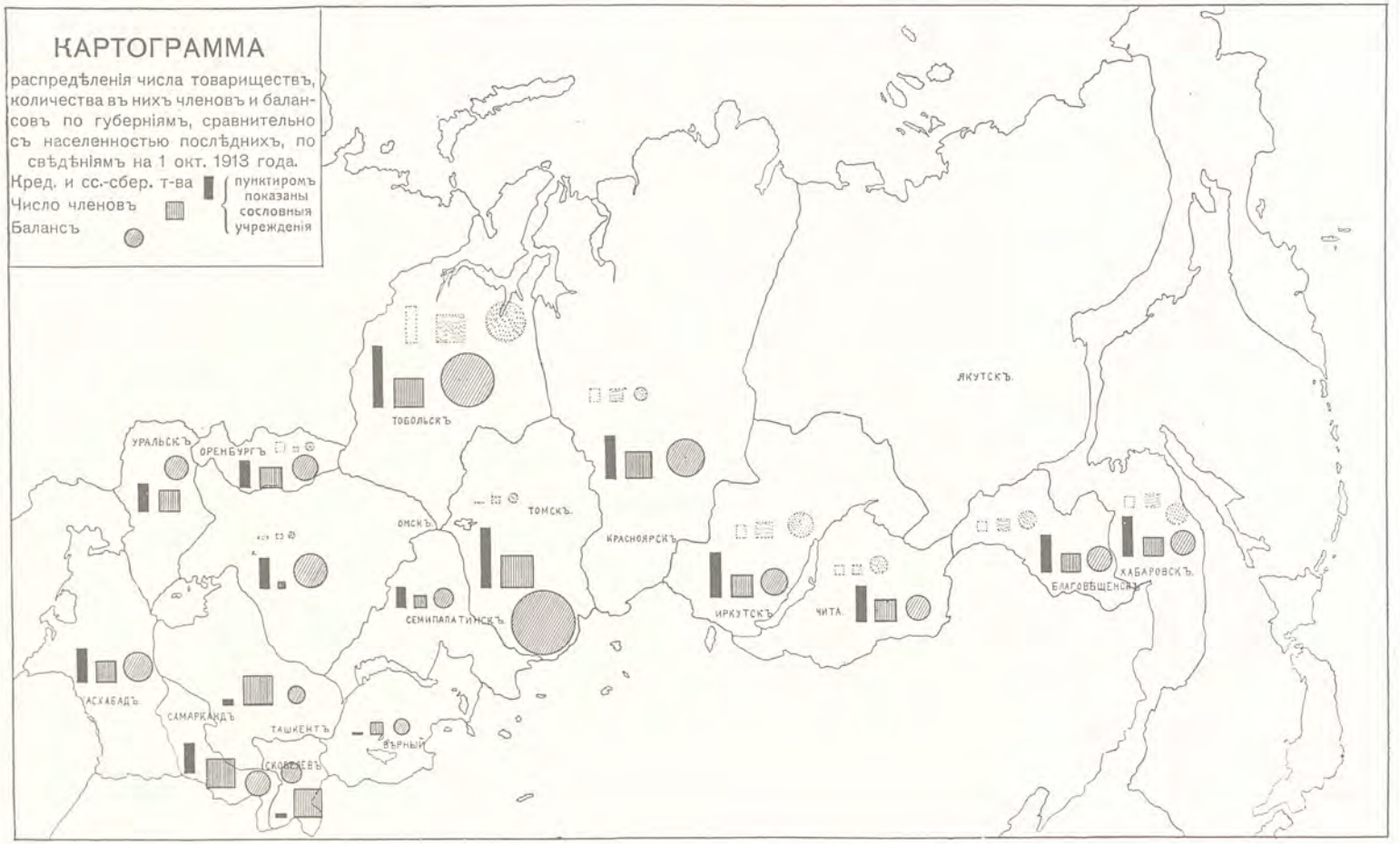
Въ общей массѣ оборотныхъ средствъ акмолинскихъ товариществъ вклады въ концѣ 1912 г. составляли 12 %; въ тѣхъ же уѣздахъ области, гдѣ не производилось выдачи дополнительныхъ ссудъ въ основные капиталы (на прокормъ скота), т.-е. въ Кокчетавскомъ, Атбасарскомъ и Акмолинскомъ уѣздахъ вкладовъ было 31—34 %.

Среди старожильческаго населенія (не инородческаго) вкладная операція, обычно, идетъ успѣшнѣе, чѣмъ среди новоселовъ. Бываютъ однако и противоположныя явленія, объясняемыя тѣмъ, что переселенцы, особенно выходцы южныхъ губерній, нерѣдко приносятъ съ собою нѣкоторый опытъ въ кредитномъ дѣлѣ и привычку къ вкладамъ. Такъ, напр., въ Уральской области ссудо-сберегательныя товарищества, состоящія, главнымъ образомъ, изъ казаковъ, не только не стоятъ по развитію вкладной операціи выше кредитныхъ товариществъ, преимущественно, переселенческихъ, но даже нѣсколько уступаютъ имъ: на 1 января 1913 г. всѣхъ занятыхъ мѣстныхъ средствъ (164,1 тыс. руб.) въ нихъ было, въ среднемъ, на товарищество 5,3 тыс. руб., (а на члена 17 р.), противъ 8,5 тыс. руб. въ кредитныхъ товариществахъ (или въ среднемъ на участника 18 р.). При этомъ вклады отсутствовали въ меньшинствѣ учрежденій:

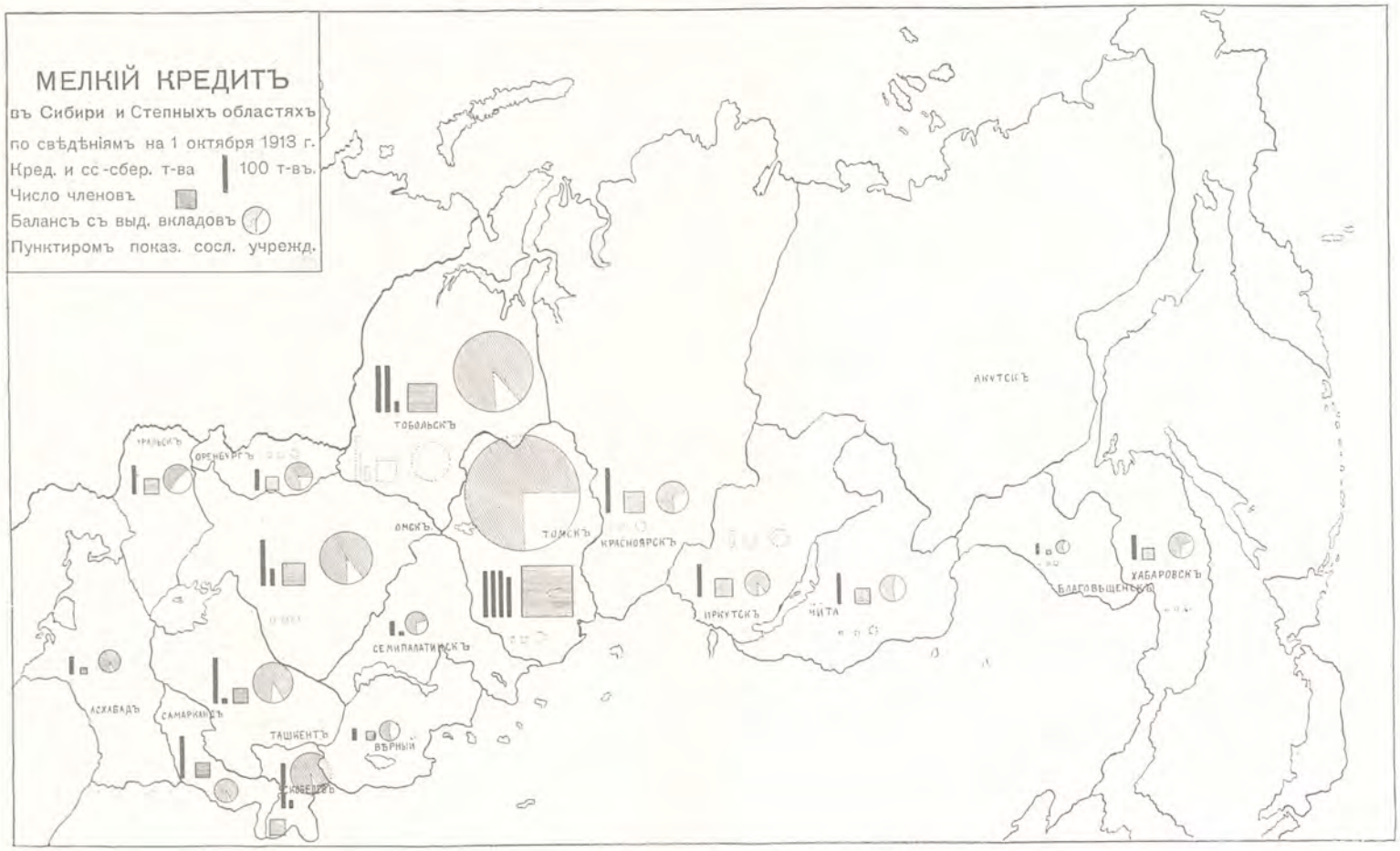
Области.	Число товариществъ безъ вкладовъ.		Общее число товариществъ.	
	Кредитныхъ.	Ссудо-сберег.	Кредитныхъ.	Ссудо-сберег.
Акмолинская	13	5	97	24
Семипалатинская	7	3	19	4
Тургайская	2	—	34	6
Уральская	—	1	14	31
Семирѣченская	3	—	15	4

Въ нѣкоторыхъ товариществахъ наблюдался даже избытокъ вкладовъ, напримѣръ, въ 1913 году въ 4 товариществахъ Уральской области; эти избыточныя средства помѣщались въ другія товарищества.

Оборотныя средства мелкихъ кредитныхъ учрежденій Степного края служатъ, главнѣйше, нуждамъ непосредственнаго и личнаго (въ широкомъ смыслѣ слова) кредита. Если не учитывать тѣхъ проявленій чрезвычайнаго посредниче-



Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru



Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ства, которыя были связаны съ закупкой черезъ товарищества Акмолинской области въ 1911—1912 годахъ скота и сѣмянъ, то посредническія операціи въ простѣйшей ихъ формѣ закупочныхъ выдвинулись замѣтнымъ образомъ въ одной Уральской области, войдя къ концу 1912 г. въ дѣловой обиходъ 28 товариществъ (62% общаго числа товариществъ). Въ остальныхъ же областяхъ ихъ вели 2—3 товарищества и лишь въ Акмолинской области 11.

Предметами посредническаго оборота были преимущественно сельско-хозяйственныя орудія и машины (въ Уральской области къ нимъ присоединялись еще рыболовныя сѣти и лѣсной матеріалъ). Въ теченіе года черезъ товарищества Уральской области прошло товаровъ приблизительно на 100 тыс. рублей.

Съ технической стороны эти операціи проводились по ордерной системѣ. Въ Уральской области до съѣздовъ 1913 года, усовершенствовавшихъ мѣстную постановку посредничества развитіемъ сношеній съ фирмами,—орудія и машины пріобрѣтались отъ 2 фирмъ (Брянскій заводъ и Гельферихъ-Саде), съ разсрочкой платежа изъ 8% по уплатѣ половинной стоимости товара.

Залоговый кредитъ получилъ серьезное значеніе только въ товариществахъ Акмолинской и Семипалатинской областей. Здѣсь въ 1912 г. ссуды, обезпеченныя закладомъ хлѣба, достигли 19% общаго ссудооборота. Въ Акмолинской области хлѣбозалоговая операція производилась 57 учрежденіями. Всѣми ими было выдано 5.043 ссуды на 605,4 тыс. руб. (изъ общаго числа 79.196 ссудъ на 3.116,2 тыс. руб.). Но опытъ этотъ оказался неудачнымъ: вмѣсто ожидавшагося весною повышенія цѣнъ, послѣднія понизились. Естественнымъ выводомъ отсюда должно было стать сознаніе необходимости совмѣстнаго сбыта хлѣба при посредствѣ союзной организаціи. Потребность въ объединеніи товариществъ, которое могло бы и повысить освѣдомленность о состояніи хлѣбнаго рынка и улучшить условія храненія и реализаціи заложеннаго хлѣба, внушается и всею совокупностью обычныхъ условій мѣстнаго сбыта сельско-хозяйственныхъ продуктовъ. На это, въ сущности, указываетъ уже самый объемъ залоговой операціи, очень внушительный для новаго дѣла. И дѣйствительно, условія сбыта хлѣба въ Атбасарскомъ и Кокчетавскомъ уѣздахъ, гдѣ главнымъ образомъ велась хлѣбозалоговая операція, съ ихъ удаленностью отъ желѣзныхъ дорогъ, періодичностью болѣе или менѣе выгодныхъ цѣнъ [1]) и господствомъ скупщика-прасола, таковы, что сами собой настраиваютъ крестьянъ въ пользу залога хлѣба, а затѣмъ и товарищескаго сбыта. Вопросъ лишь въ возможности удовлетвориться предлагаемой товариществомъ расцѣнкой.

При сильномъ паденіи мѣстныхъ рыночныхъ цѣнъ и нормальной залоговой расцѣнкѣ (60—75%) кредитныя операціи съ хлѣбомъ ограничиваются кругомъ болѣе крѣпкихъ хозяевъ, особенно, если закладывается дѣйствительно свободный хлѣбъ, а не сѣменной или продовольственный.

Въ другихъ областяхъ Степного края, кромѣ Акмолинской и Семипалатин-

---

[1]) Для земледѣльцевъ въ Атбасарскомъ уѣздѣ болѣе выгодныя цѣны стоятъ въ іюлѣ, на Атбасарской и Акмолинской ярмаркахъ, и отчасти въ декабрѣ (во время продажи киргизами кожи и заготовки хлѣба).

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ской, хлѣбо-залоговая операція или вовсе не примѣнялась (Тургайская, Семирѣченская обл.), или же занимала относительно скромное мѣсто (въ Уральской области около 5% всѣхъ ссудъ).

Общей чертой организаціи хлѣбо-залоговыхъ ссудъ въ предѣлахъ Степного края, (какъ и въ имперіи), является храненіе большей части хлѣба въ амбарахъ заемщиковъ. Такъ, въ Атбасарскомъ уѣздѣ, Акмолинской области, въ амбары товариществъ поступило не болѣе 9% всѣхъ залоговъ.

Неблагопріятныя условія сельскаго хозяйства, имѣвшія мѣсто въ 1911 году въ предѣлахъ большинства областей Степного края, отчетливо отразились на порядкѣ размѣщенія ссудныхъ средствъ. Кредитъ былъ приспособленъ частью для поддержанія хозяйственнаго равновѣсія, частью для возстановленія его, и характерныя для кредитнаго хозяйства Степныхъ областей черты расходованія ссудныхъ средствъ въ значительной степени сгладились. Выпукло выдвинулись кормовыя и сѣменныя затраты, а также — въ особо усиленномъ видѣ — ссуды на живой инвентарь.

Общая картина главнѣйшихъ нуждъ, обслуживавшихся кредитомъ, приняла слѣдующій видъ, различный для Семирѣченской области, и для остальныхъ районовъ, постигнутыхъ, въ большей или меньшей степени, неурожаемъ.

	Семирѣченск. область.		Акмолинская область.		Тургайская область.		Семипалатин. область.		Уральская область.	
	%	средній разм. ссуды.	%	средній разм. ссуды.	%	средній разм. ссуды.	%	средній разм. ссуды.	%	средній разм. ссуды.
Ссуды на с.-х. орудія и машины.	11	48	4	40	4	42	8	32	8	82
Живой инвентарь	36	44	16	32	36	44	24	37	44	60
Наемъ рабочей силы	14	42	2	33	2	36	8	45	5	31
Кормъ для скота	5	41	27	34	25	37	4	27	5	31
Сѣмена	4	38	25	31	22	34	16	35	13	36

Несмотря на неурожаи, общее состояніе ссудной операціи въ товарищескихъ учрежденіяхъ [1]) не обнаруживаетъ признаковъ разстройства. Въ наименѣе благопріятномъ видѣ рисуется платежная исправность заемщиковъ Акмолинской области (процентъ просроченныхъ ссудъ здѣсь достигъ 8%), но главная масса просроченныхъ ссудъ въ товариществахъ этой области сосредоточена въ Омскомъ уѣздѣ (12% всего уѣзднаго остатка ссудъ), гдѣ въ 1912 г. дождливая осень задержала уборку хлѣба, а вмѣстѣ съ тѣмъ и уплату ссудъ.

Вся же совокупность свѣдѣній о дѣятельности кооперативныхъ учрежденій народнаго кредита въ Степномъ краѣ говоритъ о постепенно растущемъ ихъ вліяніи въ мѣстной экономической (и отчасти общественной) жизни.

---

[1]) Сословно-общественныя учрежденія представляютъ, какъ и почти повсюду, исключеніе.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Туркестанъ.

Закаспійская, Самаркандская, Сыръ-дарьинская и Ферганская области.

Организація народнаго кредита въ Туркестанѣ представлена уѣздными кассами и кооперативными учежденіями. Кромѣ того, въ Закаспійской области существуютъ еще двѣ кассы для рыбаковъ: одна — Алексѣевская вспомогательная касса — открытая въ 1905 г., другая — Красноводская — въ 1903 г.

Уѣздныхъ кассъ, бывшихъ первоначально единственной формой оказанія кредитной помощи населенію, теперь всего 20. Число же разрѣшенныхъ къ открытію кредитныхъ и ссудо-сберегательныхъ товариществъ достигло въ концѣ 1913 г. 409 (222 кредитныхъ и 187 ссудо-сберегательныхъ товариществъ). Кооперативный кредитъ появляется въ краѣ, какъ результатъ сознанной недостаточности мѣстныхъ уѣздныхъ кассъ и неприспособленности ихъ къ снабженію населенія доступными и дешевыми ссудными средствами.

Обслѣдованіемъ хозяйственныхъ условій Туркестана и положенія въ этомъ краѣ кредита, произведеннымъ въ 1909 г. Управленіемъ по дѣламъ мелкаго кредита въ связи съ вопросомъ о переустройствѣ уѣздныхъ кассъ, было установлено, что кассы неспособны удовлетворить потребности населенія ни по состоянію своихъ средствъ, ни по формальнымъ условіямъ ихъ уставовъ, и что, внѣ самодѣятельности населенія, немыслимо обезпечить правильную постановку ссудной операціи и всего устройства народнаго, мелко-промышленнаго кредита.

Уѣздныя кассы, созданныя, главнымъ образомъ, въ періодъ 80—90-хъ годовъ прошлаго столѣтія [1]) по почину мѣстной администраціи, ко времени обслѣдованія имѣли въ своемъ распоряженіи около 1.300 тыс. руб., при чемъ значительная часть выданныхъ ими ссудъ (изъ общей суммы около милліона рублей) была просрочена. Просрочки, и при томъ давнія, составляли по отдѣльнымъ кассамъ отъ 10 — 20% до 50 — 80 и даже 100% ссуднаго фонда. А между тѣмъ только для покрытія нуждъ хлопководства требовалось, при нормальныхъ условіяхъ, не менѣе 15 милл. руб. Къ тому же ссудныя средства кассъ, согласно ихъ уставамъ, должны были попадать въ оборотъ въ распыленномъ видѣ, что неизбѣжно ослабляло ихъ промышленное значеніе; по уставамъ кассъ, ссуды предназначались для „вспомоществованія бѣднѣйшему туземному населенію, а равно для поддержанія и развитія его хозяйства и промышленности, за исключеніемъ торговли", и могли выдаваться въ размѣрѣ отъ 10 до 50 р., тогда какъ стоимость расходовъ на одну десятину площади, занятой хлопчатникомъ, безъ оплаты рабочей силы хозяина и его семьи, доходитъ до 70—80 р. Находясь въ завѣдываніи чиновника уѣзднаго управленія, руководимаго начальникомъ уѣзда, кассовое управленіе было далеко отъ самого населенія, его нуждъ въ кредитѣ и условій хозяйства. Правда, въ составъ особой ревизіонной комиссіи—для производства ежемѣсячной повѣрки кассъ — уставы вводили „двухъ почетныхъ туземцевъ", по выбору губернатора, на 3 года, но эти лица по ихъ неподготовленности, даже если бы хотѣли, не могли оказать суще-

[1]) Первая касса—наманганская, Ферганской области, была учреждена въ 1876 г.; послѣдняя же по времени возникновенія—красноводская, Закаспійской области,—въ 1903 г. (въ этомъ же году была учреждена и семирѣченская уѣздная касса).

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ственнаго вліянія на направленіе дѣятельности кассъ. Поэтому, уѣздная администрація вынуждена была при производствѣ операцій основываться на удостовѣреніяхъ волостныхъ управленій. А это посредничество на практикѣ приводило къ разнаго рода злоупотребленіямъ и къ поборамъ съ заемщиковъ, усиливавшимъ ихъ накладные расходы [1]).

Если въ борьбѣ съ этими нестроеніями кредитнаго дѣла уѣздная администрація и обращалась къ содѣйствію самого населенія, поручая сходамъ или намѣчать лицъ, которымъ слѣдовало бы выдать ссуды, или даже разверстывать соотвѣтственныя доли ссудныхъ средствъ (по расчету на каждую волость) [2]) между отдѣльными обществами и домохозяевами, то, помимо трудностей преодолѣнія на сходахъ различныхъ „соблазновъ“ и сильныхъ вліяній, самый принципъ поселенно-душевой разверстки ссудъ не представлялъ надежной поправки къ сложившемуся положенію кредитнаго дѣла.

Положеніе уѣздныхъ кассъ не улучшилось и позднѣе. Ревизіями ихъ, произведенными инспекторами мелкаго кредита въ 1911—12 годахъ, отмѣчаются просрочки, давнія и безнадежныя, а также возможность злоупотребленій. Между прочимъ, въ ревизіонныхъ данныхъ относительно одной кассы (Мервской, съ балансомъ въ 123,3 тыс. руб.) есть даже указанія на обязательства, оспариваемыя заемщиками въ виду, якобы, неполученія ими ссудъ. Общая сумма оборотныхъ средствъ уѣздныхъ кассъ, по послѣднимъ даннымъ, опредѣляется приблизительно въ 1,6 милл. руб.

Выдвинутый въ 1905 году совѣтомъ Туркестанскаго генералъ-губернатора планъ реорганизаціи уѣздныхъ кассъ въ смыслѣ приближенія ихъ къ населенію могъ бы, конечно, улучшить кредитное дѣло, но онъ не учитывалъ въ достаточной мѣрѣ ни важности вовлеченія въ кредитный оборотъ свободныхъ мѣстныхъ средствъ и сбереженій, ни высокаго значенія для мелкаго кредита отвѣтственной самодѣятельности пользующагося имъ населенія.

При такихъ условіяхъ и при индивидуальномъ строѣ туземнаго хозяйства и развивающагося промышленнаго земледѣлія (хлопчатникъ, люцерна), крѣпко спаяннаго—изъ-за отсутствія или недостаточности правильнаго кредита—съ ростовщичествомъ, невольно напрашивалась мысль о болѣе широкомъ и кооперативномъ устройствѣ народнаго кредита.

По даннымъ съѣзда дѣятелей по сельскому хозяйству, бывшаго въ 1911 г. въ Ташкентѣ, частный кредитъ обходится земледѣльцамъ, въ среднемъ, около 60%. Въ области хлопководства частный кредитъ сложился въ систему крайне обременительныхъ для земледѣльца, но безусловно нужныхъ ему въ производствѣ задатковъ подъ хлопокъ. Выдаваемые фирмами или особыми посредниками „чистачами“ и „арбакешами“ (мелкіе пріемщики-скупщики) [3]), эти задатки закабаляли мелкаго производителя, выносившаго на себѣ и произвольную рас-

---

[1]) По ссудамъ до 30 р. требуются два поручителя, свыше 30 р. не менѣе трехъ.

[2]) Катта-курганская касса, гдѣ „такой порядокъ установленъ въ виду того, чтобы по возможности прекратить злоупотребленія туземныхъ властей, желающихъ такъ или иначе воспользоваться лично ссудой или выдать своимъ родственникамъ и приближеннымъ“.

[3]) Въ 2—3 пріема въ году—предъ началомъ полевыхъ работъ, въ срединѣ ихъ, а также хотя и не всегда и въ концѣ ихъ; въ общей сложности, обычно въ размѣрѣ до 1/2 стоимости хлопка.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

цѣнку хлопка и расплату товаромъ. Тяжелыя условія частнаго кредита не только задерживали подъемъ благосостоянія земледѣльцевъ, но нерѣдко, при разнаго рода хозяйственныхъ неудачахъ, приводили ихъ и къ разоренію. Обезземеленіе дикхановъ, продажа заложенной ими, въ обезпеченіе долга, земли, явленіе достаточно установленное безспорными оффиціальными данными края. Въ одной изъ популярныхъ брошюръ по мелкому кредиту приводится рядъ указаній по этому вопросу. Такъ, напримѣръ, въ Шариханской волости изъ 90 лицъ, заложившихъ землю въ 1909 г., 50 лишились ея полностью или частично.

О распространенности кредитныхъ отношеній можно судить приблизительно хотя бы по тому, что за одинъ только 1903 г. у „казіевъ“ (народныхъ судей) было заключено 127 тыс. кредитныхъ сдѣлокъ на 13 милл. рублей.

Улучшить условія кредита и тѣмъ повысить ростъ главнѣйшей мѣстной отрасли народнаго труда (хлопководства), казалось, ближе всего союзамъ самихъ трудовыхъ хозяйствъ.

Однако, уже при предварительномъ ознакомленіи съ бытовыми и культурными условіями края нельзя было не имѣть въ виду, что кооперативное устройство мѣстнаго народнаго кредита будетъ сопряжено съ особенными затрудненіями, потребуетъ незаурядной траты силъ и средствъ.

Опытъ дѣятельности въ средѣ туземнаго населенія государственныхъ сберегательныхъ кассъ не обѣщалъ легкаго притока вкладовъ въ товарищества. Непривычка туземцевъ къ ссудо-сберегательнымъ учрежденіямъ и ограниченность ихъ денежныхъ запасовъ должны были мѣшать финансовой самодѣятельности товариществъ. А между тѣмъ промышленное сельское хозяйство края предъявляетъ повышенный спросъ на ссудныя средства, удовлетворить который въ рамкахъ нормъ кредитованія, обычныхъ для мелкаго кредита, не представлялось возможнымъ. Неизбѣжнымъ оказывался иной — болѣе крупный — масштабъ правительственнаго финансированія товариществъ. Затѣмъ и самый объемъ задачъ и обязанностей органовъ руководства и надзора въ дѣлѣ постановки мелкаго кредита долженъ былъ въ примѣненіи къ туземной средѣ неминуемо расшириться.

Кооперативное строительство въ краѣ началось, если не считать кокандскаго товарищества, возникшаго въ 1907 г., съ 1909 года. Инспектора мелкаго кредита непосредственно знакомили населеніе съ формами и основами кредитной взаимопомощи и создавали, затѣмъ, въ цѣляхъ наглядной пропаганды правильнаго кредитнаго хозяйства, возможно шире раскинутую, своего рода показательную, сѣть товариществъ.

Въ 1909 г. было разрѣшено къ открытію 14 кредитныхъ товариществъ — 11 въ Самаркандской области и 3 въ Ферганской. Изъ нихъ въ томъ же году стало дѣйствовать 5 товариществъ въ Самаркандской области и 2 въ Ферганской.

Въ 1910 г. появились товарищества въ Закаспійской и Сыръ-дарьинской областяхъ. Въ дальнѣйшемъ организація кооперативныхъ учрежденій все усиливалась.

Развитіе ихъ по отдѣльнымъ годамъ и по областямъ видно изъ слѣдующей таблицы.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ОБЛАСТИ:	1911 г.		1912 г.		1913 г.		1 окт. 1913 г.	
	Кред. товар.	Сс.-сб. товар.	Кред. товар.	Сс.-сб. товар.	Кред. товар.	Сс.-сб. товар.	Кред. товар.	Сс.-сб. товар.
Закаспійская обл. . . .	3	11	3	14	3	24	6	32
Самаркандская „ . . .	20	—	40	—	75	3	88	3
Сыръ-дарьинская. . . .	2	4	12	13	14	61	9	102
Ферганская „ . . .	3	—	3	—	30	2	107	9

Всѣхъ разрѣшенныхъ къ открытію товариществъ въ концѣ 1913 г. было 409 (222 кредитныхъ и 187 ссудо-сберегательныхъ).

За немногими исключеніями [1]) товарищества образовывались изъ среды сельскаго населенія, занимающагося земледѣліемъ (культура хлопка, риса, пшеницы, травосѣяніе). Въ составъ ихъ преимущественно входятъ туземцы.

Чисто русскихъ товариществъ сельскаго типа—19 (11 изъ нихъ въ Сыръ-дарьинской области); одно товарищество состоитъ изъ колонистовъ-нѣмцевъ, нѣсколько товариществъ имѣютъ смѣшанный составъ (въ районы дѣятельности четырехъ изъ нихъ, находящихся въ Сыръ-дарьинской области, входятъ киргизскіе поселки).

Районы всѣхъ разрѣшенныхъ къ открытію товариществъ охватываютъ около одной четверти всѣхъ хозяйствъ края—243,7 тыс. хозяйствъ, въ среднемъ на товарищество отъ 470 хозяйствъ (Сыръ-дарьинская область) до 732 (Самаркандская область). Но въ этихъ предѣлахъ *дѣйствующія* товарищества ввели въ свой составъ, въ общемъ, около 1/3 [2]) домохозяевъ района, т.-е., примѣрно, 8% всѣхъ хозяйствъ Туркестана,

На 1 оятября 1913 г. въ 356 дѣйствующихъ товариществахъ членовъ насчитывалось 80.456.

Число членовъ.

Области.	въ кред. товарищ.	въ сс.-сбер. товарищ.	всѣхъ.
Закаспійская	1.255	7.028	8.283
Самаркандская	21.643	471	22.114
Сыръ-дарьинская	1.760	19.414	21.174
Ферганская	27.842	1.043	28.885
	52.500	27.956	80.456

[1]) Одно товарищество (асхабадское извозопромышленниковъ) въ Закаспійской области, 4 товарищества въ Ташкентѣ (для туземцевъ ремесленниковъ разныхъ цеховъ) и 2 товарищества въ Ферганской области (въ Кокандѣ и въ Скобелевѣ).

[2]) Отъ 27% въ Закаспійской области до 36% въ Ферганской.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Операціи туркестанскихъ товариществъ, вслѣдствіе молодости этихъ учрежденій, а также въ силу хозяйственныхъ особенностей края, по необходимости отличаются простотою: товарищества не успѣли еще укрѣпиться технически. Не успѣли еще они, къ сожалѣнію, и ослабить замѣтнымъ образомъ неблагопріятныя ростовщическія вліянія окружающей среды.

Данныя о средствахъ товариществъ.

На 1 января 1913 года.

Области.	Число учр.	Балансъ.		Собственныя.			Правительственныя.			Мѣстныя (въ т. ч. вклады).		
		Сумма въ тысячахъ рублей.	На 1 участн. рублей.	Сумма въ тысячахъ рублей.	%-е отн. къ бал.	На 1 участн. рублей.	Сумма въ тысячахъ рублей.	%-е отн. къ бал.	На 1 участн. рублей.	Сумма въ тысячахъ рублей.	%-е отн. къ бал.	На 1 участн. рублей.
Закаспійская . .	27	202,3	33,1	75,0	37,1	12,3	117,5	58,1	19,2	8,3	4,1	1,4
Самаркандская .	78	340,8	21,2	62,7	18,4	3,9	170,8	50,1	10,6	99,0	29,1	6,2
Сыръ-дарьинская	75	351,4	25,2	127,0	36,1	9,0	175,7	50,0	12,7	47,1	13,4	3,4
Ферганская. . .	32	369,6	20,9	44,7	12,1	2,5	273,9	74,1	15,5	46,7	12,6	2,6
ВСЕГО . .	212	1.264,1	23,5	309,4	24,5	5,7	737,9	58,4	13,7	201,1	15,9	3,7

Вклады въ большинствѣ учрежденій совершенно отсутствуютъ Общая сумма ихъ на 1 октября 1913 г. (222,6 тыс. руб.) не превышала 3,5 % всей совокупности оборотныхъ средствъ (6.475,1 тыс. руб).

Въ товариществахъ, гдѣ имѣются вклады, послѣдніе не обнаруживаютъ большого разнообразія формъ. Въ Самаркандской области всѣ вклады безсрочные; въ Ферганской, напротивъ, безсрочныхъ вкладовъ нѣтъ, что, однако, представляется сомнительнымъ; вѣрнѣе, казалось бы, обратное. Во всякомъ случаѣ, вклады долгосрочные почти отсутствуютъ.

Проценты по вкладамъ отъ 4 до 6 годовыхъ, для безсрочныхъ обязательствъ, повышаются до 8—9 % для срочныхъ вкладовъ. Въ Самаркандской области преобладаютъ сиротскіе вклады.

Незначительное количество мѣстныхъ средствъ, поступающихъ въ товарищества въ видѣ вкладовъ, восполняется нѣсколько позаимствованіями въ уѣздныхъ кассахъ. Въ Самаркандской области этимъ путемъ въ оборотъ товариществъ введено 146,3 тыс. руб., въ томъ числѣ 4,2 тыс. руб., ссуженныя 3 товариществамъ на 5 лѣтъ въ капиталы на постройку собственныхъ зданій.

Въ кредитованіи товариществъ уѣздными кассами положено начало здоровому направленію ссудной дѣятельности этихъ уѣздныхъ организацій.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Такимъ образомъ, всѣ мѣстныя занятыя средства (432,5 тыс. руб.) составляютъ небольшую долю оборотныхъ капиталовъ туркестанскихъ товариществъ (7%).

Почти вдвое больше, хотя сравнительно также невелики, и собственныя средства мѣстныхъ кооперативныхъ учрежденій (856,2 тыс. руб. или 13%), несмотря на то, что послѣднія и заботятся усиленно объ ихъ накопленіи. Изъ отдѣльныхъ видовъ собственныхъ средствъ довольно успѣшно развиваются спеціальные капиталы для постройки товарищескихъ зданій: для этой цѣли изъ чистой прибыли товарищества отчисляютъ отъ 15 до 30%.

Въ концѣ концовъ туркестанскія товарищества оперируютъ главнѣйше за счетъ средствъ Управленія по дѣламъ мелкаго кредита, сберегательныхъ кассъ и Государственнаго банка.

На 1 октября 1913 г. въ оборотѣ кредитныхъ и ссудо-сберегательныхъ товариществъ было правительственныхъ средствъ около 5,2 мил. руб. (изъ общей суммы 6,5 мил. руб.) или 80%.

Въ среднемъ на одного участника приходилось правительственныхъ средствъ 64 р. изъ общей суммы въ 80 р. Между тѣмъ, въ кредитныхъ товариществахъ всей имперіи на 1 іюля 1913 г. было помѣщено правительственныхъ средствъ, въ среднемъ на члена, только 17 р.

Ссудная операція ведется товариществами почти исключительно въ видѣ личнаго денежнаго кредита. Посредническая дѣятельность ихъ, какъ источникъ кредита натуральнаго и залогъ продуктовъ хозяйства не вышли еще изъ стадіи робкихъ и скромныхъ начинаній.

Въ Самаркандской области въ 1911 и 1912 годахъ дѣлались опыты покупки хлопка сѣмянъ (чичитъ) на заводахъ по ордерамъ товариществъ (въ 1911 г. три товарищества, а въ 1912 г.—пять). Положительнымъ результатомъ этой операціи, по свидѣтельству мѣстной инспекціи мелкаго кредита, было лучшее качество посѣвнаго матеріала: процентъ всхожести базарныхъ сѣмянъ былъ 58%, заводскихъ же 95%.

Какъ по объему, такъ и по устойчивости посреднической операціи выдѣляется асхабадское ссудо-сберегательное товарищество извозопромышленниковъ (Закаспійской области). Въ немъ оборотъ по закупкѣ фуража и конской сбруи достигъ въ 1912 г. 92,3 тыс. руб.. (куплено было товаровъ на 49,5 тыс. руб.).

Въ Сыръ-дарьинской области въ 1912 г. 7 товариществамъ были открыты хлѣбозалоговые кредиты, но залоговую операцію въ томъ же году вели только 2 товарищества и при томъ въ сравнительно небольшихъ размѣрахъ.

Средній размѣръ ссудъ по отдѣльнымъ областямъ колебался въ 1912 г. отъ 62 руб. (Самаркандская обл.) до 86 рублей (Закаспійская область). Судя по даннымъ одного мѣстнаго изслѣдованія (о частномъ кредитѣ въ Ферганѣ), средняя сумма кредитныхъ сдѣлокъ по туземнымъ векселямъ (васихамъ)—около 90 р. [1]) довольно близка къ средней величинѣ ссудъ, выдаваемыхъ товариществами, а тѣмъ болѣе къ общей задолженности отдѣльныхъ заемщиковъ въ теченіе года

---

[1]) По сообщенію Корытова, въ 1901 г. въ Ферганской области по васихамъ было занято по 76,3 тыс. сдѣлкамъ 6,8 милл. р.; заложено же имущества на 5,9 мил. руб. по 55,1 тыс. сдѣлкамъ; въ среднемъ 89—107 рублей.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

(въ Ферганской обл. на 1 января 1913 г. на одного заемщика приходилось въ среднемъ 97 р.) [1]).

Такъ какъ данныя относительно средней валюты туземныхъ векселей относятся къ началу текущаго столѣтія, то, въ виду послѣдующаго развитія хлопководства, средняя норма задолженности должна была повыситься.

Съ предметной стороны ссудная операція характеризуется преобладаніемъ ссудъ, предназначенныхъ на покупку живого инвентаря, сѣмянъ и на наемъ рабочей силы.

Самаркандская обл.	1910 г.		1911 г.		1912 г.	
	% отн.	средній размѣръ въ руб.	% отн.	средній размѣръ въ руб.	% отн.	средній размѣръ въ руб.
Покупка живого инвентаря	37	50	35	60	41	74
Покупка сѣмянъ	31	36	30	47	33	51
Наемъ рабочей силы	15	44	23	50	8	50

Эта группировка ссудъ, по назначенію ихъ, болѣе или менѣе типичная для всего Туркестана, несомнѣнно отвѣчаетъ, въ общемъ, условіямъ туземнаго хозяйства и, въ частности, хозяйства хлопководовъ (покупныя сѣмена, наемный трудъ, недостатокъ рабочаго скота). Уменьшеніе ссудъ на наемъ рабочей силы въ 1912 году находится въ зависимости отъ неурожая риса, пшеницы и хлопка.

Въ связи съ неурожаемъ, въ Самаркандской области въ 1912 г. наблюдается значительный подъемъ суммы просроченныхъ ссудъ — до 15,7% остатка ссудъ (217,5 тыс. руб.). Въ остальныхъ областяхъ процентъ просроченныхъ ссудъ не превышаетъ 3,5% (Сыръ-дарьинская область).

Несмотря на исключительно важное значеніе для экономической жизни Туркестана широкой организаціи народнаго кредита, ближайшія задачи въ этомъ дѣлѣ заключаются не столько въ усиленномъ дальнѣйшемъ строительствѣ, сколько въ устроеніи уже созданнаго, въ закладкѣ прочныхъ основъ для веденія правильнаго кредитнаго хозяйства собственными силами участниковъ товариществъ. До послѣдняго времени дѣятельность товариществъ протекала при особо напряженномъ участіи въ ней инспекціи мелкаго кредита: инспектора нерѣдко присутствовали при выдачѣ ссудъ и сами составляли отчеты, посѣщая по необходимости одни и тѣ же товарищества по 5—8 разъ въ году.

Это требовало соотвѣтственнаго увеличенія личнаго состава инспекціи [2]), что представляетъ задачу нелегкую и очень отвѣтственную, въ виду мѣстныхъ особенностей инспекторской службы и необходимости знанія ими мѣстныхъ нарѣчій, что крайне суживаетъ кругъ подходящихъ кандидатовъ.

[1]) Съ колебаніями въ отдѣльныхъ случаяхъ отъ 20—30 р. до 200 р. и болѣе.

[2]) Въ настоящее время для Туркестана открыто 22 должности инспекторовъ мелкаго кредита.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Для технической подготовки руководителей туземныхъ товариществъ настоятельно необходимымъ представляется устройство курсовъ счетоводства и дѣлопроизводства, *возможно болѣе доступныхъ населенію*. Въ началѣ 1912 г. при асхабадскомъ отдѣленіи Государственнаго банка мѣстной инспекціей былъ сдѣланъ починъ въ этомъ направленіи — устроены занятія со счетоводами и представителями товарищеской администраціи, въ числѣ 40 человѣкъ; курсы продолжались 1 мѣсяцъ и прошли успѣшно.

Въ общемъ, мѣстнымъ учрежденіямъ народнаго кредита предстоитъ теперь направить свои усилія на возможно широкое развитіе посредническихъ операцій. При извѣстной зрѣлости товариществъ, мыслимо было бы даже установить дѣловыя связи, по сбыту хлопка, непосредственно съ фирмами и привлечь авансируемый нынѣ послѣдними задаточный капиталъ въ обороты товариществъ. Осуществится ли это и въ какой мѣрѣ,—будетъ зависѣть отъ способности туземныхъ хлопководовъ-дикхановъ правильно использовать товарищескую форму мелкаго кредита.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Пути сообщенія.

(Н. А. Гавриловъ, Н. С. Норкинъ и В. П. Волковъ).

До конца прошлаго столѣтія для сообщенія съ азіатскими нашими владѣніями и для передвиженія въ ихъ предѣлахъ служили исключительно водные пути и грунтовыя дороги.

Только въ послѣднюю четверть XIX вѣка, по личному почину и особымъ указаніямъ Императора Александра III и нынѣ благополучно царствующаго Государя Николая Александровича, Сибирь и Туркестанъ получили желѣзныя дороги.

Въ теченіе 1880—1900 годовъ проведены желѣзнодорожныя линіи отъ Урала до береговъ Тихаго океана, отъ Каспійскаго моря въ глубь Ферганы и отъ Оренбурга до Ташкента.

Линіи эти, соединившія наши окраины съ Европейской Россіей сплошнымъ паровымъ путемъ, содѣйствовали приливу населенія въ пустынныя азіатскія мѣстности и вызвали здѣсь чрезвычайный подъемъ экономической жизни. Людской потокъ, устремившійся по желѣзнымъ дорогамъ въ Сибирь и Туркестанъ, скоро занялъ сплошь всѣ прилегающія къ дорогамъ земли и разлился далеко за предѣлы той полосы, которую обслуживали проведенныя желѣзнодорожныя магистрали. На разстояніи сотенъ верстъ отъ послѣднихъ возникли густо заселенныя деревни, развилось сельское хозяйство и начала зарождаться промышленность. Ростъ населенія въ указанныхъ отдаленныхъ мѣстностяхъ шелъ такъ быстро, использованіе производительныхъ силъ земли давало столь богатые результаты, что уже въ началѣ текущаго столѣтія съ очевидностью выяснилась необходимость сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя обезпечили бы выходъ на европейскіе рынки для возникшихъ вдали отъ Сибирской и Туркестанской магистралей крупныхъ земледѣльческихъ и промышленныхъ районовъ.

Начиная съ 1909 года Азіатская Россія съ каждымъ годомъ все прочнѣе сковывается съ имперіей стальнымъ кольцомъ. Новыя дороги строитъ не только казна, но и частные предприниматели, съ вѣрою въ широкое будущее нашихъ азіатскихъ владѣній вкладывающіе десятки и сотни милліоновъ въ желѣзнодорожныя предпріятія въ Сибири и Туркестанѣ.

Такимъ образомъ, постепенно древніе караванные пути въ степи и трудно проѣзжія грунтовыя дороги въ тайгѣ замѣняются удобнымъ и быстрымъ желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ.

Однако, несмотря на предпринятое въ послѣдніе годы расширеніе желѣзно-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

дорожной сѣти въ Азіатской Россіи, не приходится и думать о возможности оборудовать въ близкомъ будущемъ рельсовыми путями въ сколько-нибудь достаточныхъ размѣрахъ ея громадную территорію, которая занимаетъ 1/10 всей континентальной поверхности земного шара и по своимъ размѣрамъ далеко превосходитъ Европу. Поэтому многіе, даже густо заселенные, районы Сибири и Туркестана должны довольствоваться пока колесными дорогами и воднымъ сообщеніемъ, при томъ въ послѣднемъ случаѣ часто не на пароходахъ, а на лодкахъ, плотахъ и съ примѣненіемъ даже иногда первобытнаго „волока". Для значительной части окраинныхъ мѣстностей, наиболѣе глухихъ и, особенно, расположенныхъ на крайнемъ сѣверѣ, рѣки и грунтовые пути останутся на много лѣтъ единственными средствами сообщенія.

Водные пути [1]).

Первыми путями сообщенія русскихъ людей въ Сибири были, начиная еще съ XII в., водные пути—моремъ и рѣками, при чемъ тамъ, гдѣ водное сообщеніе прерывалось, лодки перетаскивались волокомъ. Съ водныхъ путей поэтому естественнѣе всего начать и очеркъ современнаго состоянія путей сообщеній за Ураломъ.

Великія сибирскія рѣки съ ихъ многоводными притоками долгое время служили единственными путями для мѣстнаго сообщенія и магистралями для грузового движенія въ направленіи съ юга на сѣверъ, а въ Западной Сибири—въ восточную отъ Урала сторону, въ Приамурскомъ же краѣ отъ океана на западъ. Первоначальное судоходство, сплавное, парусное и бечевое довольствовалось плаваніемъ по рѣкамъ въ ихъ первобытномъ состояніи. Но съ оживленіемъ судоходства и переходомъ къ паровой тягѣ выдвинулся вопросъ объ улучшеніи и планомѣрномъ развитіи водныхъ сообщеній Сибири. Впрочемъ, сдѣлано въ этомъ отношеніи еще очень мало. Цѣлые рѣчные бассейны, такъ, напр., весь бассейнъ р. Лены, гдѣ судоходство уже сейчасъ замѣтно развивается, остаются безъ всякаго техническаго и судоходнаго надзора, и нѣтъ даже правильной карты этой могучей рѣки.

Между тѣмъ развитіе судоходства въ Сибири—дѣло первѣйшей важности. Переселенцы осѣдаютъ въ значительномъ числѣ по рѣкамъ и долинамъ рѣчекъ, и для оживленія ихъ хозяйственной дѣятельности существенно необходимо распространеніе судоходства до крайнихъ мельчайшихъ развѣтвленій рѣчныхъ системъ. Еще важнѣе благоустройство водныхъ путей Сибири для сбыта земледѣльческихъ продуктовъ, по преимуществу зерна, на европейскіе рынки. Въ Сибири уже теперь въ урожайные годы ощущаются избытки хлѣба, и безъ дешевыхъ сквозныхъ путей многимъ заселяемымъ районамъ Сибири можетъ угрожать хлѣбный кризисъ. Такими дешевыми путями являются прежде всего водные, необходимость улучшенія которыхъ признана нынѣ и законодательными учрежденіями и правительствомъ.

На Волгѣ, при перевозкѣ груза на большихъ судахъ, фрахтъ въ 1/300 копейки

[1]) Очеркъ о водныхъ путяхъ принадлежитъ *Н. С. Норкину.*

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

съ пудо-версты составляетъ обычное явленіе, даже фрахтъ въ 1/500 копейки не является исключительнымъ. Созданіе такихъ же льготныхъ условій для судоходства во всѣхъ случаяхъ, гдѣ это возможно, составляетъ задачу государственнаго значенія. Въ Сибири имѣются всѣ необходимыя условія для созданія воднаго пути, который по своей дешевизнѣ и огромной провозной способности едва ли могъ бы найти себѣ равный. Рѣки Иртышъ и Обь по своей многоводности въ большей части теченія представляютъ для судоходства не менѣе удобствъ, чѣмъ Волга. Только Тура и Тоболъ,—составляя головной участокъ важнѣйшаго судоходнаго пути Западной Сибири, своимъ мелководьемъ уничтожаютъ всѣ преимущества Иртыша и Оби.

При углубленіи этихъ участковъ образуется непрерывный грандіозный путь отъ Омска до Тюмени въ 1.539 вер. и отъ Томска до Тюмени въ 2.340 верстъ. Благодаря этому сплошному пути промышленные центры Сибири могутъ быть соединены съ Тюменью, откуда начинается сѣть желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, а Омскъ и Томскъ должны сдѣлаться рѣчными портами, куда будутъ стекаться партіи товаровъ съ верхнихъ частей Иртыша и Оби.

Общая длина сибирскихъ рѣкъ, озеръ и каналовъ, служащихъ путями сообщенія, о которыхъ имѣются свѣдѣнія, составляетъ 130.374 версты, въ числѣ которыхъ имѣется сплавныхъ путей 48.787 верстъ, судоходныхъ 45.406 верстъ, и среди нихъ пароходныхъ 32.315 верстъ.

Распредѣляются водные пути Сибири по отдѣльнымъ морскимъ бассейнамъ слѣдующимъ образомъ:

Бассейны морей.	Общая длина.	Въ томъ числѣ:		Въ числѣ судоходныхъ пароходныхъ путей.
		Сплавныхъ.	Судоходныхъ.	
Сѣвернаго океана	97.858	36.814	34.043	24.774
Берингова моря	1.080	540	440	—
Камчатскаго моря	580	475	—	—
Охотскаго моря съ Татарскимъ проливомъ	21.496	8.706	7.762	6.679
Японскаго моря	1.185	699	78	42
Аральскаго моря и озеръ Сасыкъ - куля, Балхаша и Иссыкъ-куля	8.175	1.553	3.083	820

Изъ этихъ данныхъ видно, что въ Азіатской Россіи главное мѣсто по длинѣ судоходныхъ и сплавныхъ путей занимаетъ бассейнъ Сѣвернаго океана (75%), второе мѣсто принадлежитъ бассейну Охотскаго моря съ Татарскимъ проливомъ (17%); бассейнъ Аральскаго моря съ озерами занимаетъ 6%.

По длинѣ пароходныхъ путей морскіе бассейны идутъ въ такомъ порядкѣ: бассейнъ Сѣвернаго океана — 77%, бассейнъ Охотскаго моря съ Татарскимъ проливомъ — 21%, бассейнъ Аральскаго моря—2%. Что касается отдѣльныхъ рѣкъ, то въ бассейнѣ Сѣвернаго океана на долю бассейна рѣки Оби приходится 46% судоходныхъ и сплавныхъ и 49% пароходныхъ путей, въ бассейнѣ р. Енисея съ оз. Байкаломъ—28% судоходныхъ и сплавныхъ и 22% пароходныхъ путей, въ бассейнѣ р. Лены—16% судоходныхъ и сплавныхъ и 29% пароходныхъ путей.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Въ бассейнѣ Охотскаго моря съ Татарскимъ проливомъ на долю бассейна р. Амура приходится 86% судоходныхъ и сплавныхъ путей и 100% пароходныхъ путей.

Неблагопріятно для сибирскихъ рѣкъ, конечно, то, что онѣ текутъ въ меридіональномъ направленіи. Величайшія рѣки Сибири—Обь, Енисей, Лена текутъ съ юга на сѣверъ и впадаютъ въ Ледовитый океанъ. Только Амуръ, протекая съ запада на востокъ, географически расположенъ лучше.

Изъ-за трудностей плаванія по Ледовитому океану, до послѣдняго времени черезъ него проникали въ сибирскія рѣки лишь отдѣльныя случайныя экспедиціи, главнымъ образомъ, въ устье Енисея. Кромѣ малой доступности сѣверныхъ морей, серьезнымъ затрудненіемъ въ низовьяхъ Оби, Енисея и Лены является кратковременность навигаціи, продолжающейся въ устьяхъ названныхъ рѣкъ всего около 3 мѣсяцевъ.

Однако, несмотря даже на эти основныя неблагопріятныя данныя, рѣки Сибири образуютъ богатѣйшую сѣть могучихъ водныхъ путей. Безчисленные многоводные ихъ притоки, пересѣкающіе страну по всевозможнымъ направленіямъ, способны восполнить недостатки направленія главныхъ рѣкъ. При помощи этихъ притоковъ, текущихъ въ средней полосѣ Сибири въ параллельномъ направленіи и образуется великій продольный сибирскій путь, соединяющій Уралъ съ Тихимъ океаномъ. Самую оживленную часть его составляетъ западный участокъ, состоящій изъ рѣкъ Обскаго бассейна.

Въ настоящее время главный сибирскій транзитный водный путь, начинаясь отъ г. Тюмени, идетъ по Турѣ, затѣмъ по Тоболу, Иртышу и Оби, и притокомъ послѣдней—р. Томью доходитъ до г. Томска. По этой судоходной линіи, получившей характеръ сибирскаго транзитнаго воднаго пути, развилось оживленное пассажирское и грузовое движеніе. Являлась необходимость продолжить этотъ путь на востокъ возможно дальше, соединить его съ бассейномъ Енисея. Это оказалось тѣмъ болѣе осуществимымъ, что водораздѣлъ между Обскимъ и Енисейскимъ бассейнами не представляетъ особенныхъ трудностей для соединенія ихъ каналомъ. При такомъ каналѣ непрерывный путь могъ бы распространиться до озера Байкала. Мостомъ между бассейнами Оби и Енисея долженъ быть Обь-Енисейскій каналъ. Этотъ каналъ и былъ сооруженъ въ концѣ прошлаго столѣтія, но, къ сожалѣнію, онъ былъ исполненъ для судовъ маломѣрныхъ, длиною 10 саженъ, на 6 четвертей осадки, измѣняющейся въ межень до $2^1/_2$ четвертей, а между тѣмъ размѣры судовъ на Оби и Енисеѣ быстро возрастали и сейчасъ имѣютъ длину 20 — 40 саженъ. Поэтому въ настоящее время Обь-Енисейское сообщеніе, хотя и поддерживаемое попрежнему, является непригоднымъ для торговаго судоходства, и водныя системы Оби и Енисея остаются разобщенными.

Далѣе непроходимые пороги Ангары отдѣляютъ въ свою очередь Енисей отъ Байкальской системы.

Между тѣмъ и постройка великой Сибирской желѣзной дороги, нуждавшаяся въ подвозѣ матеріаловъ, и война 1904 года и, наконецъ, колонизація Сибири, развивающаяся въ настоящее время,—все это предъявляло и предъявляетъ къ сибирскимъ воднымъ путямъ серіозныя требованія, не только быть подъѣздными путями къ желѣзной дорогѣ, но и обезпечить параллельныя желѣзнодорожнымъ водныя перевозки.

Состоявшееся въ 1906 г. въ Иркутскѣ совѣщаніе изъ представителей пра-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

вительства и общества о планомѣрномъ развитіи водныхъ сообщеній Сибири выработало опредѣленную программу устройства сибирскихъ водныхъ путей. На этомъ совѣщаніи была подтверждена необходимость осуществленія продольной водной сибирской магистрали отъ запада къ востоку, при чемъ работы по ея частичному осуществленію въ Западной Сибири (шлюзованіе рѣкъ Туры и Тобола) были признаны стоящими на первой очереди. Далѣе была отмѣчена своевременность развитія водныхъ сообщеній по южнымъ частямъ сибирскихъ рѣкъ не только до китайской границы, но и по возможности въ предѣлахъ Китая.

Образованная въ 1909 г. въ Министерствѣ Путей Сообщенія особая междувѣдомственная комиссія для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водныхъ сообщеній имперіи также намѣтила рядъ важныхъ предположеній. Подтвердивъ наибольшую важность продольной сибирской магистрали, комиссія признала необходимымъ придать ей однообразную глубину въ 10 четвертей и сдѣлать ее непрерывной вплоть до Николаевска на Амурѣ съ вѣтвью на Владивостокъ. Если въ Западной Сибири продольную магистраль приходится создавать въ нѣкоторыхъ частяхъ искусственно, шлюзуя рѣки и водораздѣлы, то въ Приамурскомъ краѣ продольная магистраль дана самой природой въ видѣ мощнаго Амура, судоходнаго уже въ истокахъ своихъ, и рѣкъ Шилки и Аргуни.

Далѣе комиссіей признано необходимымъ сибирскую водную магистраль соединить непрерывнымъ водянымъ путемъ съ рѣчными системами Европейской Россіи. Въ настоящее время разрабатывается вопросъ о водномъ соединеніи сибирской магистрали съ системой Камы и Волги, путемъ устройства шлюзованнаго канала черезъ Уральскій хребетъ (р.р. Исеть и Чусовая). Такимъ образомъ весь этотъ грандіозный магистральный путь будетъ состоять изъ слѣдующихъ составныхъ частей: *Камско-Обское водное сообщеніе (28 в.)*, р. Исеть отъ Камско-Обскаго соединенія до устья (528 вер.), р. Тоболъ отъ устья р. Исети до устья (359 в.), р. Иртышъ отъ устья р. Тобола до устья (561 в.), р. Обь отъ устья р. Иртыша до устья р. Кети (1.088 в.), р. Кеть отъ устья до устья р. Озерной (700 в.), р. Озерная (12 в.). *Обь-Енисейскій водный путь (130 в.)*, р. Касъ (198 в.), р. Енисей отъ устья р. Б. Каса до устья р. Ангары (303 в.), р. Ангара (1.760 в.), оз. Байкалъ отъ истока р. Ангары до устья р. Селенги (148 в.), р. Селенга до устья р. Хилка (221 в.), р. Хилокъ (700 в.). *Байкальско-Амурское водное соединеніе (45 в.)*, р. Ингода отъ Байкальско-Амурскаго соединенія до устья (190 в.), р. Шилка (555 в.), р. Амуръ (2.696 в.).

Вѣтвь къ Владивостоку намѣчена длиной въ 865 верстъ по р. Уссури, притоку Амура, р. Сунгачѣ, далѣе идетъ оз. Ханка, Амурско-Суйфунское водное соединеніе и р. Суйфунъ. При общей длинѣ намѣченной магистрали въ 10.222 версты на долю Обскаго бассейна приходится 3.342 вер., Енисейскаго съ озеромъ Байкаломъ—3.417 вер., Амурскаго бассейна—3.463 версты.

Хотя въ виду малой заселенности сѣвера Сибири движеніе грузовъ по параллели отъ востока на западъ и обратно имѣетъ преобладающее значеніе, но и рѣки, текущія въ меридіональномъ направленіи, получаютъ все большее значеніе. Пересѣкая великій Сибирскій желѣзнодорожный путь, эти рѣки служатъ, прежде всего, подъѣздными путями. Но кромѣ того и Иртышъ, и Енисей отъ истоковъ до устья могутъ имѣть и самостоятельное значеніе.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Прежде всего можетъ развиться интенсивное товарное движеніе отъ верховьевъ этихъ рѣкъ. Развитіе судоходства въ южныхъ частяхъ Иртыша и Енисея имѣетъ важное торговое значеніе: это—наиболѣе удобный и дешевый торговый путь въ Китай и Монголію. Изъ Монголіи мы вывозимъ сырье, ввозя туда въ свою очередь издѣлія нашей промышленности, что несомнѣнно для насъ выгодно. Важнымъ грузомъ будущаго, когда откроются водные пути въ Монголію, явится сибирскій хлѣбъ въ видѣ муки, охотно покупаемой монголами.

Для сбыта сибирскаго хлѣба важное значеніе могло бы имѣть и установленіе морского вывоза сибирскихъ грузовъ сѣверно-морскимъ путемъ черезъ устья Оби и Енисея. При открытіи морского торговаго пути въ устья Оби и Енисея не только любое количество сибирскаго хлѣба можетъ быть выгодно вывезено за границу на крупнѣйшіе рынки міра, но и промышленность Сибири разовьется и окрѣпнетъ: найдутъ себѣ выходъ сибирскій лѣсъ, руды, графитъ, каменный уголь, продукты скотоводства и др.; обратно—явится удобная и недорогая доставка изъ-за границы различныхъ сельско-хозяйственныхъ и техническихъ орудій и матеріаловъ.

Въ 1905 году была пріобрѣтена казной за границей спеціальная флотилія для обслуживанія низовыхъ плесовъ Оби и Енисея отъ Тобольска до устья Оби и отъ Енисейска до устья Енисея. Эта флотилія, состоящая изъ 6 паровыхъ судовъ, совершила морской путь и прибыла въ Красноярскъ. Съ 1907 г. она совершаетъ срочные рейсы по Енисею, заходя въ весеннее время за грузами даже выше Минусинска.

Въ 1908 г. казенный пароходъ „Ангара“ открылъ рейсы по нижнему плесу р. Оби.

Отсюда видно, что нельзя и послѣ постройки Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути сводить значеніе сибирскихъ рѣкъ только къ роли подъѣздныхъ путей. Опытъ постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ вездѣ показываетъ, что судоходство часто отъ этого только выигрываетъ и получаетъ большее развитіе. Такъ было на Волгѣ, Камѣ, Днѣпрѣ и многихъ другихъ рѣкахъ. По отношенію къ Сибири соображенія эти тѣмъ болѣе справедливы, что при громадныхъ ея разстояніяхъ и дороговизнѣ желѣзнодорожнаго сообщенія вопросъ о дешевомъ провозѣ грузовъ, въ особенности малоцѣнныхъ, тяжелыхъ и громоздкихъ, получаетъ особенное значеніе.

Непрерывное развитіе движенія по важнѣйшимъ сибирскимъ рѣкамъ подтверждаетъ и статистика товарнаго и пассажирскаго движенія.

Число пассажировъ, перевезенныхъ въ бассейнѣ Оби, равнялось въ 1906 г. 164.964, въ 1907 г.—223.434, въ 1908 г.—348.522, въ 1909 г.—403.963. Въ бассейнѣ р. Амура то же пассажирское движеніе выразилось въ 1906 г. въ количествѣ 135.555, а въ 1909 году—254.860 перевезенныхъ пассажировъ.

Товарное движеніе въ 1909 г. достигло на сибирскихъ рѣкахъ 108.930 тысячъ пудовъ; сравнительно со среднимъ за ближайшее пятилѣтіе, общая перевозка въ 1909 году возросла на 16%. Что касается распредѣленія всего грузооборота по рѣчнымъ бассейнамъ, то на бассейнъ р. Оби приходится 69,2 милліоновъ пуд., Енисея—10,8 мил. пуд., Амура—28,9 мил. пуд.

Конечно, нынѣшній грузооборотъ сибирскихъ рѣкъ не можетъ еще, какъ въ Европейской Россіи, характеризовать важность того или иного пути. Неполная

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

заселенность края, отсутствіе подъѣздныхъ путей, неустройство водной сѣти служатъ причиной неразвитости грузооборота сибирскихъ водныхъ путей.

Какъ и въ Европейской Россіи, товарами, перевозившимися по рѣкамъ Сибири въ наибольшихъ количествахъ, являются хлѣбъ, (26,0% всей перевозки), лѣсные строительные матеріалы и дрова (46,6%). Изъ прочихъ товаровъ въ наибольшихъ количествахъ перевозятся: соль, рыба, металлы не въ дѣлѣ, а въ бассейнѣ р. Амура, кромѣ того, и чай.

Переходя къ краткому описанію отдѣльныхъ рѣчныхъ системъ Сибири, расположимъ ихъ по ихъ географическому положенію, а именно: система Оби, Енисея, озера Байкала, Лены, Амура. Въ заключеніе приведены нѣкоторыя данныя о великихъ рѣкахъ средне-азіатскихъ владѣній—Сыръ-дарьѣ и Аму-дарьѣ.

Бассейнъ рѣки Оби.

По количеству сплавныхъ и судоходныхъ путей бассейнъ р. Оби занимаетъ первое мѣсто среди прочихъ бассейновъ великихъ сибирскихъ рѣкъ. Общая длина рѣкъ, озеръ и каналовъ Обскаго бассейна, служащихъ путями сообщенія, равняется 40.747 вер., изъ нихъ—сплавныхъ 16.847 верстъ и судоходныхъ 15.888 верстъ. Всѣ эти водные пути орошаютъ громадное пространство около 3 милл (2.947.870) кв. верстъ. Рѣка Обь, главная рѣка бассейна, образуется въ Бійскомъ округѣ Томской губерніи отъ сліянія рѣкъ Біи и Катуни. Вся длина ея отъ сліянія названныхъ рѣкъ до устья—3.485 верстъ. На всемъ своемъ протяженіи Обь является судоходною. Вскорѣ по выходѣ изъ Алтайскихъ горъ Обь образуетъ широкую долину съ низменными берегами, въ которой распадается на множество протоковъ и образуетъ множество острововъ. Оба берега низменные, хотя, въ общемъ, правый берегъ выше лѣваго. Въ предѣлахъ Томской губерніи Обь протекаетъ 1.460 вер., остальныя 2.000 верстъ—въ предѣлахъ Тобольской губерніи. Паденіе рѣки въ среднемъ и нижнемъ теченіи ничтожное: абсолютная высота уровня рѣки у устья рѣки Томи не превышаетъ 50 саженъ, отсюда и скорость теченія незначительна.

Ширина русла у Барнаула около 350 саж., у Колывани 1 1/2 вер. Разстояніе между крайними протоками доходитъ до 30—40 верстъ. Въ устьяхъ Обь раздѣляется на 3 русла. Наибольшее поднятіе уровня воды въ Оби наблюдается въ маѣ и первой половинѣ іюня. Вскрытіе Оби выше устья р. Иртыша въ среднемъ происходитъ 16 апрѣля—17 мая, а замерзаніе въ среднемъ—7—19 октября. Продолжительность навигаціи на этомъ участкѣ въ среднемъ колеблется между 158—188 днями. Въ судоходномъ отношеніи р. Обь можно раздѣлить на 3 участка: а) Верхній — протяженіемъ 240 верстъ, между Бійскомъ и Барнауломъ. Число перекатовъ здѣсь около 30. Съ наступленіемъ мелководья глубина на нѣкоторыхъ изъ нихъ падаетъ до 3—4 четвертей, и пароходы останавливаются обыкновенно у устья р. Чарыша, не доходя 115 верстъ до Бійска. б) Средній участокъ отъ Барнаула до устья р. Томи, протяженіемъ 727 верстъ. Въ межень на этомъ участкѣ суда плаваютъ съ осадкой 7—6 четвертей, въ мелководные годы глубина падаетъ до 5 четвертей. в) Нижній участокъ отъ устья р. Томи допускаетъ осадку судовъ отъ 10 до 12 четвертей въ теченіе всей навигаціи, иногда только въ самые мелководные годы осадка падаетъ до 8 четвертей. Никакихъ работъ для улучшенія пароходныхъ условій Оби, помимо обстановки

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

фарватера и углубленія перекатовъ путемъ землечерпанія, не производилось. Изслѣдованія р. Оби производились Томскимъ округомъ путей сообщенія на протяженіи 1.309 верстъ отъ г. Бійска до устья р. Кеть.

Въ бассейнѣ р. Оби также, какъ и на другихъ великихъ сибирскихъ рѣкахъ, замѣчается развитіе судоходнаго промысла. Число пароходовъ по переписи 1909 года достигало 136, противъ 114 зарегистрированныхъ переписью 1896 года. Бассейнъ Оби обладаетъ самымъ большимъ непаровымъ флотомъ, съ большою общею и среднею грузоподъемностью. Непаровыхъ судовъ въ 1909 году плавало 533, противъ 369, плававшихъ въ 1896 году. Средняя грузоподъемность баржи 60,3 тысячъ пуд., наибольшая длина 45 саж.

Главнѣйшими пароходными компаніями, пароходы которыхъ рейсируютъ по рѣкамъ Обскаго бассейна, являются слѣдующія: „администрація по дѣламъ Богословскаго горнозаводскаго общества“ и пароходство „Корнилова Н. И. наслѣдницы“. Пароходы послѣдняго общества совершаютъ рейсы между Тюменью и Бійскомъ и Тюменью и Семипалатинскомъ. Отъ Тюмени до озера Зайсана на Иртышѣ совершаютъ рейсы пароходы Верхне-иртышскаго товарищества. Самымъ крупнымъ пароходствомъ, совершающимъ рейсы на участкахъ Тюмень—Томскъ и Тюмень—Семипалатинскъ, является „товарищество Западно-сибирскаго пароходства и торговли“,— оно владѣетъ 27 пароходами.

Грузооборотъ рѣкъ Обскаго бассейна достигъ въ 1909 году 69.188 тыс. пуд., что составитъ къ общему грузообороту всѣхъ рѣкъ Сибири около 67%. Противъ средняго за пятилѣтіе 1904—1908 г.г. наблюдается увеличеніе перевозокъ въ бассейнѣ Оби на 12,3%. Собственно по Оби перевезено въ 1909 г. 19,5 мил. пудовъ, при чемъ интенсивное товарное движеніе начинается только отъ устья р. Иртыша, на участкѣ же Оби ниже устья р. Иртыша движеніе товаровъ незначительное. Главныя пристани Оби: Бійскъ, Налимное, Барнаулъ, Камень, Бердское, Ново-Николаевскъ.

Грузооборотъ главнѣйшихъ изъ этихъ пристаней въ 1909 году былъ слѣдующій:

Отправлено (тыс. пуд.)

	Главныхъ хлѣбовъ.	Металловъ.	Соли.	Лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ. на судахъ.	Лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ. въ плотахъ.	Всѣхъ вообще товаровъ.
г. Бійскъ (на р. Біи) .	887	—	2	—	—	1.836
Налимное	1.550	—	—	—	—	1.598
г. Барнаулъ	3.871	27	34	63	—	5.158
Камень	3.065	—	30	—	—	3.413
г. Ново-Николаевскъ .	286	156	64	12	—	3.277

Прибыло (тыс. пуд.)

	Главныхъ хлѣбовъ.	Металловъ.	Соли.	Лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ. на судахъ.	Лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ. въ плотахъ.	Всѣхъ вообще товаровъ.
г. Бійскъ (на р. Біи) .	104	110	133	42	2.591	3.824
Налимное	—	—	—	—	—	40
г. Барнаулъ	253	237	191	161	1.293	4.332
Камень	27	85	24	196	106	1.367
г. Ново-Николаевскъ .	6.354	220	60	263	2.373	10.864

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Такимъ образомъ, отправленіе и прибытіе товаровъ на р. Оби сосредоточивается въ своей главной массѣ на отдѣльныхъ главнѣйшихъ пристаняхъ, при чемъ, какъ и въ Европейской Россіи, количество прибывающихъ на крупныя пристани товаровъ большею частью значительно превосходитъ количество отправляемыхъ съ тѣхъ же пристаней товаровъ.

Изъ притоковъ Оби самымъ важнымъ по величинѣ и своему торговому значенію является Иртышъ, который, благодаря своимъ развѣтвленіямъ, доходящимъ до восточнаго склона Урала, связываетъ огромныя пространства Сибири съ Европейской Россіей. Рѣка Иртышъ беретъ начало въ китайскомъ Алтаѣ и течетъ по китайскимъ владѣніямъ подъ именемъ Чернаго Иртыша; вскорѣ по выходѣ въ предѣлы Семипалатинской области Черный Иртышъ впадаетъ въ большое озеро Норъ-Зайсанъ, по выходѣ изъ котораго получаетъ названіе собственно Иртыша. Длина Иртыша въ нашихъ предѣлахъ 3.539 верстъ, а весь бассейнъ Иртыша охватываетъ пространство въ 1.591.680 вер. По Семипалатинской области Иртышъ протекаетъ около 1.650 верстъ, по Акмолинской—200 верстъ, по Тобольской губерніи—около 1.680 верстъ. Впадаетъ Иртышъ въ Обь съ лѣвой стороны на 1.124-й верстѣ ея теченія. На участкѣ отъ оз. Норъ-Зайсана до устья р. Нарыма Иртышъ течетъ въ песчаной степи, далѣе рѣка окаймляется гранитными и сланцеватыми утесами, продолжающимися до Усть-каменогорска. Ниже Усть-каменогорска горы отходятъ, а отъ устья р. Убы рѣка принимаетъ совершенно степной видъ. Отъ Семипалатинска до Омска Иртышъ протекаетъ по степной равнинѣ, часто дробится на рукава, извилистые протоки. Ширина русла измѣняется отъ 100 саж. близъ Семипалатинска до 350 саж. у Омска.

Отъ Омска до устья Иртышъ сначала течетъ по плодороднымъ степямъ, а отъ устья р. Тары входитъ въ область лѣсовъ и болотъ. На этомъ участкѣ рѣка принимаетъ съ той и съ другой стороны многочисленные крупные и многоводные притоки.

Ниже Тобола ширина русла рѣки достигаетъ 1 версты. Среднее вскрытіе Иртыша между 25 февраля и 1 мая, а замерзаніе между 29 сентября и 3 декабря. Продолжительность навигаціи въ среднемъ равняется 161—263 днямъ.

Рѣка Иртышъ является судоходной на всемъ своемъ протяженіи отъ китайской границы до устья. Судоходство на Иртышѣ, главнымъ образомъ, развито ниже г. Семипалатинска, хотя пробные рейсы пароходовъ Томскаго округа путей сообщенія выяснили возможность пароходнаго движенія до самой китайской границы. Участокъ Иртыша между Семипалатинскомъ и Омскомъ допускаетъ движеніе судовъ въ нижней своей части, въ первую половину навигаціи съ осадкой въ 8 четвертей, а во вторую половину—5 четвертей, въ верхней же части участка выше Павлодара глубина въ межень падаетъ иногда ниже 4 четвертей. Препятствіемъ судоходству здѣсь являются порожистые перекаты. Отъ Омска до Тобольска въ первую половину навигаціи судоходство возможно при осадкѣ болѣе 10 четвертей, а во вторую половину отъ 6 до 8 четвертей; лишь въ наиболѣе мелководные годы глубина на этомъ участкѣ падаетъ до $5^1/_2$ четвертей. Ниже р. Тобола, гдѣ судоходство имѣетъ огромное транзитное значеніе, глубина на Иртышѣ только въ очень рѣдкихъ случаяхъ падаетъ ниже 9 четвертей.

Такъ называемая „обстановка“ Иртыша условными судоходными знаками производится на всемъ протяженіи отъ Гусиной пристани до устья.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Иртышъ въ ряду сибирскихъ рѣкъ занимаетъ первое мѣсто по торговому значенію. Весь его грузооборотъ выразился въ 1909 году въ слѣдующихъ цифрахъ: поступило съ его притоковъ 8,1 мил. пуд., отправлено собственными пристанями 20,7 мил. пуд.; прибыло на собственныя пристани 23,2 мил. пуд. Изъ пристаней Иртыша особенно значительныя: Гусиная пристань, Семипалатинскъ, станица Семиярская, станица Лебяжья, Воскресенская, Павлодаръ, Омскъ, Карташевъ, Тара, Усть-ишимъ, Тобольскъ и с. Покровское.

Грузооборотъ важнѣйшихъ пристаней выразился въ 1909 году: для Семипалатинска—отправлено 5.593 тыс. пуд., прибыло 4.048 тыс. пуд., для Павлодара—отправлено 3.299 тыс. пуд., прибыло 2.129 тыс. пуд., для Омска — отправлено 3.069 тыс. пуд., прибыло 11.570 тыс. пуд., для Тобольска—отправлено 1.455 тыс. пуд., прибыло 3.677 тыс. пуд.

Главнѣйшими отправляемыми товарами являются пшеница и пшеничная мука, а для Павлодара кромѣ того соль. Всего больше прибываетъ на пристани Иртыша хлѣбныхъ грузовъ, лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ.

Наиболѣе значительными притоками Иртыша являются: р. Омь, длиной въ 720 верстъ, судоходная отъ г. Кайнска съ 440-й версты; р. Тара, длиною 320 верстъ, судоходная почти на всемъ протяженіи; р. Ишимъ, длиною 2.140 верстъ, сплавная отъ г. Акмолинска, судоходная отъ д. Викулово за 150 верстъ отъ устья; р. Тоболъ, длиною 1.506 верстъ,—пароходство отъ г. Кургана. Особенно важное транзитное значеніе имѣетъ нижній участокъ Тобола (239 в.) отъ устья р. Туры, и эта послѣдняя рѣка. Конечнымъ пунктомъ водныхъ путей Западной Сибири служитъ г. Тюмень, находящійся на р. Турѣ въ 172 верстахъ отъ ея устья; здѣсь сибирскіе грузы перегружаются въ вагоны и, переваливъ черезъ Уралъ, нагружаются снова на рѣчныя суда и идутъ по Камѣ и дальше по Волгѣ. Судоходныя условія на Турѣ и Тоболѣ неблагопріятны, глубина на перекатахъ во вторую половину лѣта падаетъ до 4 четвертей и тѣмъ сводитъ на нѣтъ благопріятныя судоходныя качества Оби и Иртыша.

Въ виду огромной важности западнаго участка сибирскаго магистральнаго воднаго пути, составленъ проектъ шлюзованія рѣкъ Туры и Тобола отъ г. Тюмени до Тобольска съ постоянной глубиной на фарватерѣ до 12 четвертей. Насколько важное значеніе имѣетъ эта часть пути, показываетъ грузооборотъ хлѣба на Тюменской пристани, достигающій даже при современныхъ неблагопріятныхъ условіяхъ судоходства въ урожайные годы до 16 мил. пудовъ, и лѣсныхъ грузовъ, прибывающихъ въ Тюмень съ верховьевъ рѣкъ Туры и Тобола, до 15 мил. пудовъ; кромѣ того большое количество грузовъ должна дать начавшаяся въ послѣдніе годы эксплуатація тавдинскихъ лѣсовъ, гораздо болѣе обширныхъ, чѣмъ лѣса верховьевъ р. Туры.

Послѣ Иртыша и его бассейна, вторымъ по важности торговаго значенія притокомъ р. Оби является р. Томь, на которой въ 65 верстахъ отъ устья расположенъ г. Томскъ, главный городъ Западной Сибири. Общая длина теченія рѣки Томи 860 верстъ. Судоходной считается рѣка на протяженіи 546 верстъ отъ гор. Кузнецка. Томь прорѣзываетъ богатѣйшій горными ископаемыми Кузнецкій бассейнъ, но естественныя судоходныя условія рѣки неблагопріятны,—въ мелководье пароходы не могутъ доходить даже до Томска. На участкѣ между Томскомъ и

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

устьемъ глубина иногда падаетъ до 4½ четвертей. Съ 1908 года установились на Томи правильные пароходные рейсы отъ Томска до Кузнецка. Грузооборотъ Томска равняется 9,3 мил. пудовъ. Томскимъ округомъ путей сообщенія составленъ проектъ улучшенія судоходныхъ условій нижняго участка р. Томи.

Кромѣ Томи имѣетъ значеніе притокъ р. Оби—Чулымъ, по которому въ половодье поднимается отъ устья рѣки до г. Ачинска значительное количество грузовъ. Общая длина Чулыма 1.775 верстъ, судоходство начинается отъ Ачинска съ 1.056 версты. Лѣтомъ на участкѣ Ачинскъ—с. Мелецкое глубина на перекатахъ падаетъ до 3 четвертей. Въ верховьяхъ Чулыма расположены золотые пріиски, а также найдены каменноугольныя мѣсторожденія и мѣдныя руды. Вообще, со временемъ р. Чулымъ будетъ однимъ изъ дѣятельныхъ путей сообщенія Сибири, чему много способствуетъ его близость къ Енисею.

Изъ числа другихъ притоковъ Оби въ послѣднее время пріобрѣтаютъ значеніе рѣки Чарышъ и Алей, впадающія въ Обь съ лѣвой стороны между Бійскомъ и Барнауломъ. Чарышъ и Алей прорѣзываютъ плодороднѣйшія мѣстности Томской губерніи и уже въ настоящее время могутъ дать значительное количество грузовъ. Судоходство на Чарышѣ начинается съ 339 версты отъ устья.

Соединительнымъ звеномъ между Обью и Енисеемъ въ настоящее время является Обь-Енисейская водная система. Въ ея составъ входитъ р. Кеть (притокъ р. Оби) на протяженіи 700 верстъ, рѣки: Озерная, Ломоватая, Язевая и оз. Большое, принадлежащія къ бассейну р. Оби; отсюда начинается соединительный черезъ водораздѣлъ каналъ, а затѣмъ слѣдуютъ рѣки Малый и Большой Касъ, принадлежащія къ Енисейскому бассейну. Средняя часть отъ устья р. Ломоватой до устья р. Малаго Каса протяженіемъ 135 верстъ шлюзована и допускаетъ осадку 6 четвертей, но не шлюзованныя рѣки Озерная и Большой Касъ при малой водѣ допускаютъ осадку не болѣе 2—2½ четвертей. Въ виду малаго размѣра шлюзовъ, не приспособленныхъ для пропуска крупныхъ судовъ, и мелководья неурегулированныхъ частей Обь-Енисейской системы, судоходное значеніе ея въ настоящее время ничтожное. Томскимъ округомъ путей сообщенія возбуждено ходатайство о переустройствѣ этой системы.

Бассейнъ рѣки Енисея.

Енисей, составляющій важную часть сибирскаго воднаго пути, по мощности своего потока является одной изъ самыхъ значительныхъ рѣкъ Сибири. Одна только Ангара вливаетъ въ Енисей въ меженнее время около 480 куб. саж. воды въ секунду, больше чѣмъ Волга и Кама вмѣстѣ, да и самъ по себѣ Енисей приноситъ къ устью р. Ангары болѣе 500 куб. саженъ, такъ что въ общемъ около Енисейска получается грандіозный потокъ, съ расходомъ воды около 1.000 куб. саженъ въ секунду.

Рѣка Енисей имѣетъ около 3.550 верстъ длины, начинаясь изъ озера Тариноръ въ Урянхайскомъ краѣ, около 600 верстъ протекаетъ въ предѣлахъ Китая и 2.947 верстъ въ русскихъ владѣніяхъ. Вся система Енисея (безъ Байкала) обнимаетъ пространство въ 1.969.140 кв. верстъ. Въ бассейнѣ Енисея насчитывается

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

рѣкъ, озеръ и каналовъ, служащихъ путями сообщенія, 20.752 версты, изъ нихъ сплавныхъ 10.912 верстъ и судоходныхъ 6.740 верстъ, въ томъ числѣ пароходныхъ 4.613 верстъ.

Въ верхнемъ теченіи Енисей, прорѣзывая Саянскій хребетъ, течетъ въ ущельяхъ, при чемъ ширина его доходитъ до 160 саж. Дно каменистое, мѣстами встрѣчаются пороги и гряды (шиверы), не представляющіе, впрочемъ, здѣсь особыхъ затрудненій для судоходства за исключеніемъ „Большого порога“ на 2.829 верстѣ отъ устья. Верхній плесъ Енисея выше г. Минусинска вполнѣ судоходенъ для сильныхъ пароходовъ.

„Большой порогъ“ непроходимъ для судовъ, но при вполнѣ возможномъ устройствѣ шлюзованнаго обходнаго канала въ 150 саж. длины, судоходство будетъ обезпечено по всему Енисею до самыхъ верхнихъ его частей, такъ какъ выше порога никакихъ препятствій уже не имѣется. Послѣ уничтоженія этого препятствія, для сообщенія съ китайской границей можетъ быть открытъ сплошной удобный и дешевый водный путь, громадное торговое значеніе котораго внѣ всякаго сомнѣнія. Все, что сейчасъ идетъ тяжелыми, горными, вьючными тропами по Чуйскому тракту на Бійскъ, все это получитъ легкій, дешевый и сравнительно скорый водный путь.

Средній плесъ Енисея между городомъ Минусинскомъ и устьемъ р. Большого Каса на протяженіи 800 верстъ обладаетъ прекрасными судоходными качествами, за исключеніемъ лишь нѣкоторыхъ мѣстъ между Красноярскомъ и Енисейскомъ, гдѣ есть три каменныхъ препятствія; изъ нихъ главными являются Казачинскій порогъ и Атамановскіе камни. На участкѣ Минусинскъ—Красноярскъ существуетъ „обстановка“ фарватера. На Казачинскомъ порогѣ производится расчистка хода взрывными работами, здѣсь же проложены цѣпи (для цѣпнаго пароходства) и имѣется казенный стаціонеръ—туэръ.

Производится также расчистка Атамановскихъ камней. Нижнее теченіе Енисея вслѣдствіе малой населенности Туруханскаго края не имѣетъ пока большого судоходнаго значенія. Навигаціонный періодъ въ бассейнѣ Енисея тянется около 5—6 мѣсяцевъ, въ среднемъ 158—176 дней, среднее вскрытіе 29 апрѣля—8 мая, а замерзаніе 10—18 октября.

Енисейская губернія орошается почти исключительно Енисеемъ и его притоками. Судоходство по р. Енисею, сильно развивается. По переписи 1906 г. число пароходовъ въ бассейнѣ Енисея достигло 60 и противъ переписи 1896 г. возросло на 140%. Въ 1896 г. по Енисею съ притоками плавало 190 баржей и другихъ непаровыхъ судовъ. Правильные рейсы производятся отъ Красноярска вверхъ до Минусинска и внизъ до Енисейска, всего на разстояніи 800 верстъ. По Енисею рейсируютъ буксиро-пассажирскіе пароходы „товарищества пароходства по р. Енисею и его притокамъ“. Кромѣ того въ Красноярскъ стали доходить пароходы съ моря. Устье Енисея расположено гораздо удобнѣе, чѣмъ устья всѣхъ другихъ рѣкъ, впадающихъ въ Сѣверный океанъ. Возможность морского сообщенія съ Енисеемъ черезъ Сѣверный Ледовитый океанъ теперь можетъ считаться вполнѣ установленной. Городъ Енисейскъ могъ бы стать морскимъ портомъ.

Грузооборотъ Енисея въ сравненіи съ другими великими сибирскими рѣками является еще недостаточно развитымъ, въ 1909 году онъ равнялся всего

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

10,8 мил. пуд., хотя въ сравненіи съ ближайшимъ пятилѣтіемъ замѣчается уже увеличеніе.

Изъ главнѣйшихъ продуктовъ по бассейну Енисея было перевезено въ 1909 году хлѣба 1,46 мил. пуд. или 13,6% всей перевозки, дровъ въ плотахъ — 2,37 мил. пуд. или 22,1%, лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ въ плотахъ — 4,75 мил. пудовъ или 44,2% всей перевозки.

Изъ многочисленныхъ пристаней по р. Енисею важнѣйшими являются: Минусинскъ, Красноярскъ, Енисейскъ, Туруханскъ и с. Дудинское. Въ 1909 г. въ Енисейскъ пришло сверху 236 судовъ, снизу 64, а ушло вверхъ 187 и внизъ 90 судовъ. Къ Красноярску всего пришло 500 судовъ, а отошло отъ него 400 судовъ. Къ Минусинску пришло снизу 275 судовъ, сверху—24 судна, отошло внизъ 265, а вверхъ 17 судовъ. Отсюда видно, что наибольшій грузооборотъ совершается по линіи Енисейскъ-Красноярскъ-Минусинскъ. Въ 1909 году всего по Енисею перевезено 56.434 пассажира. Наибольшее отправленіе и прибытіе пассажировъ сосредоточивается также на Енисейской, Красноярской и Минусинской пристаняхъ.

Грузооборотъ Енисея гораздо меньше грузооборота другихъ великихъ сибирскихъ рѣкъ. Въ числѣ причинъ слабаго развитія такового Енисея слѣдуетъ указать на обособленность бассейна этой рѣки отъ остальныхъ областей Сибири. Благоустроеннаго воднаго сообщенія, какъ съ озеромъ Байкаломъ, такъ и съ бассейномъ р. Оби, Енисей не имѣетъ, такъ какъ ни Обь-Енисейскій каналъ, ни р. Ангара при своемъ современномъ состояніи не допускаютъ движенія судовъ даже среднихъ размѣровъ. Необходимой предпосылкой развитія Енисейскаго судоходства является устройство непрерывнаго, съ одинаковыми судоходными качествами, пути, связующаго Енисей съ Обскимъ и Байкальскимъ бассейнами. Причиною изолированности водной системы Енисея отъ Байкальскаго бассейна служитъ неблагопріятное пока для судоходства состояніе главнѣйшаго притока Енисея—Ангары (пороги). Между тѣмъ Ангара — единственное возможное звено для созданія непрерывнаго воднаго пути изъ Западной Сибири на востокъ, въ озеро Байкалъ, а также и въ бассейнъ р. Лены.

Кромѣ транзитнаго значенія, Ангара и сама по себѣ протекаетъ черезъ богатыя мѣстности Иркутской губерніи, изобилующія годными для хлѣбопашества землями, лугами для скотоводства и массой строевого лѣса. На 606-й верстѣ отъ истока Ангары изъ озера Байкала на берегу ея притока Оки находится Николаевскій желѣзодѣлательный заводъ съ богатыми залежами руды. Въ 60 верстахъ отъ ея же истока лежитъ г. Иркутскъ—центръ промышленности и торговли Восточной Сибири. Отсюда грузы направляются въ большомъ количествѣ на востокъ и сѣверъ; кромѣ того г. Иркутскъ и самъ по себѣ при своемъ большомъ населеніи является значительнымъ потребителемъ привозныхъ товаровъ. Для всей Иркутской губерніи Ангара является главнѣйшей водной артеріей.

По Иркутской губерніи Ангара течетъ 1.160 верстъ или около $^2/_3$ своего протяженія, орошая земледѣльческіе округа. Остальныя 600 верстъ Ангара течетъ по Енисейскому округу Енисейской губерніи, гдѣ называется Верхней Тунгуской, впадаетъ въ Енисей на 1.871 верстѣ отъ его устья, на 85 верстъ выше гор. Енисейска. Бассейнъ Ангары содержитъ 501.770 кв. вер. Ангара отъ самаго своего

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

истока изъ Байкала является глубокой и быстрой рѣкой, съ необыкновенно холодной и прозрачной водой, съ каменистымъ, какъ будто выложеннымъ плитами ложемъ. Уже въ своемъ истокѣ Ангара несетъ въ межень отъ 150 до 200 куб. саж. воды въ секунду, т.-е. въ 6—8 разъ больше, чѣмъ Днѣпръ подъ Кіевомъ, а въ устьѣ вливаетъ въ Енисей около 500 куб. саж., больше чѣмъ Волга и Кама вмѣстѣ. Выходя изъ Байкала, рѣка течетъ къ сѣверу съ извилинами, потомъ дѣлаетъ поворотъ къ сѣверо-западу и западу. Свободному плаванію по Ангарѣ препятствуютъ главнымъ образомъ пороги. Немалыя затрудненія представляетъ Ангара и въ своемъ истокѣ: выходъ рѣки изъ Байкала какъ бы запруженъ каменистой грядой; здѣсь для прохода небольшихъ судовъ пролегаетъ лишь узкое, незначительной глубины русло. Скорость теченія у истока доходитъ до 12—15 вер. въ часъ.

Верхняя часть теченія Ангары отъ Байкала до Братскаго острога, длиной 606 вер., судоходна въ межень для судовъ, имѣющихъ 5—6 четвертей осадки, и подъ Иркутскомъ свободна отъ льда 278 дней. Здѣсь имѣется 12 перекатовъ, препятствующихъ въ малую воду судоходству.

Средняя часть отъ Братскаго острога до устья р. Илима (277 вер.) представляетъ наибольшія затрудненія для пароходства. Здѣсь Ангара прорѣзываетъ скалистые горные хребты и пересѣкается порогами. Самый крутой и быстрый порогъ—Падунъ. Это самое трудное мѣсто на Ангарѣ. Нижняя часть Ангары отъ устья Илима до впаденія въ Енисей довольно удобна для судоходства. Здѣсь хотя и есть пороги и „шиверы“, но они далеко не такъ опасны, какъ пороги средней части. Наименьшія глубины на Ангарѣ 3—4½ фута. Навигація продолжается около 9 мѣс. Среднее время вскрытія около 15 апрѣля, замерзанія около 1—15 декабря. Ширина близъ Иркутска 270 саж. Самая высокая вода бываетъ съ половины іюля до половины августа, наводненій не бываетъ.

До 1888 г. по нижнему теченію Ангары ходили только мачтовыя лодки „илимки“ грузоподъемностью около 750 пуд. Въ 1888 г. Сибиряковымъ въ порожистой части было организовано туэрное (цѣпное) пароходство, при постройкѣ великой Сибирской дороги, для подвоза необходимаго матеріала. Это предпріятіе, усиленное новыми туэрами и баржами, было пріобрѣтено казной, и на Ангарѣ были произведены работы по расчисткѣ русла рѣки отъ камней. Въ 1899 г. казенное предпріятіе было ликвидировано, и работъ по улучшенію судоходныхъ качествъ Ангары больше не производилось.

Въ настоящее время по Ангарѣ совершаютъ рейсы въ верхней ея части: 1) казенные пароходы, входящіе въ составъ Байкальской переправы, 2) частные пароходы Глотова, Ясинскаго отъ Братскаго острога до Иркутска и товарищества Байкальскаго пароходства и торговли отъ Байкала до Иркутска и ниже.

Наиболѣе важными пристанями на Ангарѣ являются: Иркутскъ, Усолье, д. Бархатова, г. Балаганскъ, Николаевскій заводъ около р. Оки, с. Громы, Усть-кежма и с. Рыбинское.

Въ общемъ судоходство на Ангарѣ въ настоящее время незначительно. Но съ развитіемъ экономической жизни Восточной Сибири, съ проведеніемъ здѣсь желѣзной дороги, значеніе Ангары, конечно, при условіи приведенія ея въ судоходное состояніе—должно возрасти. Она представляетъ собою важнѣйшее звено

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

въ общемъ циклѣ водныхъ путей, ведущихъ изъ Забайкальскаго края и Китая къ Уралу, черезъ нее же идетъ путь въ обширный Ленскій край.

Главнѣйшіе притоки Ангары съ лѣвой стороны: р. Иркутъ, длиною 550 вер., сплавная на всемъ протяженіи, р. Китой, длиной 250 вер.,—послѣднія 40 в. доступны для судоходства, р. Ока, длиной 830 в., судоходная съ 440-й версты (на 428-й в. пересѣкаетъ Сибирскую желѣзную дорогу), р. Тасѣева, длиной 109 в., на всемъ протяженіи судоходная, — образуется изъ соединенія р. Чуны (Уды) и Бирюсы, р. Чуна, длиной 1.055 в., сплавная и р. Бирюса, длиной 705 в., судоходная съ 275-й версты.

Съ правой стороны въ Ангару впадаетъ только одинъ значительный притокъ Илимъ, длиною 420 в. Съ 200-й версты отъ Илимска рѣка становится судоходною. Истокъ Илима близко подходитъ къ Ленѣ.

Кромѣ Ангары Енисей богатъ и другими притоками. На нижнемъ участкѣ его на 1.349-й верстѣ отъ устья съ правой стороны впадаетъ въ Енисей рѣка Подкаменная Тунгуска, длиною 1.550 в. Эта рѣка орошаетъ Туруханскій край.

Самымъ большимъ притокомъ Енисея, протекающимъ по малонаселенному краю, является р. Нижняя Тунгуска, длиною 2.750 в. Площадь бассейна рѣки равняется 476.320 кв. в.; по рѣкѣ производится только сплавъ плотовъ. Нижняя Тунгуска впадаетъ въ Енисей на 807-й верстѣ отъ его устья, орошаетъ Вилюйскій округъ Якутской области и Туруханскій край.

Озеро Байкалъ, Верхняя Ангара и Селенга.

Байкалъ, одно изъ величайшихъ прѣсноводныхъ озеръ міра, представляетъ громадное водное пространство, въ 30.000 кв. верстъ, — 600 в. длины и отъ 25 до 70 в. ширины. Берега озера большею частью гористы и опускаются отвѣсно въ воду; низменности встрѣчаются лишь въ устьяхъ рѣкъ. Горы, окружающія Байкалъ, нерѣдко превышаютъ 1.500 метровъ, а въ Забайкальскомъ хребтѣ достигаютъ 1.857 метровъ. Въ средней части озера наибольшая измѣряемая глубина доходитъ до 1.522 метровъ. Вслѣдствіе значительной глубины и сильныхъ вѣтровъ процессъ замерзанія озера идетъ очень медленно, озеро замерзаетъ только въ первой половинѣ января. Зимой озеро покрывается толстымъ слоемъ льда и черезъ него устанавливается санный путь. Ледъ взламывается въ серединѣ мая, при чемъ западный, иркутскій берегъ освобождается отъ льда ранѣе восточнаго, забайкальскаго. Въ среднемъ на навигацію приходится въ южной части озера 232 дня, въ сѣверной—216. Въ настоящее время на Байкалѣ, кромѣ Байкальской переправы, существуетъ крупное коммерческое пароходство, бывшее Нѣмчинова, находящееся теперь въ арендѣ у Коровина и К°. Это пароходство имѣетъ 7 морскихъ пароходовъ, 6 рѣчныхъ, 4 морскихъ судна и 14 рѣчныхъ баржей. Пароходство совершаетъ рейсы по оз. Байкалу и по р.р. Ангарѣ и Селенгѣ. Оно пользуется казенной субсидіей за перевозку почты отъ с. Листвичнаго во всѣ населенные пункты по Байкалу.

Рѣка Верхняя Ангара, длиною въ 455 вер., беретъ начало въ горахъ на границѣ Забайкальской области и Иркутской губерніи, течетъ по Забайкальской

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

области, впадаетъ въ сѣверную оконечность озера Байкала. Судоходство на Ангарѣ на осадкѣ 4—5 четвертей совершается отъ устья рѣки Нирундуканъ на 242 вер. отъ устья.

Рѣка Баргузинъ, длиною 340 верстъ, орошаетъ Баргузинскій округъ Забайкальской области; судоходна отъ г. Баргузина на 60-й вер. отъ устья.

Рѣка Селенга беретъ начало въ сѣверной Монголіи, недалеко отъ Кяхты входитъ въ Забайкальскую область. Общая длина рѣки болѣе 1.200 верстъ, изъ которыхъ въ предѣлахъ Россійской имперіи Селенга протекаетъ 390 верстъ. На своемъ протяженіи въ предѣлахъ Россіи принимаетъ притоки Чикой, Хилокъ и Уду и впадаетъ въ озеро Байкалъ наискосокъ отъ р. Ангары на 100 верстъ сѣвернѣе ея. Бассейнъ Селенги содержитъ 455.040 кв. верстъ. Вплоть до границы Китая Селенга судоходна и представляетъ удобный водный путь отъ Байкала до Верхнеудинска и Кяхты. Пороговъ на рѣкѣ нѣтъ, препятствіемъ же судоходству является извилистость фарватера. Препятствіемъ также является мелкій баръ въ устьѣ рѣки. Вскрытіе Селенги обыкновенно происходитъ въ апрѣлѣ, а замерзаніе въ концѣ октября или въ самыхъ первыхъ числахъ ноября. Такимъ образомъ, Селенга остается открытой въ среднемъ ежегодно болѣе 6 мѣсяцевъ. По р. Селенгѣ отъ ея устья и почти до монгольской границы совершается пароходное движеніе вверхъ и внизъ, а также сплавъ барокъ и плотовъ. Вверхъ по Селенгѣ идутъ мануфактурные товары, предназначаемые преимущественно для Монголіи. Главный грузъ, идущій по Селенгѣ внизъ,—китайскіе чаи. Съ правой стороны въ Селенгу впадаютъ три большія рѣки: Чикой (дл. 700 в.), Хилокъ (дл. 700 в.) и Уда (дл. 380 в.). Всѣ эти рѣки берутъ начало съ западнаго склона Яблоноваго хребта и орошаютъ западную часть Забайкальской области. Чикой судоходенъ послѣднія 235 верстъ своего теченія. Долина Чикоя считается самой хлѣбородной. Судоходства на Хилкѣ не существуетъ, но плоты идутъ на значительномъ протяженіи. Важное значеніе имѣетъ сплавъ хлѣба изъ с. Куналей.

Въ общемъ сама Селенга и притоки ея орошаютъ западную половину Забайкальской области, самую хлѣбородную и густонаселенную, и имѣющую несомнѣнное будущее.

Бассейнъ рѣки Лены.

Лена является величайшей рѣкой Азіатской Россіи. Она орошаетъ громадное пространство въ 2.383.730 кв. верстъ. Длина ея равняется 4.200 верстамъ, при чемъ по Якутской области Лена течетъ на протяженіи 3.093 верстъ. Длина всѣхъ измѣренныхъ рѣкъ Ленскаго бассейна составляетъ 18.375 вер., изъ коихъ сплавныхъ 2.680 вер. и судоходныхъ 8.530 вер. Лена беретъ свое начало на сѣверо-западномъ склонѣ Прибайкальскихъ горъ въ Верхоленскомъ округѣ въ 30 верстахъ отъ берега озера Байкала. Первыя 200 верстъ рѣка течетъ въ узкомъ ложѣ между сланцеватыхъ скалъ. Лена становится судоходною отъ селенія Качугскаго на 420-й верстѣ отъ истока. Все ея протяженіе въ судоходномъ отношеніи можно подраздѣлить на 3 участка: а) верхній — отъ с. Качугскаго до с. Усть-кутскаго, длиною 538 верстъ, б) средній—отъ с. Усть-кутскаго до устья р. Алдана, длиною

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

2.112 верстъ, и в) нижній—отъ устья р. Алдана до впаденія въ Ледовитый океанъ, длиною 1.550 верстъ.

Въ верхнемъ теченіи рѣка протекаетъ по гористой мѣстности, имѣетъ большое паденіе, поэтому здѣсь немало встрѣчается для судоходства препятствій вслѣдствіе крутыхъ извилинъ, быстраго теченія и подводныхъ камней. У села Качуга Лена достигаетъ 30 саж. ширины. Глубина перекатовъ въ малую воду на этомъ участкѣ иногда сокращается до 10 вершковъ, и въ межень здѣсь могутъ ходить безпрепятственно только мелкія суда. У с. Усть-кутскаго ширина Лены достигаетъ полуверсты, но мѣстами, гдѣ горы близко подходятъ къ рѣкѣ, она суживается до 150 саж. До г. Киренска теченіе Лены очень извилисто. Въ 250 верстахъ отъ г. Киренска рѣка прорѣзываетъ горные хребты и на протяженіи 90 верстъ съ обѣихъ сторонъ сжата береговыми утесами. Противъ селенія Витимскаго въ Лену впадаетъ рѣка Витимъ, ниже которой Лена становится многоводной и широкой рѣкой. На этомъ участкѣ ширина Лены достигаетъ одной версты, течетъ она здѣсь въ плоскихъ берегахъ, при чемъ правый берегъ болѣе возвышенъ. На нѣкоторомъ разстояніи отъ рѣки тянутся горы, покрытыя хвойнымъ лѣсомъ. На 650 верстъ ниже Витима въ Лену впадаетъ второй значительный ея притокъ — р. Олекма, послѣ сліянія съ которой ширина рѣки достигаетъ 1½ верстъ. Берега здѣсь гористы. У впаденія р. Ботамы ширина Лены достигаетъ 2 верстъ: на этомъ участкѣ попадается много острововъ. У г. Якутска ширина рѣки между крайними протоками достигаетъ 7 верстъ. Въ 150 верстахъ ниже Якутска въ Лену впадаетъ ея наибольшій притокъ—р. Алданъ. Ниже его Лена имѣетъ низменные и болотистые берега, теченіе медленное; глубина достигаетъ 10—12 саж. Въ нижнемъ участкѣ, принявъ Алданъ, Лена представляетъ сообою мощный водный потокъ огромной глубины и около 10 вер. ширины. Но превосходныя судоходныя качества рѣки здѣсь не использованы, вслѣдствіе малой населенности края. Срочнаго пароходства здѣсь нѣтъ. Ходитъ только одна паровая шхуна „Лена“ въ Булунъ (320 вер. отъ устья) за рыбой, пушниной и мамонтовой костью (3 рейса въ навигацію), да изъ Якутска ежегодно съ открытіемъ навигаціи въ низовья Лены снаряжается нѣсколько якутскихъ лодокъ — каюковъ, которыя выходятъ въ море и достигаютъ иногда Ново-Сибирскихъ острововъ.

Навигаціонное время на Ленѣ и ея притокахъ можно считать въ 4½ мѣсяца, съ мая по сентябрь. У Якутска Лена бываетъ свободна отъ льда 133—155 дней, въ устьѣ—около 75 дней. Судоходство на верхней Ленѣ имѣетъ, главнымъ образомъ, сплавной характеръ, что зависитъ исключительно отъ того, что Якутская область является потребительнымъ рынкомъ, сама же почти ничего не производитъ и не вывозитъ на сибирскіе рынки. Весь Якутскій край получаетъ необходимые припасы и товары изъ Иркутской губерніи, для чего грузы идутъ сначала гужемъ по трактамъ изъ Иркутска на Верхоленскъ, или же по тракту съ рѣки Илима, притока Ангары. Много грузовъ скопляется зимою въ Усть-кутѣ, откуда они съ открытіемъ навигаціи отправляются внизъ. Кромѣ того въ Якутскъ идутъ заграничные товары черезъ Аянскій портъ въ Охотскомъ морѣ съ переваломъ черезъ волокъ на р. Юдому и изъ нея по Алдану въ Лену. Сообщеніе и перевозка грузовъ производится на пароходахъ, паузкахъ, каюкахъ, лодкахъ и

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

плотахъ. Въ 1902 году въ предѣлахъ области рейсировало по Ленѣ 5 пассажирскихъ пароходовъ купца Глотова и семь другихъ частныхъ пароходовъ.

Все пароходство на Ленѣ выросло только въ послѣднія нѣсколько лѣтъ и уже не удовлетворяетъ мѣстнымъ нуждамъ. Первый пароходъ на Ленѣ появился въ 1862 г.; въ 1894 г. здѣсь было уже 14 пароходовъ, въ настоящее же время, по послѣднимъ переписямъ, существуетъ семь пароходныхъ компаній, и плаваетъ 26 паровыхъ судовъ (1906 г.) и 103 непаровыхъ судна (1896 г.). На Ленѣ до послѣдняго времени не было срочнаго пароходства. Здѣсь давно ходили только частные пароходы золотопромышленниковъ; съ 1895 г. открыло рейсы субсидируемое правительствомъ пароходство отъ пристани Жигаловской до Якутска. Самыми большими компаніями здѣсь являются компанія Глотова — „Почтовые рейсы“ и „Ленско-витимская компанія“ Сибирякова-Базанова.

Что касается товарнаго движенія на Ленѣ, то оно до сихъ поръ нашей оффиціальной статистикой не регистрируется. По Ленѣ идутъ, главнымъ образомъ, пріисковые грузы для витимской и олекминской тайги, затѣмъ хлѣбъ и разные товары для потребности Киренскаго округа Иркутской губерніи и жителей Якутской области. Почти всѣ грузы сплавляются весною по большой водѣ.

Изъ грузовыхъ пристаней болѣе важными являются слѣдующія: 1) Качугская, откуда начинается сплавъ судовъ и плотовъ. Эта пристань находится въ 236 вер. отъ Иркутска, съ которымъ она соединена торговымъ трактомъ. Отправляетъ болѣе $^1/_3$ всѣхъ грузовъ, идущихъ по Ленѣ; въ 1895 году ея отправленіе достигло 2 мил. пуд., главнымъ образомъ, хлѣбныхъ грузовъ; 2) Жигаловская, — складочный пунктъ, куда привозятъ товары изъ Россіи зимнимъ трактомъ, а также въ значительномъ количествѣ хлѣбъ изъ Иркутской губерніи. Грузооборотъ этой пристани достигаетъ 500 т. пуд.; 3) Усть-кутская,—конечный пунктъ для пароходства въ межень, имѣетъ солеваренные заводы, снабжающіе солью весь бассейнъ Лены; 4) Киренская; 5) Витимскій перегрузочный пунктъ со сплавныхъ судовъ на пароходы, рейсирующіе по р. Витиму до Бодайбинской резиденціи; 6) Нохтуйская пристань,—складочный пунктъ Олекминскихъ золотопромышленныхъ компаній, откуда товары доставляются сухимъ путемъ на пріиски; 7) Олекминскъ и 8) г. Якутскъ.

Въ общемъ въ 1894 г. съ ленскихъ пристаней вышло 561 судно и 119 лодокъ съ 2.038 тыс. пуд. хлѣба и другихъ товаровъ, цѣнностью въ 3.817 тыс. рублей. До Якутска дошло въ 1894 г. 64 баржи и паузковъ. Въ настоящее время эти цифры безъ сомнѣнія выросли. Производительныя силы приленскаго края развиваются. Онъ изобилуетъ золотомъ, серебро-свинцовыми рудами, желѣзомъ, мѣдными рудами, киноварью; во многихъ мѣстахъ залегаетъ каменный уголь. Вообще будущность приленскаго края не подлежитъ сомнѣнію.

Притоки верхняго и средняго теченія рѣки Лены слѣдующіе: рѣка Ильга, длиной 130 верстъ,—впадаетъ съ лѣвой стороны, судоходна на 25 в. отъ с. Знаменскаго; по ней преобладаетъ сплавъ лѣса. Рѣка Кута, длиной 300 в.,—близко подходитъ къ истокамъ р. Илима, притока Ангары; судоходна на протяженіи 65 в. отъ с. Каймонова; сюда подвозится хлѣбъ для сплава на Лену. Рѣка Киренга, длиной 600 вер., сплавная на всемъ протяженіи.

Рѣка Витимъ является однимъ изъ наиболѣе важныхъ судоходныхъ притоковъ Лены. Общая длина его 1.800 вер., площадь бассейна 241.650 кв. вер. Витимъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

беретъ начало въ 120 в. отъ восточнаго берега Байкала, въ гористомъ плато. Первыя 800 верстъ течетъ по узкой скалистой долинѣ. На 1.214-й верстѣ теченія входитъ въ оз. Оронъ, по выходѣ изъ котораго послѣ пороговъ за 550 в. до устья становится судоходной. Отъ устья р. Амалатъ (538 в.) ходятъ буксирные пароходы. По р. Витиму расположены богатѣйшія золотыя розсыпи. Въ 300 верстахъ отъ устья находится г. Бодайбо, начало пассажирскаго пароходства, гдѣ устроена пристань и склады для храненія товаровъ. Грузооборотъ Бодайбинской пристани достигъ въ 1905 году 2 мил. пуд. Препятствія судоходству на Витимѣ, главнымъ образомъ, заключаются въ быстротѣ теченія и извилистости русла.

Рѣка Олекма имѣетъ длину въ 1.225 вер., а весь бассейнъ ея занимаетъ площадь въ 203.550 кв. верстъ. Олекма беретъ свое начало на сѣверномъ склонѣ Яблоноваго хребта. Въ бассейнѣ ея расположены золотые пріиски. Олекма течетъ по гористой мѣстности и для судоходства неудобна. Въ верхнемъ и среднемъ теченіи она пересѣчена порогами, только въ нижней части возможно судоходство, но оно здѣсь еще не развилось. Притокъ Олекмы р. Чара (длина 800 в.), вытекающая также изъ Яблоноваго хребта, удобнѣе для плаванія. За 380 в. отъ устья Чара становится судоходною.

Рѣка Алданъ—правый притокъ Лены—является самымъ мощнымъ изъ всѣхъ ея притоковъ. Длина Алдана 2.270 в., а весь бассейнъ 665.030 кв. верстъ. Начинается Алданъ въ южной части Якутской области, недалеко отъ р. Олекмы, а впадаетъ въ Лену въ 150 верстахъ ниже Якутска. Судоходенъ отъ р. Учура на 1.220 в., но судоходство на немъ развито слабо, въ виду отдаленности и малой заселенности края. Алданъ можетъ имѣть большое значеніе, какъ торговый путь отъ Охотскаго моря и Великаго океана, куда подходитъ его притокъ Мая (дл. 1.025 в.). Аянскій портъ отстоитъ всего на 150 в. отъ с. Нелькана, расположеннаго на р. Маѣ, куда могутъ свободно доходить большіе пароходы. Если бы по этому волоку, представляющему удобное сообщеніе приленскаго края съ Великимъ океаномъ, была проведена хотя бы грунтовая дорога, бассейнъ Лены могъ бы снабжаться дешевыми товарами, доставляемыми морскимъ путемъ къ Аяну. По Алдану и Маѣ, между селомъ Нельканомъ и Якутскомъ, рейсируетъ пароходъ „Громовъ“; здѣсь ежегодно снаряжаются паузки, на которыхъ сплавляютъ чай и другіе колоніальные товары въ Якутскъ.

Вилюй—лѣвый притокъ Лены, впадающій въ нее на 1.350-й вер. отъ устья, имѣетъ длину 2.300 верстъ. Бассейнъ его занимаетъ 478.600 кв. верстъ. Вилюй судоходенъ отъ устья р. Чоны на протяженіи 1.350 в., пароходство начинается отъ с. Сунтарскаго. Здѣсь рейсируетъ пароходъ „Сынокъ“ Громовой. Препятствіемъ судоходству являются мели, но весной и до половины іюля суда и пароходы могутъ ходить безпрепятственно.

Бассейнъ рѣки Амура.

Амуръ образуется сліяніемъ двухъ рѣкъ Шилки и Аргуни, изъ которыхъ первая беретъ начало въ Забайкальѣ, а вторая изъ оз. Далай-норъ, и представляетъ собой границу съ Монголіей. Впадаетъ Амуръ въ Татарскій проливъ Охотскаго моря (мысъ Пронге) и омываетъ громадный бассейнъ въ 1.805.300

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

кв. верстъ. Длина его отъ сліянія Шилки и Аргуни 2.696 в. Протяженіе всѣхъ рѣкъ Амурскаго бассейна 18.076 верстъ, изъ нихъ—6.466 в. сплавныхъ и 7.762 в. судоходныхъ, въ томъ числѣ пароходныхъ насчитывается 6.679 в.; такимъ образомъ, сплавъ и судоходство производится на 14.228 верстахъ. Амуръ отъ истока до ст. Албазино имѣетъ восточное направленіе и здѣсь представляется относительно не очень большой рѣкой, протекающей въ высокихъ скалистыхъ берегахъ, покрытыхъ хвойнымъ лѣсомъ. Около Албазина горы, окаймляющія Амуръ, уходятъ отъ его береговъ, образуя пригодныя для заселенія долины. Ниже Албазина Амуръ направляется къ юго-востоку. Здѣсь рѣка, принявъ нѣсколько значительныхъ притоковъ, становится шире и часто разбивается на протоки, образуя много низменныхъ песчаныхъ острововъ. Горные хребты опять подходятъ къ рѣкѣ около ст. Кумара и сдавливаютъ ее съ обѣихъ сторонъ. Между Зеей и Буреей, значительнѣйшими лѣвыми притоками Амура, прилегаетъ къ Амуру ровная степная низменность, простирающаяся далеко на сѣверъ. По мѣрѣ удаленія отъ Благовѣщенска Амуръ становится все шире, и при впаденіи Буреи онъ является уже широководной рѣкой, усѣянной островами. Ниже устья р. Буреи Амуръ снова течетъ въ гористыхъ берегахъ, покрытыхъ здѣсь частью хвойными, частью лиственными лѣсами. Ниже впаденія р. Сунгари справа къ нему подходятъ отроги Сихота-алина, а слѣва—Буреинскаго хребта. По мѣрѣ приближенія къ Уссури Амуръ вновь расширяется, дробится на множество глубокихъ, а иногда и широкихъ протоковъ и имѣетъ массу острововъ. Берега опять становятся низкими и отлогими. Отъ устья Уссури до оз. Кидзи, на протяженіи 800 верстъ, Амуръ течетъ къ сѣверу и имѣетъ въ ширину отъ 1 до 1½ вер. Отъ Хабаровска Амуръ течетъ по низменности; верстъ за 70 выше Софійска онъ течетъ по болотной мѣстности до впаденія въ него р. Амгуни. Близъ устья Амгуни берега Амура становятся гористыми.

Амуръ вливается въ Татарскій проливъ нѣсколькими рукавами, образуя обширный лиманъ, извѣстный подъ именемъ Амурскаго. Ширина рѣки въ устьѣ достигаетъ 14 верстъ. Въ общемъ ширина рѣки весьма разнообразна и колеблется отъ 125 саж. до 2 и болѣе верстъ. Глубина воды измѣняется въ огромныхъ предѣлахъ, достигая въ наиболѣе мелкихъ мѣстахъ 14—20 вершковъ и въ глубокихъ—нѣсколькихъ десятковъ саженъ.

Рѣка Амуръ судоходна на всемъ своемъ протяженіи и обладаетъ въ общемъ отличными судоходными качествами. Препятствіемъ для судоходства, главнымъ образомъ, въ верхнемъ участкѣ являются перекаты, которые за немногими исключеніями состоятъ изъ рыхлаго матеріала. Амуръ имѣетъ передъ большими европейскими рѣками то преимущество, что мелкихъ перекатовъ въ немъ мало, а большая вода и паводки бываютъ въ немъ именно лѣтомъ. Разливъ рѣкъ Амурскаго бассейна наступаетъ не весной — при вскрытіи отъ льда, а лѣтомъ — обыкновенно въ іюлѣ и августѣ, когда въ верховьяхъ рѣкъ идутъ обильные дожди. Тогда рѣки, выходя изъ береговъ, заливаютъ прибрежныя долины, производя иногда большія опустошенія. Въ началѣ лѣта и осенью Амуръ обыкновенно мелѣетъ настолько, что пароходство въ верхнемъ участкѣ должно прекращаться. Колебанія горизонта воды въ Амурѣ значительны. Въ іюлѣ и августѣ горизонтъ поднимается до 7 саж. выше средняго уровня.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Покрывается рѣка льдомъ медленно. Въ среднемъ на рѣкахъ Амурскаго бассейна вскрытіе происходитъ 5 апрѣля — 7 мая, а замерзаніе 30 сентября — 25 октября, и продолжительность навигаціи, такимъ образомъ, равняется 153 — 202 днямъ.

Въ судоходномъ отношеніи рѣку Амуръ можно раздѣлить на три плеса: 1) верхнее, 2) среднее и 3) нижнее теченіе. Верхнее теченіе рѣки отъ Покровки до Благовѣщенска, длиною 840 в. Средняя скорость теченія достигаетъ здѣсь 6½ верстъ въ часъ. На всемъ верхнемъ Амурѣ извѣстно около 75 перекатовъ. Здѣсь глубина менѣе 3½ футовъ встрѣчалась на 22 перекатахъ. Въ 1909 году наименьшая глубина понижалась до 11 вершковъ. Наименьшая глубина на этомъ участкѣ соотвѣтствуетъ полному мелководью на р. Шилкѣ.

Среднее теченіе отъ г. Благовѣщенска до г. Хабаровска, длиной 860 верстъ. Въ среднемъ теченіи Амуръ принимаетъ слѣва и справа по два большихъ притока, а именно: слѣва Зею и Бурею, а справа Сунгари и Уссури. Здѣсь рѣка становится многоводнѣе. Въ среднемъ теченіи имѣется только 16 перекатовъ, глубина которыхъ въ малую воду падаетъ ниже 7 футовъ. Даже въ мелководные годы здѣсь возможно движеніе судовъ на 4 футовой осадкѣ. Средняя скорость теченія на среднемъ участкѣ около 5 верстъ, на перекатахъ до 8 вер. въ часъ. Въ гористыхъ участкахъ рѣки бываютъ утренніе туманы, задерживающіе пароходное движеніе. Вскрытіе Амура у Хабаровска на нѣсколько дней раньше, чѣмъ у Благовѣщенска.

Въ нижнемъ теченіи отъ Хабаровска до устья Амуръ принимаетъ слѣва большой притокъ р. Амгунь и нѣсколько второстепенныхъ притоковъ. Нижнее теченіе Амура не представляетъ препятствій для движенія каботажныхъ морскихъ судовъ съ осадкой до 10 фут. Послѣднія 400 вер. теченія р. Амура доступны для движенія морскихъ судовъ съ осадкой 16—18 фут., при чемъ нижній 150-верстный участокъ допускаетъ движеніе даже большихъ океанскихъ пароходовъ. Средняя скорость теченія въ низовьяхъ 1½ — 2 версты въ часъ. У Маріинска Амуръ соединяется со значительнымъ озеромъ Кидзи, судоходнымъ для мелкосидящихъ судовъ.

У г. Николаевска рѣка образуетъ весьма удобную по положенію, но неглубокую бухту. Важнѣйшей работой для обезпеченія судоходства на Амурѣ является углубленіе Николаевской бухты, глубина которой въ малую воду не превышаетъ 3—4 фут. Далѣе большимъ неудобствомъ нижняго плеса является мелководье Амурскаго бара (отъ 11 до 12 фут.); до 1903 г. возможенъ былъ проходъ только по южному фарватеру. Амурскій баръ расположенъ въ 60 верстахъ отъ г. Николаевска и занимаетъ часть лимана между мысомъ Пронге и Джаоре. Благодаря мелководью, грузы, идущіе на океанскихъ пароходахъ, подвергаются двойной перегрузкѣ, первый разъ въ Татарскомъ проливѣ съ большихъ океанскихъ пароходовъ на мелкосидящія морскія суда, а затѣмъ у Николаевской бухты на рѣчныя суда. Благодаря мелководью бухты, перегрузка происходитъ въ открытомъ морѣ и часто прерывается штормами. Съ 1903 г. судоходство пользуется болѣе глубокимъ сѣвернымъ фарватеромъ Амурскаго лимана.

Вопросъ о расчисткѣ бара въ Амурскомъ лиманѣ имѣетъ громадное значеніе для развитія Амурскаго судоходства и вообще для всей промышленной жизни

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

края. Если создать для морскихъ судовъ большой осадки возможность достиженія Николаевска, то этимъ всему населенію будетъ обезпечено полученіе продуктовъ первой необходимости моремъ. Но кромѣ того Николаевскъ имѣетъ стратегическое значеніе, что нѣсколько осложняетъ вопросъ о расчисткѣ около него Амурскаго бара.

Судоходство на Амурѣ началось въ 1846 г., а въ 1854 г., когда графъ Муравьевъ-Амурскій на пароходѣ „Аргунь", сооруженномъ на Шилкинскомъ заводѣ, прослѣдовалъ внизъ по Амуру до Маріинскаго порта, пароходство получило прочное основаніе. Въ 1857 г. появились частные пароходы, и въ 1870 г. число всѣхъ амурскихъ пароходовъ доходило до 25. Въ 1871 г. содержаніе срочнаго пароходнаго сообщенія по рѣкамъ Амурскаго бассейна, съ субсидіей отъ правительства, было предоставлено особому товариществу, которое обязалось содержать срочное почтово-пассажирское сообщеніе между Николаевскомъ и Срѣтенскомъ. Перевозка грузовъ и пассажировъ была подчинена особому тарифу. Благодаря установившейся срочности пароходнаго сообщенія, сношенія съ разными пунктами Восточной Сибири оживились, и частныя лица безъ всякой субсидіи начали заводить пароходы и баржи. Съ 1892 г. образовалось Амурское товарищество пароходства и торговли, имѣющее въ настоящее время болѣе 20 стальныхъ пароходовъ и 50 баржей. Въ настоящее время въ Амурскомъ бассейнѣ находится слѣдующее число пароходовъ и баржей, принадлежащихъ частнымъ владѣльцамъ и казнѣ: пассажирскихъ пароходовъ—7, товаро-пассажирскихъ—39, буксиро-пассажирскихъ—56, буксирныхъ—69, служебныхъ—21, баржей желѣзныхъ—134, деревянныхъ—100, прочихъ непаровыхъ судовъ—11. Насколько развивается пароходство и судоходство въ Амурскомъ бассейнѣ, видно изъ сравненія числа судовъ за нѣсколько лѣтъ: паровыхъ судовъ въ 1896 г. плавало—116, въ 1900 г.—163 и въ 1906 г.—192; за 10 лѣтъ увеличеніе дошло до 66 %. Непаровыхъ судовъ по переписи 1896 г. было зарегистрировано 145, а въ 1906 г.—245 судовъ. Общая подъемная способность непарового флота 5,3 мил. пудовъ.

Грузооборотъ рѣкъ Амурскаго бассейна замѣтно увеличивается. Въ 1909 г. всего перевезено въ бассейнѣ 28,9 мил. пудовъ, а въ среднемъ за пятилѣтіе 1904—1908 г.г. грузооборотъ равнялся 23 мил. пуд., такимъ образомъ, увеличеніе достигло 25,7%. Изъ отдѣльныхъ главнѣйшихъ товаровъ въ наибольшихъ количествахъ перевозились: хлѣбъ 6,3 мил. пуд. (мука пшеничная 4,57 мил. пуд., овесъ 1,75 мил. пуд.), рыба 1,76 мил. пуд., дрова на судахъ 1,56 мил. пуд., дрова въ плотахъ 2,07 мил. пуд., лѣсные строительные матеріалы въ плотахъ 11,03 мил. пуд., чай 0,7 мил. пуд. Важнѣйшими пристанями отправленія на Амурѣ являются г. Николаевскъ—1.989 тыс. пудовъ, г. Хабаровскъ—1.621 тыс. пудовъ, г. Благовѣщенскъ — 5.727 тыс. пуд., Кумарская — 700 тыс. пуд., Ново-Воскресенская—447 тыс. пуд., Кузнецово — 400 тыс. пуд. Въ бассейнѣ р. Амура 4-мя важнѣйшими пристанями отправлено 12,1 мил. пуд. или 41,9% всего отправленія бассейна. Главнѣйшими пристанями, на которыя прибываетъ наибольшее количество товаровъ, являются тѣ же, которыя и отправляютъ всего больше: г. Николаевскъ получилъ 1.477 тыс. пуд., г. Хабаровскъ—7.433 тыс. пуд., въ томъ числѣ хлѣбовъ 5.028 тыс. пуд., г. Благовѣщенскъ — 20.302 тыс. пуд., въ томъ числѣ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ въ плотахъ 11.986 тыс. пуд., хлѣбовъ—3.280 тыс. пуд.,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

лѣсу на судахъ—1.104 тыс. пуд. Въ общемъ на главнѣйшія пристани прибыло 84,7% всей перевозки. Что касается количества перевозимыхъ пассажировъ, то оно выразилось въ 1909 г., въ 246.565 человѣкъ. Увеличеніе пассажирскаго движенія противъ средняго за ближайшее пятилѣтіе достигло 87%. Главнѣйшими пристанями, съ которыхъ въ 1909 г. было отправлено наибольшее число пассажировъ, были: г. Николаевскъ—19.657 чел., г. Хабаровскъ—30.705 чел., г. Благовѣщенскъ—86.484 чел. Прибытіе на эти же пристани выражается слѣдующими цифрами: въ Николаевскъ—21.323, въ Хабаровскъ—34.751, въ Благовѣщенскъ—83.121 пассажиръ. Изъ этихъ цифръ мы видимъ на рѣкѣ Амурѣ крупное развитіе товарнаго и пассажирскаго движенія.

Завѣдываніе водами Амурскаго бассейна съ 1899 г. находится въ Управленіи водными путями Министерства Путей Сообщенія.

Главнѣйшими судоходными притоками Амура являются: Шилка съ Ингодой, Онономъ и Нерчей, Аргунь, Зея съ Селемджей, Бурея, Сунгари, Уссури съ оз. Ханка и Амгунь.

Шилка имѣетъ бассейнъ въ 187 тыс. кв. верстъ. Она протекаетъ въ предѣлахъ Забайкальской области и образуется изъ рѣкъ Онона и Ингоды. Длина Шилки отъ сліянія этихъ рѣкъ съ Амуромъ 555 верстъ. На всемъ протяженіи Шилка является судоходною. Рѣка протекаетъ по узкой долинѣ, стѣсненной съ сѣверо-запада (лѣвый берегъ) отрогами Яблоноваго хребта, а съ юго-востока (правый берегъ) предгорьями Нерчинскаго хребта. Ширина русла Шилки измѣняется сравнительно въ малыхъ предѣлахъ, составляя около 150—200 саж. Дно русла каменистое, мѣстами песчаное, изобилуетъ перекатами, скорость теченія на которыхъ доходитъ до 5—10 верстъ въ часъ. Глубина рѣки, достигая въ плесахъ 14 и болѣе футовъ, на перекатахъ въ мелководье понижается до 1 фута. Во время мелководья пассажировъ по Шилкѣ возятъ на особыхъ плоскодонныхъ баржахъ, буксируемыхъ небольшими пароходами. Значительное препятствіе для судоходства представляютъ туманы, весьма частые въ августѣ и сентябрѣ. Шилка вскрывается обыкновенно въ половинѣ апрѣля, а замерзаетъ въ началѣ октября, и навигація на ней продолжается около 5 мѣсяцевъ, прерываясь часто на нѣсколько недѣль вслѣдствіе мелководья. Въ 1909 году Шилка отправила со своихъ пристаней 1.569 тыс. пудовъ, а получила преимущественно съ Амура 2.321 тыс. пудовъ. Весь этотъ грузооборотъ почти исключительно принадлежитъ Срѣтенской пристани. Пассажирское движеніе г. Срѣтенска выразилось въ 38 тыс. отправленныхъ и 21 тыс. прибывшихъ пассажировъ.

Рѣка Ингода имѣетъ протяженіе 645 верстъ, сплавъ производится съ 430-й версты, а судоходство отъ г. Читы съ 225-й версты. Рѣка Ононъ, длиной въ 520 вер., производитъ сплавъ на всемъ своемъ протяженіи. Рѣка Нерча, главнѣйшій притокъ Шилки, имѣетъ протяженіе въ 465 вер., сплавъ производится со 130-й версты.

Рѣка Аргунь насчитываетъ въ своемъ бассейнѣ 231 тыс. кв. верстъ и протекаетъ въ предѣлахъ Россійской имперіи на протяженіи 898 верстъ. Въ судоходномъ отношеніи эта рѣка мало изслѣдована и представляетъ тѣ же затрудненія для плаванія судовъ, что и Шилка, отличаясь отъ послѣдней большимъ многоводьемъ и меньшими колебаніями уровня воды, но вмѣстѣ съ тѣмъ большею извилистостью

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

русла и малою шириною фарватера. Сплавъ плотовъ производится отъ самой границы съ Китаемъ; судоходство пассажирское и грузовое имѣетъ еще случайный характеръ и производится на протяженіи 400 вер. Въ 1909 г. зарегистрировано на Аргуни товарнаго движенія 192 тыс. пуд. (гл. пристань пос. Берея).

Рѣки Зея (длина 1.155 вер.), Бурея (длина 640 вер.), Амгунь (длина 870 в.) пока еще мало изслѣдованы въ судоходномъ отношеніи. Судоходство по этимъ притокамъ создалось исключительно подъ вліяніемъ золотопромышленности. Рѣка Зея судоходна на протяженіи 920 вер., впрочемъ болѣе оживленное судоходное движеніе существуетъ до Зейской пристани, которая является конечнымъ пунктомъ регулярнаго пароходнаго движенія. Всѣ названные притоки Амура въ верхнемъ теченіи представляютъ затрудненія для судоходства—камни, карчи, быстрый извилистый фарватеръ, значительная скорость теченія. Выходя съ высокаго Яблоноваго хребта, рѣки эти протекаютъ по малозаселенной мѣстности; только въ нижнихъ участкахъ разбросаны земледѣльческія поселенія, сообщеніе между которыми хотя и возможно на мелкосидящихъ пароходахъ, но и въ нижнемъ теченіи по причинѣ мелководья прекращается иногда на мѣсяцъ и болѣе. Отправленіе всѣхъ пристаней Зеи въ 1909 г. достигло 3.654 тыс. пуд., а прибытіе 6.515 тыс. пуд. Главнѣйшими пристанями по отправленію и прибытію являются г. Благовѣщенскъ, с. Мазаново и Зея - пристань. Значительный судоходный притокъ Зеи — р. Селемджа, длиной 651 вер., имѣетъ грузооборотъ около 1 мил. пуд.

Рѣка Уссури протекаетъ въ предѣлахъ Россіи 582 версты и составляетъ часть транзитнаго пути Иманъ-Срѣтенскъ. Буксирное пароходство совершается на всемъ разстояніи, а пассажирское лишь ниже рѣки Сунгачи. Ширина рѣки въ среднемъ равна 200 саж. Средняя скорость теченія около 1½ верстъ въ часъ. На Уссури встрѣчается до 30 перекатовъ, на самомъ мелкомъ изъ нихъ въ малую воду глубина понижается до 1 фута.

Уссури протекаетъ по широкой долинѣ съ плодородной почвой и имѣетъ серьезное судоходное значеніе. По предположенію комиссіи для составленія плана работъ по улучшенію водныхъ сообщеній имперіи рѣка Уссури является крайнимъ восточнымъ звеномъ великой водной сибирской магистрали. Посредствомъ притока своего Сунгачи, она сообщается съ бассейномъ озера Ханка, гдѣ дѣлу переселенія предстоитъ несомнѣнное будущее.

Бассейнъ Аральскаго моря.

Бассейнъ Аральскаго моря съ впадающими въ него рѣками Аму-дарьей и Сыръ-дарьей, прорѣзывающими наши средне-азіатскія владѣнія, является совершенно замкнутымъ. По своему географическому положенію эта водная система путей сообщенія призвана играть ограниченную роль въ жизни Туркестана. Своимъ конечнымъ пунктомъ — Аральскимъ моремъ — на сѣверѣ она примыкаетъ къ Уральской и Тургайской областямъ и подходитъ къ Ташкентской желѣзной дорогѣ, на югѣ она простирается до середины Семирѣченской области, по Амударьѣ доходитъ до Афганской границы и на востокѣ по Сыръ-дарьѣ до Фер-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ганской долины. Такимъ образомъ, она связываетъ воднымъ путемъ съ желѣзной дорогой большую и при томъ наиболѣе заселенную часть Средней Азіи и сѣверъ Афганистана. Судоходное значеніе этой рѣчной системы однако ничтожно въ сравненіи съ тѣмъ, что значатъ рѣки Туркестана при использованіи ихъ для *орошенія*. Орошеніе здѣсь—основное условіе жизни и хозяйства въ Туркестанѣ. Съ этой точки зрѣнія и приходится, главнымъ образомъ, разсматривать рѣки этого края.

Рѣка Сыръ-дарья.

Рѣка Сыръ-дарья образуется изъ сліянія рѣкъ Нарына, берущаго начало на южныхъ склонахъ центральнаго Тянь-шаня и Кара-дарьи, берущей начало на склонахъ Ферганскаго хребта. Получая питаніе съ отроговъ Тянь-шаня, рѣка, такимъ образомъ, находится въ тѣсной зависимости отъ размѣровъ осадковъ и снѣжнаго покрова этой обширной горной группы. Длина рѣки, начиная отъ истоковъ Нарына, около 2.370 верстъ, а отъ сліянія Нарына и Карадарьи 1.700 верстъ, отсюда Сыръ-дарья утрачиваетъ горный характеръ и принимаетъ всего только одинъ притокъ справа—Чирчикъ, не считая другихъ, которые вовсе не доходятъ до рѣки, разбираемые на орошеніе или просто теряющіеся въ пескахъ. Сыръ-дарья становится сплавной съ 1.465-й версты. Около гор. Ходжента ее пересѣкаютъ Беговатскіе пороги, прекращающіе движеніе судовъ вверхъ по рѣкѣ. Отъ Беговатскихъ же пороговъ до устья она могла бы служить для правильнаго судоходства. У гор. Ходжента ширина рѣки доходитъ до 130 саж. Половодье на Сыръ-дарьѣ начинается въ маѣ и продолжается въ іюнѣ и іюлѣ, захватывая и часть августа, при чемъ въ низменныхъ мѣстахъ она разливается на значительное пространство, затопляя мѣстность.

Самый низкій уровень воды въ рѣкѣ устанавливается въ январѣ мѣсяцѣ. Большимъ удобствомъ для судоходства является постепенность подъема и спада воды.

Рѣка благодаря рыхлости береговъ и дна несетъ, особенно въ половодье, огромное количество ила, достигающаго до 8 мил. тоннъ въ годъ. Вслѣдствіе мягкости грунта, рѣка часто мѣняетъ свое направленіе. Дельта начинается въ 45 верстахъ отъ устья. Устье поросло камышемъ. Со стороны моря вся дельта окружена поясомъ подводныхъ песчаныхъ отложеній, которыя въ ближайшей къ рѣкѣ части моря образуютъ все новыя мели и островки. Эти отложенія образуютъ баръ, глубина котораго при низкомъ уровнѣ не превышаетъ 2—2½ футовъ. Замерзаетъ Сыръ-дарья только въ низовьяхъ у гор. Казалинска. Среднее замерзаніе происходитъ въ началѣ декабря, а среднее вскрытіе въ началѣ апрѣля. Въ настоящее время до Казалинска ходятъ морскія парусныя суда. Главнымъ препятствіемъ развитія судоходства на Сыръ-дарьѣ является трудность плаванія въ устьѣ рѣки. Была попытка устроить казенную флотилію, были пріобрѣтены баркасы и пароходы, но предпріятіе пришлось ликвидировать. Въ общемъ, все-таки, Сыръ-дарья представляетъ собою широкую и глубокую рѣку съ умѣреннымъ теченіемъ, и при извѣстныхъ работахъ по ея урегулированію она могла бы быть вполнѣ судоходной.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Рѣка Аму-дарья.

Аму-дарья беретъ начало въ озерѣ Сары-куль. Слившись изъ рѣкъ Ваханъ-дарьи и Памира, она называется рѣкой Пянджъ, а послѣ сліянія Пянджа и Вахша она получаетъ названіе Аму-дарьи. Общая длина Аму-дарьи отъ сліянія рѣкъ Памира и Ваханъ-дарьи—2.180 верстъ, а если считать за ея начало сліяніе Пянджа и Вахша, то длина ея равна 1.355 верстамъ. Отъ мѣста сліянія рѣкъ Памира и Ваханъ-дарьи она течетъ по границѣ между Бухарой и Афганистаномъ до Басага, откуда уже оба берега принадлежатъ Россіи. До сліянія съ Вахшемъ Аму-дарья прорѣзываетъ горную страну, около Келифа (1.130 верстъ отъ устья), затѣмъ поворачиваетъ къ югу и протекаетъ въ тѣснинѣ, образуемой отрогами прилегающихъ горъ. Вырвавшись изъ этой тѣснины, Аму-дарья течетъ по песчаной равнинѣ широкимъ плесомъ.

Пройдя отроги горъ у Керковъ, рѣка до самаго устья течетъ въ сѣверо-западномъ направленіи; отъ Термеза до Аральскаго моря на протяженіи 1.000 верстъ она не принимаетъ ни одного притока. Лишь выше Керкъ, протекая по возвышенной мѣстности, Аму-дарья принимаетъ нѣсколько притоковъ, изъ которыхъ наиболѣе важными являются рѣки: Вахшъ, Пянджъ (длина 825 верстъ), Сурханъ. При помощи своихъ верхнихъ притоковъ рѣка, собравъ воды съ обширной горной страны, уже отъ самаго своего начала является судоходною и несетъ въ море гораздо больше воды, чѣмъ Сыръ-дарья, отличаясь отъ послѣдней большей глубиной и шириной. Ширина ея въ среднемъ болѣе версты, мѣстами доходитъ до 3—4 верстъ, но въ нѣкоторыхъ тѣсныхъ мѣстахъ русло ея суживается, тогда теченіе Аму-дарьи отличается стремительностью. Скорость теченія достигаетъ 10 верстъ въ часъ, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ доходитъ и до 14 верстъ въ часъ.

Рѣка судоходна на всемъ протяженіи; пароходы ходятъ отъ Нукуса до Патта-Гиссара.

Подъемъ воды въ Аму-дарьѣ начинается со второй половины апрѣля. Самый высокій уровень наблюдается въ маѣ, іюнѣ, іюлѣ и августѣ, съ сентября вода сбываетъ, а съ ноября по мартъ рѣка имѣетъ самый низкій уровень. Въ среднемъ за 15 лѣтъ общее количество воды, протекающее въ годъ, у Чарджуя опредѣляется въ 6.468 мил. куб. саж. Подъемъ и пониженіе горизонта отличаются равномѣрностью. Во время половодья Аму-дарья затопляетъ всѣ отмели и острова и несется широкой величественной рѣкой, размывая берега и увлекая своимъ теченіемъ огромныя количества ила. Общее количество выносимаго за годъ ила опредѣляется въ 30 мил. куб. метровъ. Особенные разливы рѣки происходили въ 1878, 1889 и 1896 годахъ. Вода въ эти годы прорывалась въ старое русло Куня-дарью и доходила до высохшей котловины озера Сары-камышъ.

Замерзаетъ Аму-дарья только въ устьяхъ и ниже Чарджуя. Среднее замерзаніе происходитъ въ концѣ ноября и въ началѣ декабря, а ледоходъ наступаетъ въ серединѣ марта.

Дельта Аму-дарьи начинается у Нукуса въ 230 верстахъ отъ устья; въ настоящее время рѣка впадаетъ въ море двумя рукавами—западнымъ Улькунъ-дарья и восточнымъ—Яны-су. Вслѣдствіе громаднаго количества выносимыхъ осадковъ направленіе рукавовъ и число ихъ постоянно мѣняется. Исторически

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

установлено, что прежде Аму-дарья впадала однимъ рукавомъ въ Аральское, а другимъ въ Каспійское море. При помощи стараго каспійскаго рукава Аму-дарьи—Узбоя, имѣющаго длину въ 1.000 верстъ, а ширину не менѣе ста саженъ, есть полная возможность соединенія водныхъ путей Средней Азіи въ общую сѣть съ выходомъ въ Каспійское море.

Могла бы быть образована и длинная южная водная магистраль отъ Каспійскаго моря по Узбою, Аральскому морю, Сыръ-дарьѣ, Чу, Балхашу и Или до самой Кульджи въ предѣлахъ Китая.

Судоходство на Аму-дарьѣ существуетъ съ незапамятныхъ временъ. Здѣсь на особыхъ лодкахъ—каюкахъ сплавляются большія количества груза отъ афганской границы до Чарджуя. На Аму-дарьѣ работаетъ въ настоящее время особая казенная флотилія, состоящая изъ 8 пароходовъ и 15 баржей. Флотиліей совершаются рейсы между Чарджуемъ и Термезомъ и Чарджуемъ и Петро-александровскомъ. Эти рейсы представляютъ единственное удобное грузовое и пассажирское сообщеніе на разстояніи свыше 600 верстъ. Аму-дарьинской флотиліей перевозятся значительныя партіи афганской шерсти, хлопка, кожъ въ Чарджуй. По Аму-дарьѣ также передвигаются большія количества грузовъ изъ Бухары и Хивы къ желѣзной дорогѣ. Главнѣйшимъ препятствіемъ правильному плаванію является постоянная измѣнчивость фарватера этой рѣки. По Аму-дарьѣ отъ устья до Петро-александровска совершаютъ рейсы пароходы частнаго предпріятія Лапшиныхъ и К°.

Грунтовыя дороги.

Грунтовыя дороги въ Сибири.

Начало правильному и постоянному сухопутному сообщенію съ Сибирью было положено вскорѣ послѣ завоеванія ея. Въ концѣ XVI столѣтія царь Ѳеодоръ Іоанновичъ велѣлъ „провѣдать“ кратчайшую дорогу отъ г. Соликамска на Верхотурье и Тюмень. На новой дорогѣ велѣно было чистить лѣсъ и строить мосты, чтобы она могла служить для непрерывнаго сообщенія съ Сибирью. Въ Верхотурьѣ была устроена таможня. Каждому проѣзжавшему въ Сибирь и обратно, подъ страхомъ строгой отвѣтственности за ослушаніе, вмѣнено было въ обязанность являться въ таможню. Такимъ образомъ, новая сухопутная дорога на Верхотурье сдѣлалась единственнымъ путемъ изъ московскаго государства въ Сибирь. Товары изъ Москвы сплавлялись до Соликамска, отсюда перевозились къ Верхотурью и далѣе шли черезъ Туринскъ на Тюмень. Изъ Тюмени дорога была продолжена на Тобольскъ, Тару и Омскъ. Для обезпеченія проѣзда по дорогѣ на ней въ томъ же XVI столѣтіи были учреждены первые въ Сибири „ямы“, или станціи.

Но если сухопутная дорога до Верхотурья, благодаря поставленной здѣсь таможнѣ, была единственнымъ торговымъ путемъ изъ Москвы, за Верхотурьемъ, изъ-за плохого состоянія дороги, товарное движеніе по ней было незначительное

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

вплоть до половины XVIII вѣка. Купцы предпочитали прежній водный путь отъ Верхотурья по р. Турѣ, Тавдѣ, Тоболу, Иртышу и Оби.

Въ 1722 году основанъ былъ Екатеринбургъ, а въ 1763 г. проложенъ болѣе короткій и удобный трактъ изъ Екатеринбурга чрезъ Кунгуръ на Москву. Тогда же были начаты работы по продолженію этого тракта изъ Екатеринбурга на Тюмень и далѣе черезъ Сибирь. Послѣ нѣсколькихъ измѣненій направленія Сибирскаго тракта въ предѣлахъ Тобольской губерніи, онъ былъ окончательно проведенъ отъ Тюмени на Ялуторовскъ, Ишимъ, Томскъ, Маріинскъ, Красноярскъ, Иркутскъ. Отсюда трактъ развѣтвлялся: одинъ путь шелъ на Кяхту и далѣе въ Китай, другой—по южному берегу Байкала на Верхнеудинскъ, Срѣтенскъ и далѣе вдоль рѣки Амура къ Хабаровску и Николаевску на Амурѣ.

Старый Московскій Сибирскій трактъ въ Канскомъ уѣздѣ, Енисейской губерніи.

При постройкѣ Сибирскаго тракта потребовалось почти на всемъ протяженіи тракта (свыше 6.000 верстъ) расчищать глухую тайгу, осушать заболоченныя мѣста, устраивать большія насыпи на топкихъ мѣстахъ, строить множество мостовъ и проч. Трактъ дорого обошелся казнѣ, но еще большихъ жертвъ потребовалъ онъ отъ населенія какъ при постройкѣ, такъ и при поддержаніи его впослѣдствіи въ исправномъ состояніи.

Но зато, съ проведеніемъ Сибирскаго тракта, открылась возможность начать въ широкихъ размѣрахъ принудительную и вольную колонизацію, и были обезпечены непрерывныя торговыя сношенія Россіи съ Китаемъ. Значеніе свое трактъ неизмѣнно сохранялъ въ теченіе полутора столѣтій. Съ открытіемъ движенія по Сибирской желѣзной дорогѣ, Сибирскій трактъ утратилъ это общегосударственное значеніе: въ настоящее время онъ служитъ для мѣстнаго сообщенія прожи-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

вающаго вблизи тракта населенія. Однако въ послѣднюю войну нашу съ Японіей Сибирскій трактъ вновь принесъ пользу дѣлу обороны Россіи: по тракту происходила массовая перевозка воинскихъ грузовъ.

Существующія нынѣ въ Сибири колесныя дороги по своему значенію могутъ быть раздѣлены на слѣдующія группы: 1) главные тракты, служащіе для почтовыхъ сообщеній и для торговыхъ и иныхъ сношеній между различными губерніями и областями Сибири; 2) караванныя дороги, по которымъ прогоняется скотъ къ Сибирской желѣзной дорогѣ и которыя служатъ для торговыхъ сношеній Сибири съ Туркестаномъ; 3) внутренніе тракты, служащіе для сношенія въ предѣлахъ одной области или губерніи; 4) дороги, сооруженныя въ цѣляхъ колонизаціи; 5) проселочныя дороги; и 6) торговые тракты, по которымъ происходятъ торговыя сношенія Россіи съ чужими сопредѣльными странами.

Къ *главнымъ трактамъ* въ Сибири можно отнести слѣдующіе четыре, протяженіемъ свыше $10^1/_2$ тысячъ верстъ.

1) Бывшій Сибирскій трактъ, длиною болѣе 6.000 вер., при чемъ на участкѣ отъ Срѣтенска до Хабаровска колеснаго пути всего 854 версты, остальныя 999 верстъ представляютъ вьючную тропу, которая, вмѣстѣ съ рѣкою Шилкою, составляетъ Шилкинскій почтовый трактъ. Тропою пользуются осенью и весною, а рѣкою—лѣтомъ и зимою. По рѣкѣ устроено 7 почтовыхъ станцій, на которыхъ по недостатку средствъ передвиженія, проѣзжающимъ приходится иногда подолгу засиживаться. За эти неудобства станцій вся мѣстность, по которой проходитъ тропа, получила прозваніе „Семи грѣховъ“. Продолженіе Шилкинскаго тракта до Хабаровска носитъ названіе Амурскаго колеснаго тракта.

Амурскій колесный трактъ. Слѣва р. Могаръ, впадающая въ Амуръ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

2) Иркутско-Якутскій трактъ, длиною 2.760 верстъ, въ томъ числѣ колесной дороги (Иркутскъ—Верхоленскъ—Жигалово) 370 верстъ, остальной путь лѣтомъ совершается водою, а зимою—по льду рѣки Лены на лошадяхъ.

3) Трактъ изъ города Омска по берегу Иртыша черезъ Семипалатинскъ въ ст. Алтайскую—ближайшій здѣсь отъ китайской границы населенный пунктъ. Длина тракта около 1.140 верстъ.

4) Томско-Семипалатинскій трактъ, длиною въ 700 верстъ.

На всѣхъ перечисленныхъ трактахъ почтовымъ вѣдомствомъ организована правильная гоньба лошадей. По трактамъ устроены станціи, содержаніе которыхъ сдается частнымъ лицамъ за опредѣленную плату отъ почтоваго вѣдомства. За получаемое вознагражденіе арендаторъ обязанъ возить почту и проѣзжающихъ по установленной таксѣ. При каждой станціи имѣются крытые тарантасы, обычно безъ рессоръ.

Въ числѣ наиболѣе важныхъ *караванныхъ дорогъ* слѣдуетъ назвать: 1) дорогу отъ г. Петропавловска долиною р. Ишима мимо Улутавскихъ горъ, на рѣку Сары-су—въ Бухару; 2) отъ г. Петропавловска чрезъ р. Чаглинку, между озерами Бозорбой и Малдыбой, мимо озеръ Куртуль-куль, Сасыкъ-куль—на г. Акмолинскъ, на пикетъ Нуринскій, до озера Бозгулъ, Агалака—на г. Туркестанъ.

Внутреннихъ сибирскихъ *трактовъ мѣстнаго значенія* насчитывается 61, съ общимъ протяженіемъ въ 24 тысячи верстъ.

При заселеніи таежныхъ пространствъ и горныхъ районовъ Сибири, на средства казны строятся грунтовыя дороги для сообщенія новоселовъ со сплавною рѣкою, желѣзною дорогою или торговопромышленнымъ центромъ. До 1913 года

Лѣтняя станція на трактѣ въ Акмолинской области.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

построено въ Сибири около 10 тысячъ верстъ *переселенческихъ грунтовыхъ дорогъ*. Строятся эти дороги инженерами Переселенческаго Управленія.

При постройкѣ дорогъ Переселенческое Управленіе соблюдаетъ необходимыя техническія требованія: просѣки корчуются, болота укрѣпляются гатями и насыпями, дорожное полотно, гдѣ нужно, окружается канавами съ отводомъ воды, черезъ рѣки и ручьи дѣлаются прочные свайные мосты. Переправы черезъ большія рѣки оборудованы паромами-самолетами, коноводными или гребными паромами. Перетяги встрѣчаются на переселенческихъ дорогахъ въ видѣ рѣдкихъ исключеній, при томъ улучшеннаго типа.

Нѣкоторыя изъ дорогъ, сооруженныхъ Переселенческимъ Управленіемъ, имѣютъ немалое значеніе въ экономической жизни Сибири. Таковы дороги: Тюменско-Велижанская и Тавдо-Гаринская въ Тобольской губерніи (около 325 верстъ), и цѣлый рядъ дорогъ отъ Сибирской желѣзнодорожной магистрали, какъ, напр., дорога черезъ Тюхтеть къ рѣкамъ Чети и Кандату—въ Томской губерніи (около 170 верстъ), на рѣки Кемчугъ, Чуну и Ангару—въ Енисейской губерніи (около 324 верстъ), отъ Домны-Еравинской на верховья рѣки Витима — въ Забайкальской области (около 120 верстъ), Черняево-Зейская и вдоль рѣки Селемджи къ Александровскому складу — въ Амурской области (около 33 верстъ) и другія дороги.

Важное государственное значеніе имѣетъ горная дорога, устраиваемая Переселенческимъ Управленіемъ въ Зайсанскомъ уѣздѣ Семипалатинской области для сообщенія пограничныхъ русскихъ поселковъ съ селеніями, расположенными въ Алтайскихъ горахъ.

Перевозка лодокъ на верблюдахъ.

Съ расширеніемъ за послѣдніе годы колонизаціонныхъ работъ въ тайгѣ, увеличивается и дорожное строительство Переселенческаго Управленія.

Количество *проселочныхъ дорогъ*, которыя прокладываетъ само населеніе, безъ какихъ-либо техническихъ пріемовъ, не поддается учету. Длина и направленіе ихъ сплошь и рядомъ мѣняются; „наѣздивъ“ какую-либо дорогу въ степи, или прорубивъ просѣку въ тайгѣ, крестьяне также легко избираютъ другой путь, если для нихъ онъ почему-либо окажется выгоднымъ или кратчайшимъ.

Въ числѣ *трактовъ, по которымъ идетъ торговля съ чужими странами*, слѣдуетъ назвать пути, ведущіе изъ Сибири въ Монголію: а) Чуйскій, направляющійся изъ Бійска по долинѣ р. Чуи, чрезъ Кошъ-агачъ къ г. Кобдо; б) Бухтарминскій отъ г. Усть-каменогорска, Семипалатинской области чрезъ Бухтарминскую станицу на Коттонъ-карагай и далѣе въ Кобдо; в) три Кяхтинскихъ: 1) существующій поч-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Переселенческая Никольско-Кандатская дорога (Томская губернія).

Мостъ на Рубино-Тонгульской переселенческой дорогѣ (Томская губернія).

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

товый—Верхнеудинскъ—Кяхта, 2) Петровскій заводъ—Кяхта и 3) нынѣ заброшенный, существовавшій до постройки Сибирской магистрали, купеческій путь отъ заштатнаго города Мысовска, Забайкальской области, до Кяхты.

Въ настоящее время для развитія торговыхъ сношеній съ Монголіей стоитъ на очереди улучшеніе Чуйскаго тракта и строится колесная дорога отъ дер. Означенной, гдѣ оканчивается судоходство по р. Енисею, на с. Усинское.

Заканчивая описаніе грунтовыхъ дорогъ въ Сибири, слѣдуетъ упомянуть, что здѣсь до сихъ поръ имѣются населенныя мѣстности, гдѣ вовсе не существуетъ даже и колеснаго сообщенія. Въ горномъ Алтаѣ нерѣдко населеніе пользуется исключительно вьючными тропами. Жители Заангарья не знаютъ иного сообщенія, кромѣ примитивнаго „волока". Къ сѣверу отъ 60-й параллели ѣздятъ на оленяхъ и собакахъ, запряженныхъ въ легкія сани („нарты"); на нартахъ ѣздятъ не только по снѣгу, но и по незамерзшимъ болотамъ. На Сахалинѣ и въ Якутской области на оленяхъ иногда ѣздятъ верхомъ.

Трактъ Мысовая—Кяхта (Забайкальская обл.).

Грунтовыя дороги въ Туркестанѣ.

До присоединенія Туркестана къ Россіи караванный способъ передвиженія былъ почти единственнымъ, которымъ пользовалось населеніе для сообщенія на значительныхъ разстояніяхъ. Только въ предѣлахъ культурныхъ оазисовъ, между городами и селеніями, издавна существовали плохо проложенныя и еще хуже содержимыя, но все же доступныя для колеснаго сообщенія на арбахъ дороги. Внѣ оазисовъ никакихъ дорогъ въ краѣ не было, а были лишь караванные пути, по которымъ, отъ колодца къ колодцу, передвигались караваны. Съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, грунтовые пути съ караваннымъ или колеснымъ спо-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Ѣзда на собакахъ на сѣверѣ Енисейской губерніи.

Олени, запряженные въ нарты. (Чукчи).

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

собами передвиженія все еще имѣютъ крупное значеніе для края и въ большинствѣ мѣстностей остаются единственными. Передвиженіе и перевозка грузовъ по караваннымъ путямъ производятся, обычно, вьюками на верблюдахъ. Караванъ состоитъ изъ нѣсколькихъ десятковъ, иногда нѣсколькихъ сотенъ верблюдовъ, которые связаны другъ съ другомъ (поводъ задняго верблюда привязанъ къ вьюку передняго). Во главѣ ѣдетъ вожакъ каравана (караванъ-башъ). Каждый верблюдъ несетъ въ среднемъ около 16—18 пудовъ клади. Пролегая на многія сотни верстъ по пустыннымъ мѣстностямъ, караванные пути повсюду придерживаются колодцевъ. Степные караванные пути обыкновенно никѣмъ не поддержи-

Караванъ верблюдовъ въ Семирѣченской области.

ваются, въ чемъ, въ сущности, и не представляется надобности; единственную заботу населенія, пользующагося ими, составляетъ лишь расчистка и поддержаніе въ исправности колодцевъ.

Важнѣйшимъ средоточіемъ караванныхъ путей въ Средней Азіи является Хивинскій оазисъ, откуда расходятся дороги на сѣверъ—въ Казалинскъ, Перовскъ и Иргизъ, на западъ—къ побережью Каспійскаго моря, на югъ—въ Асхабадъ, Мервъ и Бухару и на востокъ—въ Джизакъ и Ташкентъ. Другимъ весьма важнымъ центромъ степныхъ караванныхъ путей является г. Бухара, къ которой съ сѣвера подходитъ кратчайшій, но трудный путь на Казалинскъ, съ запада и востока примыкаютъ колесныя дороги на Самаркандъ, а съ юга—очень оживленный караванный путь на Карши, связывающій г. Бухару съ южной и юго-восточной частями ханства. Въ свою очередь Карши является важнымъ узловымъ пунктомъ для степныхъ путей, идущихъ отсюда къ Самарканду, Термезу и далѣе

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

въ горную Бухару, гдѣ большая часть дорогъ представляетъ горныя, трудныя для движенія, тропы. Единственной дорогой въ Бухарѣ, на которой имѣется колесное почтовое сообщеніе, является почтовая дорога изъ Самарканда на Термезъ. Дорога эта, построенная подъ руководствомъ русскихъ военныхъ инженеровъ и поддерживаемая бухарскими властями при пособіи отъ русскаго правительства, имѣетъ важное торговое и стратегическое значеніе. На ней устроено 15 укрѣпленныхъ станцій. Почтовое движеніе открыто въ 1902 году.

Густо населенныя равнинныя части Самаркандской и Ферганской областей изрѣзаны множествомъ колесныхъ дорогъ, имѣющихъ здѣсь, какъ и повсюду въ культурныхъ оазисахъ Туркестана, одинаковый характеръ; онѣ узки, содержатся хуже, чѣмъ проселки въ Россіи и, пролегая въ большинствѣ по лессу, страшно пыльны лѣтомъ и невѣроятно грязны зимой. Ѣзда по этимъ дорогамъ, часто пересѣкаемымъ довольно глубокими арыками, возможна только на туземныхъ арбахъ, сравнительно легко преодолѣвающихъ всѣ невзгоды благодаря своимъ огромнымъ колесамъ. Сами туземцы предпочитаютъ ѣздить по такимъ дорогамъ верхомъ. Почтовое сообщеніе въ этой части Туркестана существуетъ только по дорогамъ изъ Скобелева въ Наманганъ. Въ числѣ важнѣйшихъ горныхъ путей, ведущихъ изъ Ферганы въ другія части Туркестана, слѣдуетъ указать на двѣ, частью колесныя, частью вьючныя дороги, соединяющія г. Андижанъ: 1) черезъ перевалъ Кугартъ, съ южной частью Семирѣчья, съ укрѣпленіемъ Нарынскимъ (340 верстъ отъ Андижана) и г. Наманганомъ; 2) черезъ перевалъ Кара-бура въ Александровскомъ хребтѣ, съ г. Ауліе-ата.

Караванъ ословъ съ солью.
(Ферганская область).

Далѣе къ сѣверу крупными узлами степныхъ и горныхъ караванныхъ и колесныхъ путей является Ташкентъ, а еще сѣвернѣе Туркестанъ. Еще недавно Ташкентъ былъ исходнымъ пунктомъ для двухъ самыхъ важныхъ въ Средней Азіи караванныхъ и почтовыхъ дорогъ, соединявшихъ его съ одной стороны съ Оренбургомъ, а съ другой — съ Вѣрнымъ и Семипалатинскомъ. Въ настоящее время, по первому направленію прошла Ташкентская желѣзная дорога, а начало почтоваго тракта на Вѣрный перенесено на станцію Кабулъ-сай (126 верстъ сѣвернѣе Ташкента). Трактъ этотъ, пересѣкающій съ юго-запада на сѣверо-востокъ все Семирѣчье и соединяющій Туркестанъ съ киргизскимъ краемъ и Сибирью, направляется отъ ст. Кабулъ-сай на Чимкентъ, Ауліе-ата, Пишпекъ, Вѣрный, Копалъ и станицу Сергіопольскую, лежащую близъ границы Семипалатинской области (272 версты отъ Семипалатинска). Такимъ образомъ, онъ является одной изъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

длиннѣйшихъ почтовыхъ дорогъ въ Россіи. По названному тракту, который въ недалекомъ будущемъ также уступитъ мѣсто желѣзной дорогѣ, производится весьма оживленное (почтовое, колесное и караванное) пассажирское и грузовое движеніе. Трактъ отличается отъ проселочныхъ дорогъ нѣсколько лучшимъ содержаніемъ и, главнымъ образомъ, довольно хорошими мостами, изъ которыхъ мосты на рѣкахъ Или, Чу, Басканѣ, Лепсѣ и др. представляютъ сравнительно крупныя сооруженія. Лучшими участками тракта являются тѣ, гдѣ онъ проходитъ вдали отъ населенныхъ мѣстъ по твердой глинистой степи; наиболѣе трудная его часть лежитъ между Пишпекомъ и Вѣрнымъ, гдѣ приходится переваливать черезъ Курдайскій перевалъ въ Чу-илійскихъ горахъ. Къ названному магистральному тракту примыкаетъ нѣсколько другихъ почтовыхъ трактовъ. Одинъ изъ нихъ идетъ отъ Пишпека на Токмакъ и далѣе черезъ Буамское ущелье, верховья рѣки Чу и Долонскій перевалъ до укрѣпленія Нарынскаго. Отъ станціи Кутемалды этого тракта отдѣляется вѣтвь, идущая по сѣверному берегу Иссыкъ-куля до г. Пржевальска (374 вер. отъ Пишпека), который, кромѣ того, соединенъ

Почтовая станція Курдай на трактѣ г. Вѣрный—Кабулъ-сай.

почтовой дорогой съ Джаркентомъ (277 вер. отъ Пржевальска). Другая важная вѣтвь примыкаетъ къ Семирѣченскому магистральному тракту у ст. Алтынъ-эмель, расположенной на половинѣ пути между Вѣрнымъ и Копаломъ, и направляется на востокъ къ Джаркенту и далѣе до Хоргоса, лежащаго на китайской границѣ, и Кульджи (94 вер. отъ Хоргоса по колесной дорогѣ). Вѣтвь соединяетъ ст. Сергіопольскую съ пограничнымъ укрѣпленіемъ Бахты (278 вер. отъ Сергіополя) и лежащимъ въ китайскихъ предѣлахъ Чугучакомъ (18 вер. отъ укрѣпленія Бахты).

Своеобразныя особенности представляютъ горныя дороги Туркестана, по которымъ поддерживается сообщеніе между населенными пунктами, разбросан-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ными въ горномъ Туркестанѣ. Въ большинствѣ случаевъ туркестанскія горныя дороги представляютъ узкія, иногда едва замѣтныя верховыя тропы, пролегающія вдоль ущелій, образуемыхъ небольшими ручьями и рѣчками. Извиваясь по контрофорсамъ и осыпямъ, тропинка то спускается къ руслу потока и пересѣкаетъ его, то круто поднимается на нѣсколько сотъ футовъ, лѣпится по крутымъ косогорамъ и карнизамъ, надъ страшными обрывами, нерѣдко по скользкимъ ступенямъ, высѣченнымъ въ скалѣ. Въ подобныхъ мѣстахъ животныхъ развьючиваютъ и грузъ несутъ на рукахъ. Къ такой же мѣрѣ приходится прибѣгать, когда тропы проходятъ по такъ называемымъ балконамъ. Тропа, идущая по крутѣйшему косогору или карнизу надъ страшной пропастью, вдругъ преграждается отвѣсной скалой. Для обхода препятствія въ углубленія въ скалѣ вбиваются колья и на нихъ изъ жердей и хвороста настилается помостъ, шириною въ 2—3 фута. По этимъ колеблющимся подъ ногами путника балконамъ, висящимъ надъ пропастью, приходится обходить отвѣсную скалу. При малѣйшей неосторожности балконы представляютъ огромную опасность не только для животныхъ, но и для людей. Иногда приходится итти по ступенямъ, высѣченнымъ во льду, поддерживая скользящихъ лошадей веревками.

Движеніе по горнымъ дорогамъ крайне затруднительно и совершается очень медленно, иногда не болѣе 10—15 верстъ въ день. Пролегающія по высокимъ мѣстамъ горныя тропы доступны не болѣе трехъ мѣсяцевъ въ году, при чемъ лучшее время для путешествія по такимъ мѣстамъ—іюль и августъ. Въ сентябрѣ высокія горы покрываются новымъ снѣгомъ, начинаются метели и бури, и сообщеніе прекращается. При передвиженіи и перевозкѣ тяжестей въ горахъ примѣняется исключительно лошадь. На Памирѣ и въ сопредѣльныхъ высокихъ странахъ для перевозки тяжестей употребляются также и яки, отлично выдерживающіе переходы по очень высокимъ мѣстностямъ.

Мосты на горныхъ рѣкахъ Туркестана устраиваются обыкновенно слѣдующимъ образомъ: съ обоихъ береговъ рѣки настилаются ряды бревенъ, одинъ надъ другимъ, постепенно надвигающіеся своими свѣшивающимися концами къ серединѣ рѣки и образующіе какъ бы два устоя, суживающіе пролетъ рѣки до двухъ, четырехъ саженъ. Оставшійся просвѣтъ въ свою очередь покрывается бревнами, сверху кладутся поперекъ моста жерди (еловыя изъ арчи), а поверхъ послѣднихъ настилъ. Подобные мосты имѣютъ не болѣе сажени въ ширину и очень зыбки; переправляться по нимъ можно не иначе, какъ по одному, ведя въ поводу лошадь. Переправа черезъ глубокія и быстрыя горныя рѣки, при отсутствіи мостовъ и лодокъ, производится на небольшихъ плотахъ, устроенныхъ изъ козьихъ шкуръ, надутыхъ воздухомъ (турсукъ, гупсаръ), или прямо вплавь, при чемъ пловецъ охватываетъ лѣвой рукой гупсаръ, а правой гребетъ. Подобный плотъ (аматъ), устроенный изъ нѣсколькихъ (до 20) гупсаровъ, связанныхъ и скрѣпленныхъ настилкой изъ жердей, поднимаетъ до 40 пудовъ груза.

Съ развитіемъ русской колонизаціи Туркестана, Переселенческимъ Управленіемъ начата разработка горныхъ дорогъ въ Ферганской области—въ Наманганскомъ и Андижанскомъ уѣздахъ, гдѣ заселяемыя русскими пространства постепенно связываются со Средне-азіатскою дорогою и крупными мѣстными торговыми центрами сплошнымъ, удобнымъ колеснымъ путемъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Желѣзныя дороги.

Сибирская желѣзная дорога.

Вопросъ о проведеніи первой желѣзной дороги въ предѣлахъ Сибири былъ поднятъ въ 50-хъ годахъ XIX вѣка генералъ-губернаторомъ Восточной Сибири, графомъ Муравьевымъ-Амурскимъ. Графъ Муравьевъ намѣчалъ небольшую желѣзнодорожную линію на Дальнемъ Востокѣ, между р. Амуромъ и заливомъ де-Кастри, но предположенія его не встрѣтили поддержки въ С.-Петербургѣ со стороны центральнаго правительства, которому въ тѣ времена казалась совершенно невѣроятною самая идея о постройкѣ желѣзной дороги въ столь отдаленной окраинѣ.

Одновременно съ проектомъ гр. Муравьева, въ главное управленіе путей сообщенія поступило нѣсколько предложеній провести сплошной рельсовый путь чрезъ Сибирь отъ Нижняго-Новгорода до Тихаго океана. Съ подобными предложеніями сначала выступили иностранные предприниматели, считавшіе, что въ Россіи назрѣла уже потребность приступить къ постройкѣ важныхъ въ торговомъ отношеніи линій, а затѣмъ и русскій—коммерцъ-совѣтникъ Софроновъ, который внесъ на обсужденіе правительства записку о линіи Саратовъ-Семипалатинскъ-Минусинскъ и далѣе до р. Амура. Однако, всѣ эти домогательства были отвергнуты, такъ какъ соискатели обнаружили полное незнакомство съ Сибирью, а главное, въ 50-хъ годахъ прошлаго столѣтія условія экономической жизни Сибири еще не требовали желѣзныхъ дорогъ съ настоятельною необходимостью.

Послѣ отклоненія указанныхъ предположеній частныхъ лицъ и самый вопросъ о сооруженіи рельсоваго пути *чрезъ* Сибирь не подымался до 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія.

Взамѣнъ грандіозныхъ проектовъ магистрали, прорѣзывающей всю Сибирь, въ 60 — 70-хъ годахъ возникла мысль соединить прилегающія къ Европейской Россіи мѣстности Западной Сибири съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ имперіи. Такое соединеніе выдвигалось не столько въ интересахъ экономическаго развитія Сибири, сколько для поднятія производительныхъ силъ тѣхъ районовъ Европейской Россіи, главнымъ образомъ, Урала, которые намѣчаемая линія должна была пересѣчь. Возникшая въ концѣ 70-хъ годовъ война съ Турціею, потребовавшая крайняго напряженія и государственныхъ финансовъ, задержала осуществленіе Уральской желѣзной дороги. Только въ 80-хъ годахъ, съ улучшеніемъ финансоваго положенія, оказалось возможнымъ приступить къ сооруженію линіи Екатеринбургъ-Тюмень, которая связала бассейны крупныхъ рѣкъ—европейской Камы и сибирской—Оби. *Екатеринбургъ-Тюменская дорога*, начатая постройкою на средства казны въ 1883 году и открытая для движенія въ декабрѣ 1885 г., конечнымъ своимъ участкомъ вступила въ предѣлы Тобольской губерніи и явилась, такимъ образомъ, *первымъ рельсовымъ путемъ въ Сибири*.

Почти одновременно съ проведеніемъ Екатеринбургъ-Тюменской линіи вновь былъ поставленъ на очередь (въ этотъ разъ самимъ правительствомъ) вопросъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

о сибирской транзитной желѣзной дорогѣ. Самымъ горячимъ сторонникомъ этой магистрали заявилъ себя состоявшій въ 80-хъ годахъ министромъ Путей Сообщенія Посьетъ. Онъ находилъ, что Сибирь, по своимъ естественнымъ богатствамъ, лежащимъ неиспользованными, настоятельно требуетъ проведенія рельсоваго пути, который послужилъ бы къ оживленію дремлющихъ ея силъ. Такой путь, по мнѣнію Посьета, долженъ былъ пройти по территоріи самой Сибири, въ той полосѣ ея между 51° и 56° сѣверной широты, которую Посьетъ, по климатическимъ и почвеннымъ условіямъ, считалъ наиболѣе способной къ промышленному развитію. Однако въ первоначальномъ планѣ сибирскаго желѣзнодорожнаго строительства, представленномъ въ 1882 году на обсужденіе Комитета министровъ, Посьетъ далекъ еще былъ отъ мысли о сооруженіи магистрали на всемъ пространствѣ Сибири до Тихаго океана. Министръ Путей Сообщенія настаивалъ на постройкѣ въ первую очередь рельсоваго пути отъ Самары чрезъ Уфу до Челябинска, чтобы такимъ образомъ въ дополненіе къ соединенію Сибири съ внутренними губерніями чрезъ Екатеринбургъ - Тюмень, открыть, по выраженію Посьета, вторыя ворота изъ Сибири въ Европу. Далѣе отъ Челябинска Посьетъ полагалъ вести дорогу только до Омска, но и то не сразу, такъ какъ у него все еще не было должной увѣренности, что „численность населенія и внутреннее торговое движеніе и промышленность даже населеннѣйшей части Сибири, гдѣ должна была пройти линія“, достигли къ тому времени такого положенія, которое обезпечивало бы работу дороги безъ дефицита. Продолженіе же магистрали за Омскъ на востокъ, по направленію на Каинскъ, Красноярскъ и Иркутскъ, Посьетъ признавалъ дѣломъ весьма отдаленнаго будущаго, и, по собственному его признанію, о такомъ продолженіи онъ упомянулъ въ 1882 году въ представленіи Комитету министровъ лишь „для полноты плана“ и въ доказательство „правильности избранія Омска конечнымъ пунктомъ Сибирской дороги“.

Въ 1885 г. избрано намѣчавшееся министромъ Путей Сообщенія соединеніе будущей Сибирской магистрали съ европейской желѣзнодорожною сѣтью чрезъ Уфу у Самары.

Въ 1886 г. начата постройка линіи отъ Самары до Уфы, и къ 1890 г. она была доведена отъ Уфы до Златоуста.

Съ разрѣшеніемъ вопроса о Самаро-Златоустовской дорогѣ, приблизившей общую русскую желѣзнодорожную сѣть къ Сибири, предъ министромъ Путей Сообщенія встала уже гораздо болѣе трудная задача—получить разрѣшеніе на продолженіе рельсоваго пути въ предѣлахъ Сибири, во исполненіе внесеннаго въ 1882 г. въ Комитетъ министровъ плана желѣзнодорожнаго строительства.

Можно было ожидать, что осуществленіе этой части программы Посьета отдалится на значительное время. Самъ Посьетъ, какъ отмѣчено выше, не имѣлъ твердой увѣренности въ такомъ развитіи производительныхъ силъ Сибири, которое оправдывало бы сооруженіе въ ближайшемъ будущемъ рельсоваго пути въ Сибири. Нѣкоторые же изъ членовъ Комитета министровъ высказывали безусловно отрицательное мнѣніе относительно необходимости постройки магистральной Сибирской линіи, находя, что потребности Сибири еще надолго могутъ быть удовлетворены существующими дешевыми рѣчными путями и Екатеринбургъ-Тюменскою желѣзною дорогою.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Резолюція Императора Александра III по поводу рельсоваго пути въ Сибири.

Однако постройка Сибирской желѣзной дороги началась уже въ началѣ 90-хъ годовъ. Этимъ Сибирь всецѣло обязана тому неослабному вниманію, съ которымъ относился къ оборудованію нашихъ окраинъ рельсовыми путями Императоръ Александръ III. Въ 1886 г. на всеподданнѣйшемъ отчетѣ Иркутскаго генералъ-губернатора графа А. П. Игнатьева, доказывавшаго настоятельность постройки Томско-Иркутской желѣзной дороги, Государемъ была положена резолюція: „*Уже сколько отчетовъ генералъ-губернаторовъ Сибири Я читалъ и долженъ съ грустью и стыдомъ сознаться, что правительство до сихъ поръ почти ничего не сдѣлало для удовлетворенія потребностей этого богатаго, но запущеннаго края. А пора, давно пора*". Въ этомъ же году, ознакомившись съ мнѣніемъ Приамурскаго генералъ-губернатора барона Корфа о значеніи для дальневосточныхъ областей желѣзной дороги, Императоръ Александръ III приказалъ „*представить соображенія*", а въ 1890 г., когда Государю вновь былъ доложенъ отзывъ бар. Корфа о неотложности постройки рельсоваго пути для обезпеченія обороны Владивостока и Южно-уссурійскаго края, послѣдовало Высочайшее повелѣніе: „*Необходимо приступить скорѣе къ постройкѣ этой дороги*".

Изысканія для Сибирской дороги и начало работъ по ея постройкѣ.

Данныя съ высоты престола указанія, внушенныя крѣпкою вѣрою Русскаго Царя въ экономическую мощь Сибири, побудили правительство приложить особыя усилія къ скорѣйшему осуществленію Сибирской дороги. Въ 1887 г. Министерство Путей Сообщенія организовало предварительныя желѣзнодорожныя изысканія въ Сибири. Въ 1890 г., въ цѣляхъ дальнѣйшаго приближенія сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи къ Сибири, были отпущены средства на продолженіе Самаро-Златоустовской линіи въ направленіи къ Челябинску. Въ февралѣ 1891 г. правительство окончательно рѣшило начать постройку рельсоваго пути въ Сибири, при томъ одновременно съ двухъ концовъ: Комитетъ министровъ предоставилъ министру Путей Сообщенія приступить къ сооруженію Уссурійской дороги (отъ Владивостока), какъ исходнаго звена Сибирской транзитной линіи, и произвести подробныя окончательныя изысканія для проведенія линіи отъ Челябинска въ глубь Сибири.

Началу работъ по постройкѣ Уссурійскаго участка Сибирской дороги Императоръ Александръ III пожелалъ придать смыслъ чрезвычайнаго событія въ жизни имперіи. Государь поручилъ Наслѣднику престола, нынѣ благополучно царствующему Государю Императору Николаю Александровичу, совершавшему въ 1890—1891 г.г. путешествіе по странамъ восточной Азіи, при возвращеніи чрезъ Сибирь, принять личное участіе въ закладкѣ рельсоваго пути. Порученіе это 17 марта 1891 г. было облечено въ форму Высочайшаго рескрипта, составленнаго въ нижеслѣдующихъ знаменательныхъ словахъ, свидѣтельствующихъ о томъ значеніи, которое Императоръ Александръ III придавалъ Сибирской линіи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

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 пути.

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

Призывая благоволеніе Господне на предстоящій Вамъ продолжительный путь по Россіи, пребываю искренно Васъ любящій

Александръ“.

Наслѣдникъ Цесаревичъ, возвращаясь изъ Японіи, согласно волѣ своего августѣйшаго родителя, 19 мая 1891 г. во Владивостокѣ положилъ первый камень при закладкѣ Уссурійской желѣзной дороги.

Въ 1892 г. начались работы по постройкѣ Сибирскаго пути и съ западнаго его конца, благодаря личному воздѣйствію Императора Александра III, приказавшаго отпустить въ распоряженіе Министерства Путей Сообщенія милліонъ рублей на приступъ къ проложенію рельсоваго пути отъ Челябинска.

Планъ постройки Сибирской дороги, выработанный министромъ Финансовъ С. Ю. Витте.

Подробный планъ дальнѣйшаго осуществленія Сибирской линіи, какъ съ технической стороны, такъ и въ отношеніи пріисканія нужныхъ для постройки ея громадныхъ средствъ, былъ составленъ въ томъ же 1892 г. вступившимъ въ управленіе Министерствомъ Финансовъ С. Ю. Витте.

Являясь убѣжденнымъ сторонникомъ скорѣйшаго сооруженія Сибирской дороги, С. Ю. Витте въ представленномъ имъ планѣ подчеркивалъ значеніе дороги для колонизаціи Сибири, развитія горной промышленности, увеличенія размѣровъ торговыхъ оборотовъ Россіи съ восточной Азіею и для обороны дальневосточной нашей окраины.

Предпріятіе, обѣщавшее Россіи столь многочисленныя и важныя выгоды, требовало, по мнѣнію С. Ю. Витте, въ виду своей грандіозности и своеобразныхъ условій, совершенно исключительнаго, не шаблоннаго осуществленія. Такъ, С. Ю. Витте находилъ, что при массовыхъ заказахъ для Сибирской дороги желѣзныхъ издѣлій, для облегченія доставки и удешевленія ихъ, представлялось бы выгоднымъ провести соединительную линію между Челябинскомъ и Екатеринбургомъ и такимъ образомъ связать строящуюся Сибирскую дорогу съ уральскими желѣзодѣлательными заводами. Чтобы усилить экономическое и культурное вліяніе Сибирской дороги, министръ Финансовъ считалъ цѣлесообразнымъ озаботиться организаціею вспомогательныхъ къ сооружаемой магистрали мѣро-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Граф Бунге

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ПУТЬ СЛѢДОВАНІЯ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА ПО АЗІАТСКОЙ РОССІИ во время путешествія въ 1890—1891 гг.

Масштабъ 1 : 25.200.000.

300 0 300 600 900

верстъ

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

путь сухопутный Государя

путь водный

Изданіе Переселенческаго Управленія Главн. Упр. Землеустр. и Землед.

Печат. въ картогр. зав. Т-ва А. Ф. Марксъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

пріятій, къ которымъ онъ относилъ оборудованіе воднаго сообщенія по системамъ рѣкъ, пересѣкаемыхъ Сибирскою линіею, и надлежащую постановку дѣла содѣйствія переселенію въ Сибирь землепашцевъ изъ Европейской Россіи. Наконецъ, для беззамедлительнаго разрѣшенія всѣхъ вопросовъ, относящихся до экономической и технической стороны сооруженія Сибирской дороги, С. Ю. Витте полагалъ полезнымъ поручить руководство всѣмъ дѣломъ особому Комитету изъ высшихъ правительственныхъ чиновъ.

Самую постройку Сибирской магистрали С. Ю. Витте распредѣлялъ на три очереди: въ первую очередь онъ проектировалъ построить Западно-Сибирскій участокъ—отъ Челябинска до Оби (1.332 версты) и Средне-Сибирскій участокъ—отъ Оби до Иркутска (1.734 версты), а также закончить начатый сооруженіемъ участокъ Уссурійской дороги Владивостокъ-Графская и провести соединительную вѣтвь между Уральскою и Сибирскою дорогами на г. Екатеринбургъ; въ число работъ второй очереди, по плану Витте, входила постройка участка отъ ст. Мысовой на берегу озера Байкала до Срѣтенска (1.032 версты) и продолженіе Уссурійской линіи отъ ст. Графской до Хабаровска и, наконецъ, на третью очередь было оставлено сооруженіе Кругобайкальской линіи (312 вер.) и участка отъ Срѣтенска до Хабаровска (около 2.000 верстъ).

Учрежденіе Комитета Сибирской желѣзной дороги.

Планъ этотъ удостоился 10 декабря 1892 г. Высочайшаго утвержденія, и тогда же былъ образованъ Комитетъ Сибирской дороги.

Учрежденіе Комитета явилось поворотною точкой въ положеніи вопроса о постройкѣ Сибирской дороги. До открытія Комитета, какъ видно изъ изложенной выше исторіи дѣла, удалось только закончить соединеніе Западной Сибири у Челябинска съ общею рельсовою сѣтью имперіи, произвести изысканія въ Сибири, составить планъ осуществленія Сибирской магистрали; строительныя работы, хотя и начались въ 1891—1892 г.г. на Западно-Сибирскихъ и Уссурійскихъ линіяхъ, но, въ виду скромныхъ размѣровъ отпущенныхъ на нихъ кредитовъ, ограничились небольшими земляными работами. Комитетъ же Сибирской дороги, которому было вручено руководство всѣмъ предпріятіемъ постройки Сибирской магистрали, сразу двинулъ и обезпечилъ ей такую быстроту исполненія, которая соотвѣтствовала первостепенному значенію предпріятія.

Предсѣдателемъ Комитета былъ назначенъ Наслѣдникъ Цесаревичъ Николай Александровичъ. Въ рескриптѣ, данномъ по этому поводу Наслѣднику, Императоръ Александръ III снова подчеркнулъ свое живое участіе къ сооруженію Сибирской линіи и, вмѣстѣ съ тѣмъ, далъ общія указанія для дѣятельности Комитета въ нижеслѣдующихъ выраженіяхъ:

Ваше Императорское Высочество.

„Прибывъ послѣ дальняго плаванія въ предѣлы земли русской, Вы, согласно повелѣнію Моему, положили во Владивостокѣ, въ 19 день мая 1891 года, начало сооруженія предначертаннаго Мною сплошного Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути.

Нынѣ, назначая Васъ Предсѣдателемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги, Я поручаю Вамъ привести это дѣло мира и просвѣтительной задачи Россіи на востокѣ къ концу.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Да поможетъ Вамъ Всевышній осуществить предпріятіе, столь близко принимаемое Мною къ сердцу, совмѣстно съ тѣми предположеніями, которыя должны способствовать заселенію и промышленному развитію Сибири. Твердо вѣрю, что Вы оправдаете надежды Мои и дорогой Россіи.

Искренно и отъ всей души любящій Васъ

Александръ".

Въ составъ Комитета вошли: предсѣдатель Комитета министровъ, министры Финансовъ, Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ, Военный, Морской и государственный контролеръ. Завѣдываніе дѣлами Комитета было возложено на управлявшаго дѣлами Комитета министровъ, статсъ-секретаря А. Н. Куломзина.

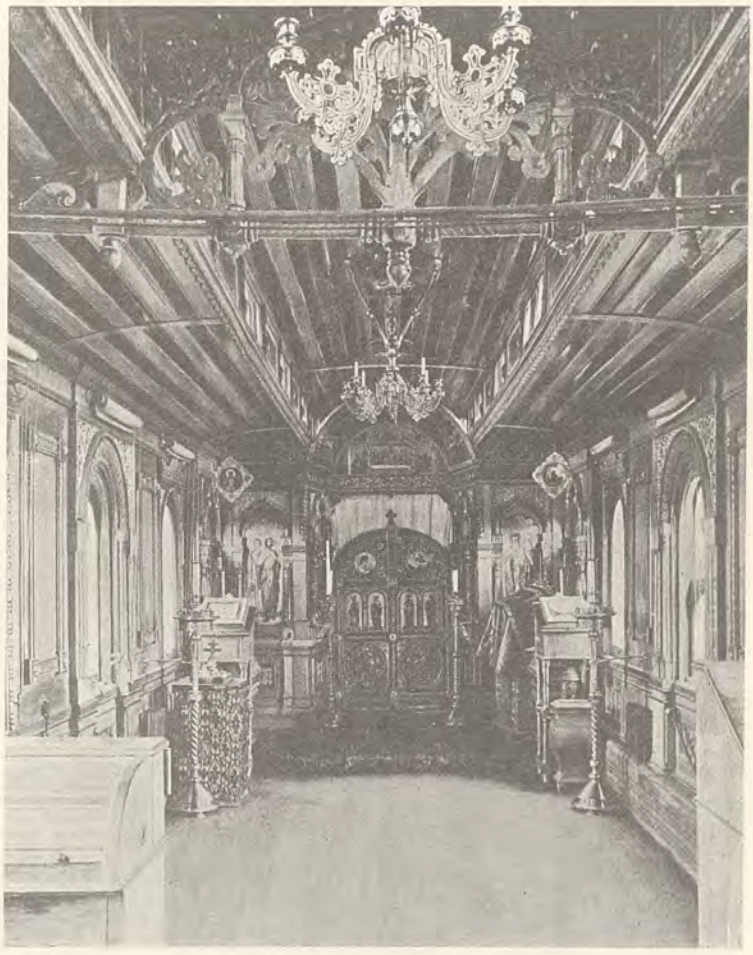
Комитету Сибирской дороги, кромѣ высшаго наблюденія за работами по сооруженію магистрали и объединенія дѣятельности отдѣльныхъ вѣдомствъ, были предоставлены весьма широкія полномочія. Дѣла законодательныя, касающіяся дороги и связанныхъ съ нею вспомогательныхъ предпріятій, переселенческое дѣло, улучшеніе судоходныхъ условій сибирскихъ рѣкъ, геологическія изслѣдованія и проч., вопросы о выборѣ направленій и разрѣшеніи постройки отдѣльныхъ участковъ дороги, а равно предположенія объ ассигнованіи кредитовъ на сооруженіе этихъ участковъ, были изъяты изъ существовавшаго въ то время порядка представленія ихъ на Высочайшее усмотрѣніе чрезъ общее собраніе Государственнаго Совѣта и переданы на обсужденіе соединеннаго присутствія Комитета и соотвѣтствующихъ департаментовъ Государственнаго Совѣта. Коми-

Вагонъ-церковь, сооруженный въ честь Великой Княжны Ольги Николаевны, для удовлетворенія религіозныхъ нуждъ служащихъ на Сибирской жел. дорогѣ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

тету было предоставлено также распоряженіе суммами, назначенными на вспомогательныя предпріятія, связанныя съ Сибирскою линіею.

Облеченный столь большими правами Комитетъ поставилъ своею цѣлью соблюдать при постройкѣ магистрали крайнюю бережливость въ расходованіи средствъ казны, особенно необходимую въ виду крупныхъ размѣровъ предпріятія, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, содѣйствовалъ возможно быстрому производству строительныхъ работъ и безусловной прочности всѣхъ сооруженій. Въ этомъ отношеніи Комитетъ руководился указаніями августѣйшаго предсѣдателя, нынѣ царствующаго Государя Императора, который, по вступленіи на престолъ, въ 1894 году выразилъ надежду, при содѣйствіи членовъ Комитета *„довести до конца начатую постройку Сибирскаго рельсоваго пути дешево, а главное скоро и прочно“*. Задача осуществленія этихъ принциповъ выпала, главнымъ образомъ, на министра Финансовъ, С. Ю. Витте, министра Путей Сообщенія, князя М. И. Хилкова и статсъ-секретаря А. Н. Куломзина, которые и явились главными сотрудниками вѣнценоснаго предсѣдателя Комитета.



Внутренній видъ вагона-церкви.

Изъ мѣропріятій общаго характера, одобренныхъ Комитетомъ Сибирской дороги къ исполненію для ускоренія проведенія Сибирской линіи, слѣдуетъ отмѣтить: 1) измѣненіе утвержденнаго въ 1892 году С. Ю. Витте плана, отнесшаго проведеніе Забайкальской линіи (отъ ст. Мысовой до Срѣтенска) на вторую очередь; Комитетъ, по представленіи С. Ю. Витте, нашелъ возможнымъ назначить для окончанія какъ первоочередныхъ Западно-Сибирской и Средне-Сибирской линій, такъ и для Забайкальской—1898 г.; 2) выдѣленіе завѣдыванія постройкою изъ перегруженнаго работою управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ особое

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

управленіе по сооруженію Сибирской дороги; 3) оборудованіе нѣкоторыхъ сибирскихъ рѣкъ для облегченія подвоза рельсовъ и другихъ матеріаловъ и 4) привлеченіе на постройку дороги ссыльно-каторжныхъ, ссыльно-поселенцевъ, сосланныхъ на житье, и арестантовъ различныхъ категорій, съ предоставленіемъ имъ за участіе въ работахъ сокращенія сроковъ наказанія. Этотъ опытъ примѣненія арестантскаго труда оказался вполнѣ удачнымъ, работы арестантовъ были производительны и въ значительной мѣрѣ устранили затрудненія въ пріисканіи рабочихъ рукъ.

Независимо отъ указанныхъ общихъ мѣръ, направленныхъ къ ускоренію постройки, Комитету Сибирской дороги приходилось на отдѣльныхъ участкахъ магистрали допускать совершенно своеобразные, вызываемые особенностями Сибири, пріемы работъ.

Постройка Западно-Сибирской линіи.

Начальникомъ работъ по сооруженію линіи отъ Челябинска до пересѣченія съ р. Обью, получившей названіе Западно-Сибирской, былъ назначенъ строитель Самаро-Златоустовской желѣзной дороги и Александровскаго моста чрезъ р. Волгу, инженеръ К. Я. Михайловскій. Работы на первомъ участкѣ линіи отъ Челябинска до Омска начались въ 1892 г., а на второмъ—отъ Омска до Оби въ 1893 году. Съ 15 октября 1895 г. открылось временное движеніе по всей Западно-Сибирской желѣзной дорогѣ, съ пересадкою и перегрузкою въ Омскѣ для переправы черезъ р. Иртышъ, на которой не былъ законченъ желѣзнодорожный

Производство земляныхъ работъ экскаваторами при постройкѣ Сибирской жел. дор.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Желѣзнодорожный мостъ черезъ рѣку Обь, длиной 370 саж.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Полотно Западно-Сибирской жел. дор. въ тайгѣ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

мостъ. Съ 17 марта 1896 года началось безпересадочное движеніе, и 1 октября того же года послѣдовала передача дороги въ эксплуатацію съ открытіемъ на ней правильнаго постояннаго движенія поѣздовъ до лѣваго берега р. Оби; мостъ черезъ Обь былъ открытъ 31 марта 1897 года. При общей длинѣ линіи въ 1.332 версты выполненіе ея въ такіе сроки нельзя не признать успѣшнымъ.

Строителямъ Западно-Сибирской линіи пришлось преодолѣть существенныя затрудненія, несмотря на благопріятный для постройки рельефъ мѣстности. Такъ, заготовка строительныхъ матеріаловъ обходилась дорого въ виду полнаго отсутствія ихъ вблизи линіи, недостаточности перевозочныхъ средствъ и бездорожья; управленіе по сооруженію должно было произвести дополнительныя затраты на обзаведеніе обозами, лошадьми, пароходами и баржами, а также на устройство дорогъ, временныхъ мостовъ, помѣщеній для рабочихъ, кирпичныхъ, известковыхъ и лѣсопильныхъ заводовъ. Недостатокъ же рабочихъ рукъ побудилъ строительное управленіе для производства земляныхъ работъ выписать изъ Америки особыя землекопныя машины (экскаваторы), которыя, впрочемъ, ускорили и удешевили земляныя работы.

Особенно трудна была доставка на линію лѣса, котораго не было вблизи и приходилось везти изъ отдаленныхъ мѣстъ.

Существенныя неудобства встрѣчались и при устройствѣ водоснабженія, такъ какъ, несмотря на обиліе озеръ вдоль линіи, на станціяхъ ими нельзя было воспользоваться, потому что вода въ нихъ оказалась горько-соленой или же весьма жесткою. Поэтому на 7 станціяхъ и 1 разъѣздѣ пришлось прибѣгнуть къ устройству водоснабженія изъ артезіанскихъ скважинъ, а такъ какъ добытая вода также отличалась жесткостью, то пришлось пользоваться особыми приборами для химической очистки воды посредствомъ извести и соды.

Постройка Средне-Сибирской линіи.

Направленіе Средне-Сибирской линіи, являющейся продолженіемъ Западно-Сибирскаго участка къ востоку отъ р. Оби, было утверждено въ 1893 году Комитетомъ Сибирской дороги въ слѣдующемъ видѣ: начинаясь отъ р. Оби (55° сѣв. широты), линія идетъ на сѣверо-востокъ до г. Маріинска (353 вер. отъ Оби) и затѣмъ, придерживаясь 56° сѣв. широты, направляется на г. Ачинскъ (542 в.), Красноярскъ (714 в.), послѣ котораго пересѣкаетъ р. Енисей; далѣе, линія продолжаетъ итти въ восточномъ направленіи до г. Канска (946 в.), и затѣмъ, поворачивая къ юго-востоку, проходитъ близъ г. Нижнеудинска (1.259 вер., 54³/₄° сѣв. шир.) и оканчивается на лѣвомъ берегу р. Ангары, у г. Иркутска (1.734 в., 51¹/₄° сѣв. шир.).

Постройка Средне-Сибирской линіи, начатая на Обь-Красноярскомъ ея участкѣ въ 1893 г. и на Красноярско-Иркутскомъ—въ 1894 г., велась съ весны 1894 г. съ такимъ расчетомъ времени, чтобы укладка пути на всемъ протяженіи линіи была окончена къ 1898 г. Слѣдуя этому плану, начальникъ работъ инженеръ Межениновъ довелъ рельсовый путь до г. Иркутска лѣтомъ 1898 года, въ соотвѣтствіи съ указаннымъ Комитетомъ Сибирской дороги срокомъ окончанія постройки Средне-Сибирской линіи. Временное движеніе на линіи было открыто 15 февраля 1897 г. на участкѣ Обь-Красноярскъ и 16 августа 1898 г. — отъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Красноярска до Иркутска, а сдача обоихъ участковъ въ эксплуатацію послѣдовала 1 января 1898 г. для перваго и 1 января 1899 г. для второго участка. Въ 1900 г. эксплуатаціонныя управленія обоихъ участковъ Средне-Сибирской линіи были, вмѣстѣ съ управленіемъ Западно-Сибирской линіи, соединены въ одно управленіе Сибирской желѣзной дороги.

Главныя особенности постройки Средне-Сибирской линіи заключаются въ томъ, что при гористомъ и пересѣченномъ характерѣ прорѣзываемой линіею мѣстности пришлось произвести значительное количество земляныхъ работъ

Памятникъ Императору Александру III
въ С.-Петербургѣ.

(2.060 куб. саж. на версту), [1]) а также возводить многочисленныя искусственныя сооруженія [2]). Производство работъ было особенно трудно въ тайгѣ, непроходимой на громадномъ пространствѣ, за исключеніемъ рѣдкихъ охотничьихъ тропъ, состоящей изъ густого мѣшанаго лѣса съ болотистымъ верхнимъ слоемъ почвы, средней толщиной около 1 аршина, покрытымъ мощной травянистой раститель-

[1]) Въ отдѣльныхъ мѣстахъ пути количество земляныхъ работъ превышало 10.000 куб. саж., и напр., на 497-й верстѣ 11 участка оно достигло 21.000 куб. саж.

[2]) Напр., на подъемѣ по долинамъ рѣкъ Березовки и Сытика было устроено на протяженіи 67 вер. до 85 мостовъ и трубъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ностью. Къ работамъ въ тайгѣ можно было приступить лишь послѣ устройства дорогъ, состоявшихъ изъ ряда положенныхъ бокъ о бокъ бревенъ. Затѣмъ требовалось осушить верхніе слои почвы при помощи сѣти канавъ и расчистить верхній слой валежника, хвои и листвы, перепутанныхъ корнями деревьевъ и растеній. Такія дополнительныя работы въ тайгѣ являлись довольно значительнымъ накладнымъ расходомъ, увеличивающимъ стоимость самыхъ строительныхъ работъ, особенно въ тѣхъ таежныхъ районахъ Сибири, гдѣ нерѣдко до іюля наблюдалась мерзлота грунта, которая вызывала значительное уменьшеніе производительности земляныхъ работъ и осложненіе вопросовъ о заложеніи основаній искусственныхъ сооруженій.

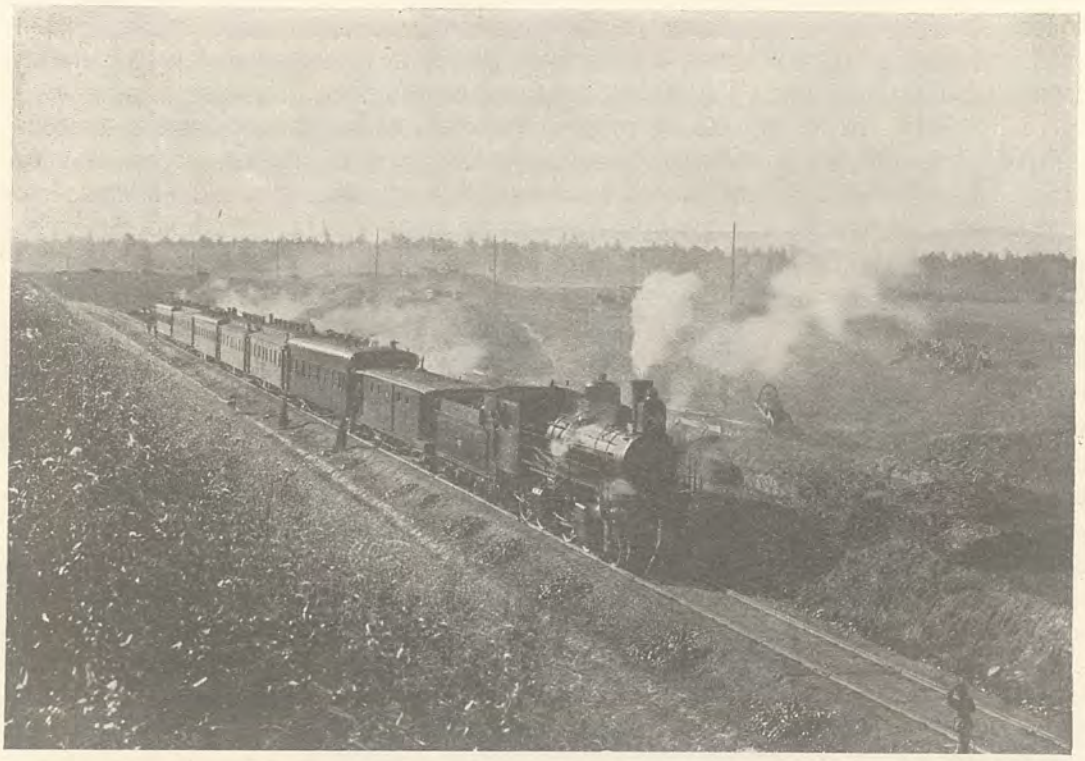
Снабженіе дороги лѣсными матеріалами обходилось не дешево, какъ это должно было бы быть въ виду расположенія линіи преимущественно въ лѣсной мѣстности. При непригодности для цѣлей постройки растущихъ въ тайгѣ деревьевъ, строевой лѣсъ доставлялся изъ лѣсныхъ дачъ Кабинета Его Величества и Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ. Хотя этотъ лѣсъ отпускался безплатно, однако перевозка его за 120—450 вер. на линію обходилась довольно дорого. Что же касается матеріаловъ фабрично-заводской промышленности, то, при полномъ почти отсутствіи послѣдней въ краѣ, всѣ потребные для работъ предметы, начиная съ гвоздей и сортоваго желѣза, приходилось заблаговременно изготовлять въ промышленныхъ районахъ Европейской Россіи и доставлять значительную часть ихъ въ главные склады, расположенные въ мѣстахъ пересѣченія желѣзной дорогой рѣкъ Оби, Томи, Чулыма и Енисея, кружнымъ путемъ черезъ Тюмень, при чемъ отдаленность положенія линіи отъ центровъ промышленности въ нѣкоторыхъ случаяхъ отражалась неблагопріятно на срочности и исправности поставокъ.

При обезпеченіи линіи рабочею силою строители также встрѣтились съ немаловажными неудобствами, которыя зависѣли прежде всего отъ крайне слабой населенности края (1,5 человѣка на квадратную версту). Среди мѣстнаго населенія, которое по преимуществу занималось хлѣбопашествомъ и извознымъ промысломъ, нельзя было найти опытныхъ рабочихъ, пригодныхъ для разнаго рода спеціальныхъ желѣзнодорожныхъ работъ, какъ-то: землекоповъ, плотниковъ, каменщиковъ, слесарей, кузнецовъ и т. п., такъ что приходилось выписывать ихъ изъ Европейской Россіи, при чемъ иногда для болѣе крупныхъ работъ, требовавшихъ большого количества рабочихъ, даже артели чернорабочихъ нужно было привозить изъ другихъ мѣстъ. Для продовольствія привезенныхъ рабочихъ приходилось производить обширныя заготовки съѣстныхъ припасовъ; кромѣ того, было необходимо организовать и обширную транспортную часть, заводя обозы лошадей и заготовляя фуражъ. Насколько напряженной должна была быть дѣятельность строительной администраціи, можно судить уже по тому, что годовое количество рабочихъ на линіи достигло 29.300 человѣкъ (въ 1895 г.).

Недостатокъ рабочихъ силъ мѣстнаго населенія былъ до извѣстной степени восполненъ привлеченіемъ каторжныхъ и ссыльно-поселенцевъ.

Одновременно съ сооруженіемъ Средне-Сибирской линіи была построена и соединительная вѣтвь между ст. Тайга этой линіи и г. Томскомъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru



Сибирскій экспрессъ.

Постройка вѣтки отъ г. Иркутска къ оз. Байкалу.

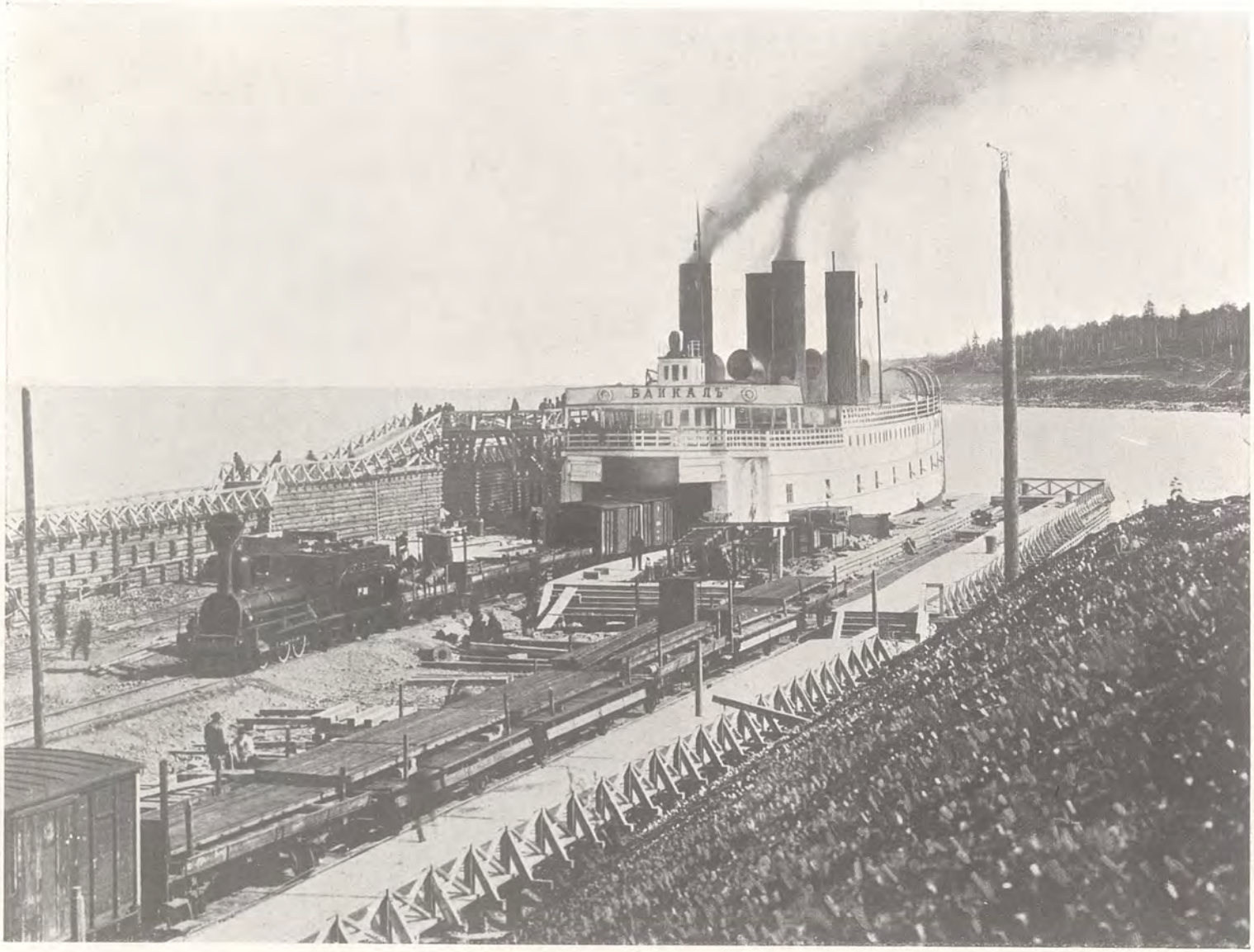
Въ принятомъ Комитетомъ Сибирской дороги планѣ первоочередного строительства, къ которому было отнесено сооруженіе западнаго, средняго и забайкальскаго участковъ магистрали, не было предусмотрѣно сооруженіе соединительной линіи отъ конечнаго пункта средняго участка г. Иркутска до озера Байкала.

Для устраненія получавшагося такимъ образомъ перерыва въ сплошномъ рельсовомъ пути, по распоряженію Комитета, начата была въ 1896 г. постройка Иркутско-Байкальской вѣтки, длиною въ 80 верстъ.

Въ 1898 году, назначенномъ по утвержденному плану для окончанія всей магистрали отъ Челябинска до Иркутска и отъ ст. Мысовой у Байкала до Срѣтенска, на вѣткѣ открылось движеніе.

Паромная переправа черезъ озеро Байкалъ.

Одновременно съ рѣшеніемъ довести рельсовый путь до оз. Байкала, Комитетъ Сибирской дороги призналъ нужнымъ, для безпрерывности парового пути отъ Челябинска въ забайкальскія области, устроить правильное паровое сообщеніе черезъ озеро, имѣющее ширину отъ прибрежной станціи Иркутско-Забайкальской линіи до противоположнаго берега около 60 верстъ. Для этого интереснаго опыта переправы черезъ озеро были пріобрѣтены за границей два парома-ледо-



Паромъ-ледоколъ Байкалъ у пристани забираетъ вагоны для перевозки поѣзда на другую сторону озера Байкалъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Забайкальская жел. дорога въ долинѣ рѣки Хилка.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

кола, доставленные въ разобранномъ видѣ по желѣзной дорогѣ, а далѣе—частью по р. Енисею и Ангарѣ, частью гужемъ—на Байкалъ и здѣсь собранные. Вагоны съ желѣзнодорожнаго полотна должны были подаваться на главную палубу парома, гдѣ, въ закрытомъ корридорѣ, были уложены рельсы; подъ вагоннымъ помѣщеніемъ были устроены каюты для пассажировъ.

Переправа на паромахъ-ледоколахъ началась въ 1900 г. Она сослужила большую службу Россіи во время мобилизаціи 1900 г. по случаю китайскихъ безпорядковъ. Но, во всякомъ случаѣ, за переправою, связанною съ пересадкою пассажировъ и замедленіемъ перевозокъ, признавалось только временное значеніе, такъ какъ она не могла замѣнить непрерывнаго движенія по рельсовому пути, который огибалъ бы Байкалъ. Такой путь былъ намѣченъ въ одобренномъ Комитетомъ Сибирской дороги планѣ постройки магистрали и отнесенъ къ работамъ третьей очереди.

Сооруженіе Забайкальской линіи.

Работы по сооруженію Забайкальской линіи отъ пристани Мысовой на восточномъ берегу оз. Байкала до Срѣтенска, начатыя въ 1895 г. подъ руководствомъ инженера Пушечникова, велись съ особою энергіею, чтобы успѣть закончить линію въ 1.032 версты къ назначенному времени—1898 году. Однако постигшее Забайкальскую область въ 1897 г. небывалое наводненіе, совершенно смывшее немало селеній, существовавшихъ десятки и даже сотни лѣтъ, произвело крупныя разрушенія на постройкѣ, для исправленія которыхъ понадобился значительный срокъ. Поэтому только въ 1899 г. удалось открыть движеніе на дорогѣ, и то лишь на участкѣ между Читою и Срѣтенскомъ, по всей же линіи движеніе начато въ 1900 году.

Строители Забайкальской дороги испытывали затрудненій еще больше, чѣмъ инженеры, работавшіе на участкахъ до Байкала, такъ какъ климатъ Забайкалья суровѣе и условія доставленія матеріаловъ и рабочихъ, изъ-за отдаленности, оказались сложнѣе и дороже.

Въ Забайкальской области, высоко расположенной надъ уровнемъ моря, при низкой годовой и особенно зимней температурѣ, часто встрѣчалась вѣчная мерзлота, горизонтъ которой колебался на 1—3 аршина, считая отъ поверхности. Эта вѣчная мерзлота, во время лѣтней разработки полотна на мягкихъ грунтахъ, вызывала необходимость прибѣгать къ помощи динамита и нерѣдко усложняла устройство водопроводныхъ сѣтей на станціяхъ, заставляя примѣнять совершенно исключительный, неизвѣстный на другихъ дорогахъ пріемъ—укладку трубъ въ деревянныхъ отопляемыхъ галлереяхъ.

Всѣ матеріалы фабрично-заводской промышленности, по отсутствію ея въ Забайкальѣ, приходилось доставлять изъ Европейской Россіи, большею частью кружнымъ путемъ—черезъ Владивостокъ, Хабаровскъ и по р. Амуру въ Срѣтенскъ и на станцію Шилку. Чтобы облегчить ихъ перевозку, Комитетъ Сибирской дороги отпустилъ 400.000 руб. на оборудованіе казеннаго пароходства на р. Шилкѣ.

Недостатокъ рабочихъ при постройкѣ Забайкальской дороги сказывался особенно остро. Рабочіе мастеровые почти всѣ были выписаны изъ Европейской Россіи, земляныя же работы выполнялись, главнымъ образомъ, трудомъ арестантовъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Постройка восточнаго участка Сибирской магистрали чрезъ Маньчжурію къ Владивостоку (Китайская Восточная желѣзная дорога).

Продолженіемъ Забайкальской линіи къ востоку, по первоначальному плану, утвержденному въ 1892 г., былъ намѣченъ участокъ отъ г. Срѣтенска до Хабаровска. Хотя постройка его предполагалась въ третью очередь, однако уже въ 1894—1895 годахъ были произведены изысканія, которыя выяснили нѣкоторыя техническія трудности и не совсѣмъ благопріятныя въ то время экономическія условія. Вслѣдствіе этого, правительство стало склоняться къ мысли провести восточный участокъ Сибирской магистрали по другому направленію: отъ Забайкалья чрезъ Маньчжурію къ Владивостоку. Въ 1895 г. начались переговоры съ Китаемъ, а въ 1896 г. китайское правительство согласилось выдать концессію Русско-китайскому банку на постройку и эксплуатацію желѣзной дороги въ Маньчжуріи, названной Китайской Восточной.

Въ силу этой концессіи, было учреждено общество Китайской Восточной желѣзной дороги, которому предоставлено эксплуатировать дорогу въ теченіе 80 лѣтъ со времени открытія движенія по линіи; по мииованіи этого срока, дорога переходитъ безплатно къ китайскому правительству.

Въ виду общегосударственнаго значенія Китайской дороги, какъ необходимаго звена великаго Сибирскаго пути, постройка ея, порученная частному обществу, производилась подъ высшимъ надзоромъ и подъ руководствомъ русскаго правительства. Такое наблюденіе сосредоточилось въ Министерствѣ Финансовъ, за которымъ осталась руководящая роль и въ дѣлѣ эксплуатаціи дороги.

На общество Китайской дороги было возложено, кромѣ сооруженія линіи чрезъ принадлежащую Китаю Маньчжурію отъ границы Забайкалья до границы Приморской области, еще и постройка соединительной вѣтви отъ этой линіи до ст. Никольскъ Уссурійской дороги, а впослѣдствіи и проведеніе рельсоваго пути отъ станціи Харбинъ маньчжурской линіи до переданныхъ Китаемъ въ арендное пользованіе Россіи незамерзающихъ портовъ на Великомъ океанѣ: Дальняго и Портъ-Артура.

Постройка главной маньчжурской линіи Китайской дороги, составляющей часть великаго Сибирскаго пути, общею длиною въ 1.413 верстъ, отъ ст. Маньчжурія до ст. Гродеково Никольской соединительной съ Уссурійской дорогой вѣтки, начата въ 1897 г. и закончена въ 1904 г. Строителемъ былъ инженеръ Юговичъ. Строительныя работы затянулись на шесть лѣтъ, въ виду полнаго разрушенія, произведеннаго на линіи въ 1900 г. китайцами-мятежниками, когда изъ 1.300 верстъ готоваго къ тому времени рельсоваго пути уцѣлѣло лишь около 400 верстъ. Вслѣдствіе гористаго характера прорѣзываемой дорогою мѣстности, пришлось прорыть 8 туннелей. Для перехода чрезъ бурную и широкую р. Сунгари пришлось выстроить два моста, изъ нихъ одинъ длиною около версты.

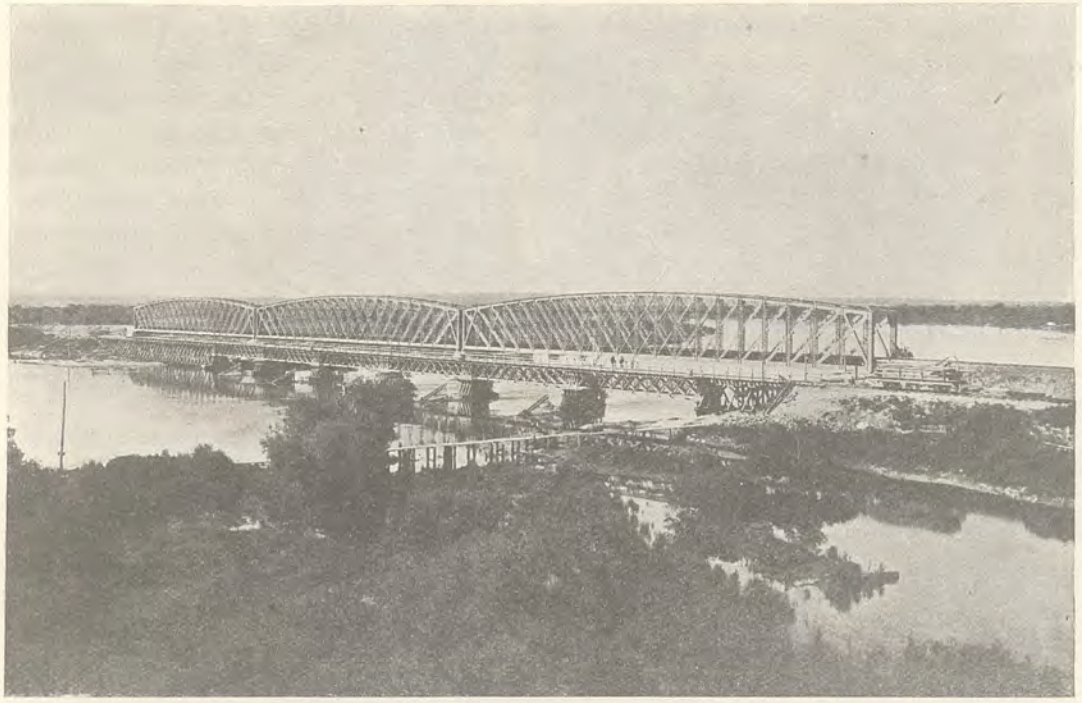
Съ Забайкальской дорогой маньчжурская линія Китайской дороги соединена вѣткою отъ ст. Карымская Забайкальскаго участка до ст. Маньчжурія.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Сооруженіе Уссурійской желѣзной дороги.

Прилегающій къ Тихому океану участокъ Сибирской магистрали — Уссурійская дорога, какъ ранѣе сказано, поставленъ былъ Императоромъ Александромъ III въ первоочередную задачу оборудованія рельсовыми путями нашихъ окраинъ.

При постройкѣ Уссурійская линія была раздѣлена на 2 части — Южно-уссурійскую, отъ г. Владивостока до ст. Муравьевъ-Амурскій на р. Уссури, длиною въ 378 верстъ, и Сѣверно-уссурійскую, отъ названной станціи до г. Хабаровска, длиною въ 340 верстъ. Южно-уссурійскій участокъ, закладка ко-



Мостъ черезъ рѣку Иманъ Уссурійской желѣзной дороги.

тораго была совершена 19 мая 1891 г., открытъ для временнаго движенія въ 1894 г. и переданъ въ эксплуатацію въ 1896 г., а сѣверная линія, начатая постройкою въ 1894 г., закончена въ 1899 году.

Почти на всемъ своемъ протяженіи Уссурійская дорога прорѣзывала лѣсистую мѣстность, въ нѣкоторыхъ частяхъ переходившую въ вѣковую труднодоступную тайгу. При почти полномъ отсутствіи проселочныхъ дорогъ, строительному управленію пришлось провести цѣлую сѣть временныхъ дорогъ, съ затратой на нихъ 400.000 рублей. Эти времянки сослужили большую пользу для оживленія края.

Затрудненія, встрѣченныя на всемъ протяженіи Сибирской магистрали изъ-за недостатка рабочихъ рукъ, съ особенною силою сказались на Уссурійской линіи,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

проходившей по малонаселенному, а мѣстами и вовсе пустынному краю. Строителей выручили командированныя въ ихъ распоряженіе воинскія команды, а также каторжные и ссыльно-поселенцы, доставлявшіеся съ острова Сахалина. Воинскіе чины, поставленные на земляныя работы, состояли въ завѣдываніи военнаго начальства и подъ техническимъ надзоромъ казенныхъ десятниковъ. Каторжные и ссыльные работали частью подъ непосредственнымъ распоряженіемъ тюремнаго вѣдомства, частью были отпущены къ подрядчикамъ, оставаясь, однако, подъ наблюденіемъ тюремныхъ чиновъ и получая пищу, одежду и помѣщеніе отъ тюремнаго управленія, которое взыскивало деньги на эти надобности съ подрядчиковъ.

Сооруженіе Кругобайкальской линіи.

Съ постройкою Западно и Средне-Сибирскаго участковъ, Иркутско-Байкальской вѣтви, Забайкальской и Уссурійской линій съ соединяющими ихъ съ Китайскою Восточною дорогою вѣтками, вся Сибирь и дальневосточныя наши владѣнія оказались связанными съ Европейскою Россіей рельсовымъ путемъ, непрерывность котораго нарушилась необходимостью пользоваться паромною переправою чрезъ озеро Байкалъ на протяженіи нѣсколькихъ десятковъ верстъ. Хотя, благодаря удачной организаціи, переправа эта дѣйствовала успѣшно и не создала затрудненій даже во время усиленныхъ перевозокъ войскъ въ 1900 г. въ періодъ безпорядковъ въ Китаѣ, однако, уже и при оборудованіи переправы, какъ сказано выше, ей придавалось временное значеніе, и было предопредѣлено замѣнить ее желѣзною дорогою въ обходъ озера Байкалъ.

По иниціативѣ августѣйшаго предсѣдателя Комитета Сибирской дороги, Комитетъ въ 1898 году поручилъ министру Путей Сообщенія произвести подробныя изысканія, а въ 1899 г., подъ руководствомъ инженера Савримовича, началась постройка Кругобайкальской дороги. Линія отъ конечной станціи Иркутскъ-Байкальской вѣтви идетъ по берегу озера до сел. Култукъ, здѣсь огибаетъ юго-западный уголъ озера и слѣдуетъ затѣмъ въ восточномъ направленіи до соединенія съ Забайкальской линіей у ст. Мысовой.

По характеру строительныхъ работъ Кругобайкальская линія оказалась однимъ изъ труднѣйшихъ сооруженій не только въ Россіи, но и въ Европѣ. Дорога построена почти въ неприступной мѣстности, по обрывамъ, нависшимъ надъ глубокими водами бурнаго Байкала. Чтобы преодолѣть препятствія горной природы, понадобилось устроить 33 туннеля.

Движеніе по Кругобайкальской линіи открылось въ 1904 году.

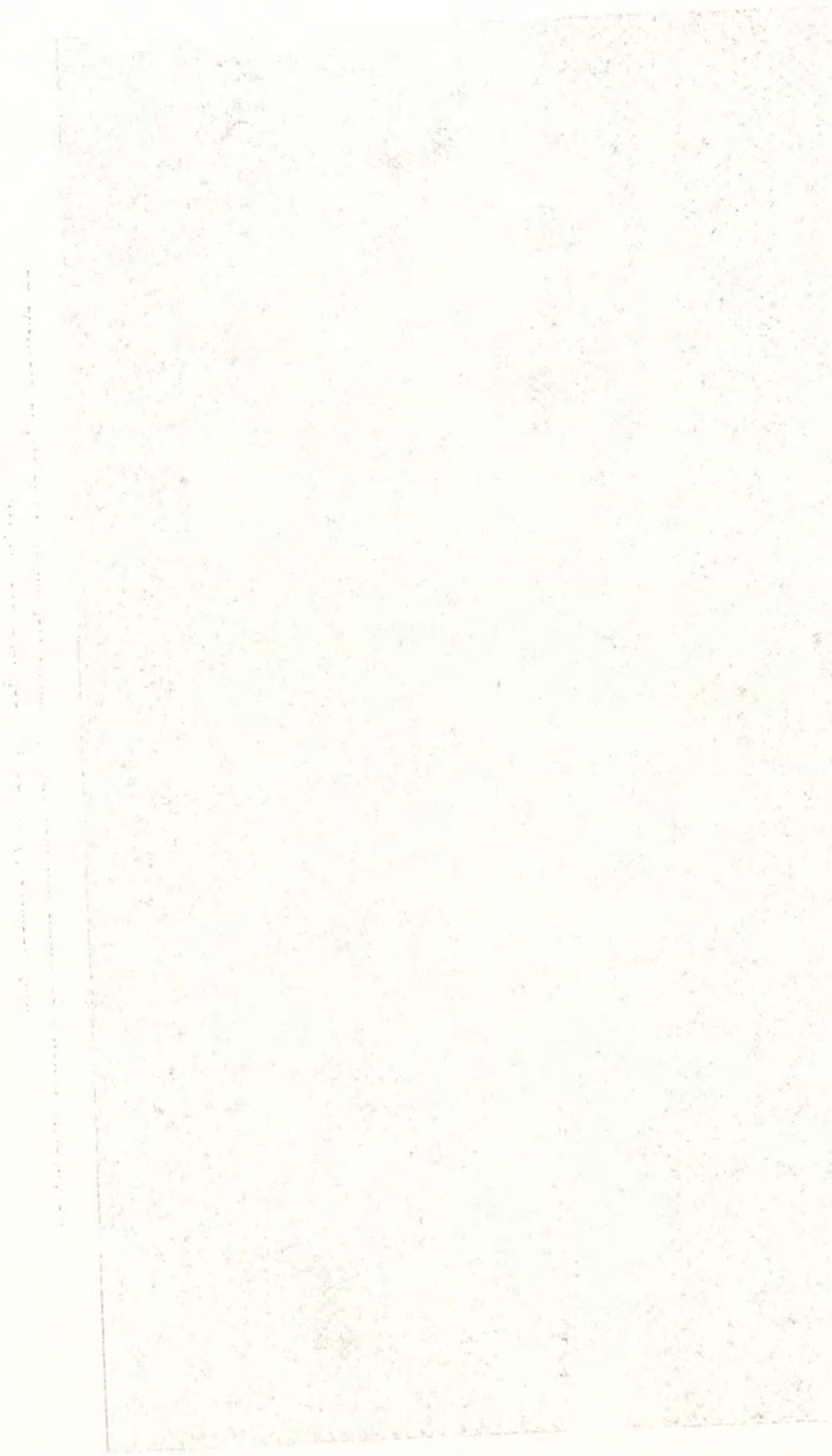
Строительная стоимость Сибирской желѣзной дороги.

Строительная стоимость всѣхъ участковъ Сибирской магистрали (за исключеніемъ Китайской Восточной дороги, составившей одно изъ звеньевъ соединенія Европейской Россіи съ Дальнимъ Востокомъ, но построенной частнымъ обществомъ) составила, вмѣстѣ съ расходами на изысканія, пріобрѣтеніе подвижного состава и образованіе оборотнаго капитала для эксплуатаціи, 384.605.000 руб., или при длинѣ въ 5.678 верстъ по 67.737 руб. на версту. Затѣмъ въ 1899 г. на усиленіе пропускной способности магистрали было отпущено 94.320.000 руб. и

Общій видъ полотна Забайкальской жел. дор. у станціи Нерчинскъ. Рѣка Нерча отведена въ искусственное русло, въ 150 верстахъ отъ стараго.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru



Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

на дополнительныя къ постройкѣ дороги работы, какъ устройство порта во Владивостокѣ, улучшеніе судоходства по рѣкамъ Чулыму, Ангарѣ, Амуру и др. было израсходовано 10.321.000 рублей. Такимъ образомъ, казнѣ сооруженіе дороги со всѣми относящимися къ ней мѣропріятіями обошлось въ 489.246.000 руб. Сумма эта была покрыта изъ обыкновенныхъ государственныхъ расходовъ, безъ заключенія спеціальныхъ, для нуждъ Сибирской жел. дороги, займовъ.

Значеніе Сибирской желѣзной дороги.

Проведеніе 6½ тысячъ верстъ стального пути въ Сибири, оторванной отъ культурныхъ и промышленныхъ центровъ, слабо населенной, суровой, съ дурной славою угрюмаго мѣста ссылки, уже само по себѣ должно было произвести коренной переворотъ въ жизни этой окраины. Но постройка Сибирской дороги, по личнымъ указаніямъ державнаго основателя дѣла, Императора Александра III, и благодаря неизмѣнному вниманію къ осуществленію ея нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора была, кромѣ того, поставлена въ тѣсную связь съ цѣлымъ рядомъ вспомогательныхъ предпріятій, направленныхъ къ экономическому и культурному развитію Сибири.

Комитетъ Сибирской дороги, руководившій строительными работами, завѣдывалъ и названными мѣропріятіями и многое сдѣлалъ для изслѣдованія и оживленія дремавшихъ дотолѣ производительныхъ силъ Сибири. Предпринятыя на отпущенныя Комитетомъ средства геологическія изслѣдованія дали первый толчокъ къ развитію въ этой богатой полезными ископаемыми странѣ горнаго дѣла. Они открыли и развѣдали цѣлый рядъ залежей минеральнаго топлива, изъ которыхъ ближайшіе къ Сибирской желѣзной дорогѣ угленосные районы Судженскій (близъ ст. Судженки) и Черемховскій (въ 130 верстахъ отъ г. Иркутска) обезпечили, прежде всего, удовлетвореніе потребностей самой дороги. Комитетъ организовалъ также изслѣдованія Енисейскаго, Амурско-Приморскаго и Ленскаго золотоносныхъ районовъ. Комитетъ принялъ мѣры къ улучшенію судоходныхъ условій рѣкъ Сибири и тѣмъ облегчилъ подвозъ по рѣкамъ товаровъ къ дорогѣ.

Но особенное значеніе для оживленія Сибири пріобрѣла дѣятельность Комитета по заселенію прилегающихъ къ желѣзной дорогѣ мѣстностей переселенцами изъ Европейской Россіи. Отыскивая переселенцамъ землю, помогая ихъ хозяйственному устройству, воздвигая для новоселовъ церкви и школы, Комитетъ Сибирской дороги и, главнымъ образомъ, управляющій его дѣлами статсъ-секретарь А. Н. Куломзинъ, руководившій мѣропріятіями по заселенію Сибири, дѣйствительно придали постройкѣ Сибирской дороги тотъ смыслъ „дѣла мира и просвѣтительной задачи Россіи на востокѣ“, о которомъ возвѣстилъ Императоръ Александръ III въ рескриптѣ 14 января 1893 г. Наслѣднику Цесаревичу.

Впервые широко поставленное Комитетомъ дѣло колонизаціи окраинъ получило впослѣдствіи дальнѣйшее развитіе, оставаясь, однако, долго въ тѣсной связи съ Сибирской дорогой. Переселенческое движеніе въ теченіе большого періода направлялось только въ районы, на которые дорога распространяла свое вліяніе или непосредственно, или чрезъ рѣки, являвшіяся своего рода подъѣздными путями къ рельсовому пути.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Вблизи дороги расширялась площадь посѣвовъ населенія, которое, имѣя доступный сбытъ излишковъ своихъ продуктовъ, переходило отъ натуральнаго хозяйства къ денежному. Въ полосѣ вліянія дороги возникали горнопромышленныя предпріятія.

Сибирская дорога, облегчивъ и содѣйствуя колонизаціи, въ свою очередь, благодаря усиленному заселенію Сибири, получила значительное количество новыхъ грузовъ. Сотни тысячъ переселенцевъ, водворившихся въ Сибири за послѣднее время, увеличили на милліоны десятинъ площадь посѣвовъ и тѣмъ создали десятки милліоновъ пудовъ хлѣбныхъ избытковъ для вывоза по желѣзной дорогѣ на крупные рынки.

Колонизація района вліянія Сибирской дороги вызвала къ жизни новыя отрасли производства въ Сибири.

Заселеніе Тюкалинскаго и Ишимскаго уѣздовъ Тобольской губерніи, Барабы и другихъ прилегающихъ къ желѣзной дорогѣ районовъ Томской губерніи, а равно Акмолинской области, сильно развило, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ и создало, маслодѣліе, продукты котораго получили чрезъ желѣзную дорогу широкій сбытъ за границу. Въ 1900 г. Сибирь дала 1 милліонъ пудовъ масла, въ 1905 г.—уже 2 милліона, въ 1909 г.—3 милліона и въ 1911 г.—около 4,5 милліоновъ. Почти все масло уходитъ за границу, такъ что, при цѣнѣ за пудъ масла въ 15 рублей, населеніе отъ сибирскаго маслодѣлія выручаетъ до 65 милліоновъ рублей.

За послѣдніе годы, особенно въ Западной Сибири, съ приходомъ переселенцевъ, началось разведеніе свиней, при чемъ сбытъ продуктовъ свиноводства обезпеченъ открытіемъ въ Сибири заграничными фирмами своихъ агентуръ.

За землепашцами потянулись въ сибирскія степи и овцеводы съ тонкорунною овцою, размѣстившись пока въ прииртышской полосѣ и въ ачинскихъ и минусинскихъ степяхъ. По ихъ примѣру, нѣкоторые переселенцы въ своихъ поселкахъ завели также тонкорунныхъ овецъ, столь необходимыхъ въ настоящее время, когда, съ сокращеніемъ овцеводства на сѣверномъ Кавказѣ и югѣ Россіи, намъ приходится уже покупать шерсть за границею.

Точно также и въ области земледѣлія переселенцы принесли съ собой новыя культуры, весьма важныя для внутреннихъ рынковъ Россіи, напримѣръ, льноводство.

Переселенческое движеніе и Сибирская дорога создали изъ незначительныхъ селъ большіе города, напримѣръ, Ново-Николаевскъ, и вызвали къ жизни новые города въ мѣстностяхъ, еще недавно совсѣмъ пустынныхъ, какъ Славгородъ — въ центрѣ Кулундинской степи, Барнаульскаго уѣзда, гдѣ еще въ 1907 г. не было ни одного поселка.

Съ колонизаціей и проведеніемъ рельсоваго пути увеличилась также мѣстная торговля, какъ показываетъ ростъ оборотовъ банковъ.

Какъ растетъ экономическое значеніе Сибирской дороги, показываетъ сравненіе нижеслѣдующихъ данныхъ, относящихся къ первымъ годамъ работы дороги и къ періоду чрезъ 10 лѣтъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Въ районѣ Сибирской дороги было:

Населенія		Грузооборота (пуд.)		Доходности (руб.) на 1 вер.	
Въ 1900 г.	Въ 1909 г.	Въ 1900 г.	Въ 1909 г.	Въ 1900 г.	Въ 1909 г.
5.846.000	8.683.000	44.672.000	199.188.000	4.900	12.800.

%% увеличенія:

Населенія.	Грузооборота.	Доходности.
48,5	345,9	161,2

Что такое быстрое увеличеніе населенія, а вмѣстѣ съ тѣмъ грузооборота и доходности зависѣло въ значительной мѣрѣ отъ переселенія, показываютъ слѣдующія цифры водворенія переселенцевъ и роста перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ районѣ Сибирской жел. дор.

	Вывезено пшеницы (тыс. пуд.).			Водворено пересел. (тыс. душъ).		
	За 1 годъ въ среднемъ:		%% увеличенія.	За 1 годъ въ среднемъ:		%% увеличенія.
	въ 1900—1905 г.г.	въ 1906—1909 г.г.		въ 1900—1905 г.г.	въ 1906—1909 г.г.	
Въ районѣ всей дороги . .	16.925	45.692	170,0	66,8	320,0	379,0
Въ томъ числѣ:						
Въ Акмолинской области . .	1.429	4.806	236,3	11,8	63,0	433,9
„ Томской губерніи. . . .	3.465	12.316	255,4	12,0	115,2	860,0
„ Енисейской губерніи. . .	1.364	2.206	61,8	15,0	29,4	96,0

Кромѣ содѣйствія культурному и экономическому подъему сибирскаго края, Сибирская дорога, въ тяжелые для Россіи годы сыграла большую роль въ дѣлѣ обороны нашихъ дальневосточныхъ владѣній, обезпечивъ быструю перевозку сотенъ тысячъ войскъ и громадныхъ запасовъ военнаго снаряженія.

Но эта массовая перевозка войскъ показала, что при сильномъ ростѣ товарнаго движенія по дорогѣ, нуженъ второй путь, чтобы на время воинскаго движенія не затруднять движенія обычныхъ коммерческихъ грузовъ.

Въ теченіе послѣднихъ лѣтъ построена желѣзная дорога отъ Тюмени до Омска, которая и явится вторымъ путемъ для движенія отъ Омска на западъ. Нынѣ закончена укладка рельсовъ на второй колеѣ къ востоку отъ Омска. Такимъ образомъ, пропускная способность Сибирской дороги доведена до предѣловъ, соотвѣтствующихъ экономическому и стратегическому значенію магистрали, по справедливости получившей названіе Великаго Сибирскаго пути.

Амурская желѣзная дорога.

При составленіи плана сооруженія Сибирской дороги въ 1892 г., какъ указано въ очеркѣ объ этой дорогѣ, намѣчалось продленіе Забайкальской линіи отъ г. Срѣтенска до Хабаровска, параллельно р. Амуру.

Однако, послѣ изысканій, этотъ путь, сплошь идущій по русскимъ владѣніямъ, былъ признанъ удлиняющимъ магистраль и технически трудно выполнимымъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Избрано было болѣе прямое направленіе отъ Забайкалья, по китайской территоріи, Маньчжуріи, до соединенія съ Уссурійской дорогою. По такому направленію построена Китайская Восточная дорога.

Послѣ русско-японской войны 1904—1905 г.г., вслѣдствіе измѣнившагося положенія на Дальнемъ Востокѣ, связь Уссурійской линіи съ прочими участками Сибирской дороги рельсовымъ путемъ, проходящимъ по китайскимъ владѣніямъ, представлялась малонадежною. Вновь всталъ на очередь проектъ Амурской желѣзной дороги, параллельной р. Амуру, въ русскихъ предѣлахъ.

Въ 1906—1907 годахъ были произведены подробныя изысканія двумя партіями подъ начальствомъ инженеровъ Дроздова и Подруцкаго. Въ задачи изысканій входило намѣтить рельсовый путь, который подходилъ бы къ р. Амуру не ближе 15 в. и не отдалялся бы отъ него свыше 120 верстъ къ сѣверу. Изысканіями были обслѣдованы два варіанта примыканія линіи къ Забайкальской дорогѣ — у г. Нерчинска и у разъѣзда Куенга. Общее протяженіе дороги отъ ст. Нерчинска до г. Хабаровска опредѣлилось, по изысканіямъ, около 2.000 верстъ.

Наледи на откосахъ желѣзнодорожной выемки.

Недостатокъ свѣдѣній о Приамурьѣ, его отдаленность, предубѣжденіе въ суровости климата, исключающей, будто бы, возможность сельско-хозяйственной культуры, вызвали въ отношеніи вопроса о своевременности и настоятельности сооруженія Амурской желѣзной дороги еще больше сомнѣній, чѣмъ то имѣло мѣсто при разрѣшеніи постройки Сибирской магистрали.

Предположенія правительства объ отпускѣ средствъ на приступъ къ работамъ по Амурской дорогѣ поступили въ новыя наши законодательныя учрежденія.

Горячимъ защитникомъ проекта Амурской дороги предъ членами Государственной Думы и Государственнаго Совѣта явился покойный предсѣдатель Совѣта Министровъ статсъ-секретарь П. А. Столыпинъ, глубоко вѣрившій въ необходимость дороги для обороны нашихъ забайкальскихъ областей. Государственная Дума и Государственный Совѣтъ согласились съ доводами П. А. Столыпина, и 6 іюня 1908 г. послѣдовало Высочайшее утвержденіе закона объ отпускѣ средствъ на сооруженіе Амурской дороги.

Закономъ 6 іюня 1908 г. была утверждена строительная стоимость головного участка Амурской дороги до ст. Урюмъ, протяженіемъ 183 версты, начинавшагося, по настоянію Государственной Думы, съ разъѣзда Куенга. Строительныя работы возникли въ томъ же 1908 году.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Статсъ-секретарь С. Зуфеловъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Остальная часть дороги отъ Урюма до Хабаровска была раздѣлена на три части: западную — отъ ст. Урюмъ до рѣки Керакъ (протяженіемъ 597 верстъ), среднюю — отъ р. Керакъ до рѣки Діи (протяженіемъ 624 версты) и восточную — отъ р. Діи до гор. Хабаровска (протяженіемъ 452 версты), съ мостомъ черезъ рѣку Амуръ.

Постройка каждой изъ названныхъ частей дороги была поручена отдѣльнымъ строительнымъ управленіямъ; начальниками работъ были назначены инженеры Дроздовъ, Подруцкій, Трегубовъ и Навроцкій.

При сооруженіи Амурской желѣзной дороги пришлось бороться съ исключительными техническими затрудненіями, подобныхъ которымъ не встрѣчалось при проведеніи даже самыхъ тяжелыхъ участковъ Сибирской магистрали. Чтобы преодолѣть эти препятствія, поставленныя суровою природою Приамурья, понадобились чрезвычайныя усилія, потребовалось особое напряженіе строительной техники. Если, тѣмъ не менѣе, въ настоящее время рельсовый путь въ наиболѣе суровыхъ мѣстахъ уже уложенъ, то такой успѣхъ обязанъ энергичной дѣятельности всѣхъ техническихъ учрежденій Министерства Путей Сообщенія и инженеровъ-строителей Амурской дороги, подъ руководствомъ министра Путей Сообщенія статсъ-секретаря С. В. Рухлова, выѣзжавшаго на постройку линіи для разрѣшенія на мѣстѣ наиболѣе серьезныхъ вопросовъ.

Постройка головного участка [1]).

Головной участокъ Амурской желѣзной дороги строился въ теченіе 1908 (во второй его половинѣ), 1909 и 1910 годовъ. Строительная стоимость головного

Устроиство полотна Амурской жел. дор. на косогорѣ близъ села Алеура.

[1]) Очеркъ о строительныхъ работахъ на Амурской жел. дорогѣ принадлежитъ *В. П. Волкову*.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

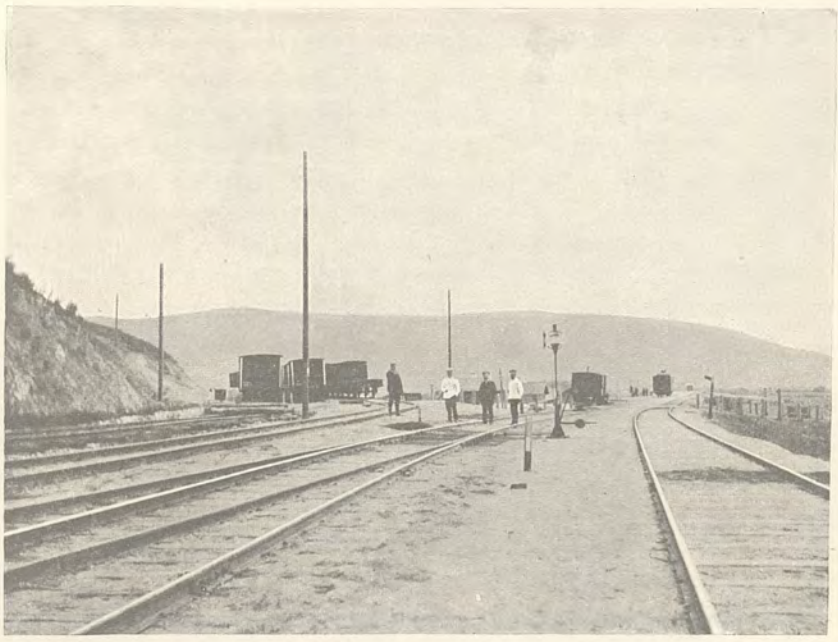
участка опредѣляется приблизительно въ 19.370.000 рублей. Линія отъ разъѣзда Куенги трассирована долинами рѣкъ Куенги и притока ея Алеура, при чемъ, во избѣжаніе поврежденія высокими водами, она поднята довольно высоко на косогоры; затѣмъ на 120-й верстѣ дорога переходитъ черезъ водораздѣлъ и вступаетъ въ долину рѣки Бѣлый Урюмъ, которою и слѣдуетъ до своего конечнаго пункта. Здѣсь началось уже временное движеніе поѣздовъ (частью съ осени 1910 года, частью съ начала 1911 года). Открытіе правильнаго движенія и передачу линіи въ правильную эксплуатацію предположено отложить, впредь до установленія движенія поѣздовъ на всемъ протяженіи западной части Амурской желѣзной дороги, отъ станціи Урюмъ до станціи Керакъ. Такое рѣшеніе обусловлено тѣмъ соображеніемъ, что при малой населенности района, обслуживаемаго головнымъ участкомъ, расходъ на поддержаніе на немъ правильнаго движенія не окупился бы. Съ другой стороны, этотъ участокъ, не связанный съ воднымъ путемъ, не имѣетъ самостоятельнаго значенія. Въ настоящее время дѣло организовано такъ, чтобы перевозка грузовъ, направляемыхъ на постройку западной части дороги и вызываемыхъ потребностями колонизаціи, а также обслуживаніе, въ случаѣ надобности, воинскаго движенія могли производиться достаточно успѣшно. Съ начала 1912 года на головномъ участкѣ происходитъ движеніе одной пары пассажирскихъ поѣздовъ въ сутки.

Первый поѣздъ на головномъ участкѣ Амурской жел. дор.

При постройкѣ головного участка Амурской желѣзной дороги пришлось встрѣтиться съ глубокою мерзлотою почвы. Мерзлота эта на поверхности покрыта перегноемъ и мхомъ, которые допускали оттаиваніе грунтовъ лишь на незначительную глубину. Отсюда, при неблагопріятныхъ условіяхъ стока воды, возникала сплошная заболоченность почти на всю глубину оттаиванія.

Весьма трудно было устроить водоснабженіе. Несмотря на то, что головной

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru



Мѣсто примыканія Амурской жел. дор. къ Забайкальской.

участокъ большею частью идетъ вдоль рѣкъ, пользоваться ими для водоснабженія въ зимнее время нельзя, вслѣдствіе глубокаго промерзанія ихъ. Устройство

Урюмъ—конечная станція головного участка Амурской жел. дор.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

артезіанскихъ колодцевъ, примѣнительно къ опытамъ Забайкальской желѣзной дороги, также не разрѣшало вопроса окончательно, такъ какъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ количество воды оказывалось недостаточнымъ. Рѣшено было изслѣдовать условія замерзанія воды въ водоносныхъ слояхъ, расположенныхъ ниже дна рѣкъ. На головномъ участкѣ были устроены во многихъ мѣстахъ шурфы, заложенные ниже дна рѣкъ, долинами которыхъ трассирована дорога. Въ обнаруженныхъ источникахъ вода не замерзала. Это дало возможность въ теченіе всей зимы для потребностей временнаго движенія поѣздовъ пользоваться водою изъ шурфовъ, и вопросъ о водоснабженіи не только на головномъ участкѣ, но и на другихъ частяхъ дороги былъ такимъ образомъ разрѣшенъ.

Постройка западнаго участка.

Западная часть дороги (отъ ст. Урюмъ до ст. Керакъ) начата постройкой въ 1910 году, а подготовительныя работы производились уже съ весны 1909 года; общая строительная стоимость ея опредѣлена въ суммѣ около 95 мил. рублей.

На протяженіи первыхъ 330 верстъ линія проходитъ по горнымъ ущельямъ и долинамъ рѣкъ Бѣлаго и Чернаго Урюмовъ, Амазара и Чичатки, а въ остальной ея части (267 верстъ), придерживаясь 54-й параллели, пересѣкаетъ рядъ горныхъ водораздѣловъ между рѣками Чичаткой, Уркой, Урушей, Олдоемъ, Невромъ и Керакомъ. Характерной особенностью района является чрезвычайная заболоченность мѣстности, загроможденіе пологихъ склоновъ долинъ каменными розсыпями, пересѣченность мѣстными горными потоками и, какъ общій фонъ, нагроможденность каменныхъ и скалистыхъ горныхъ хребтовъ.

Близъ полотна Амурской жел. дор.. накипь льда отъ прорвавшейся изъ-подъ почвы воды (апрѣль мѣсяцъ).

Начало наводненія 12—14 апрѣля 1910 г. на Амурской жел. дор. Поселокъ Джалинда-Рейново.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

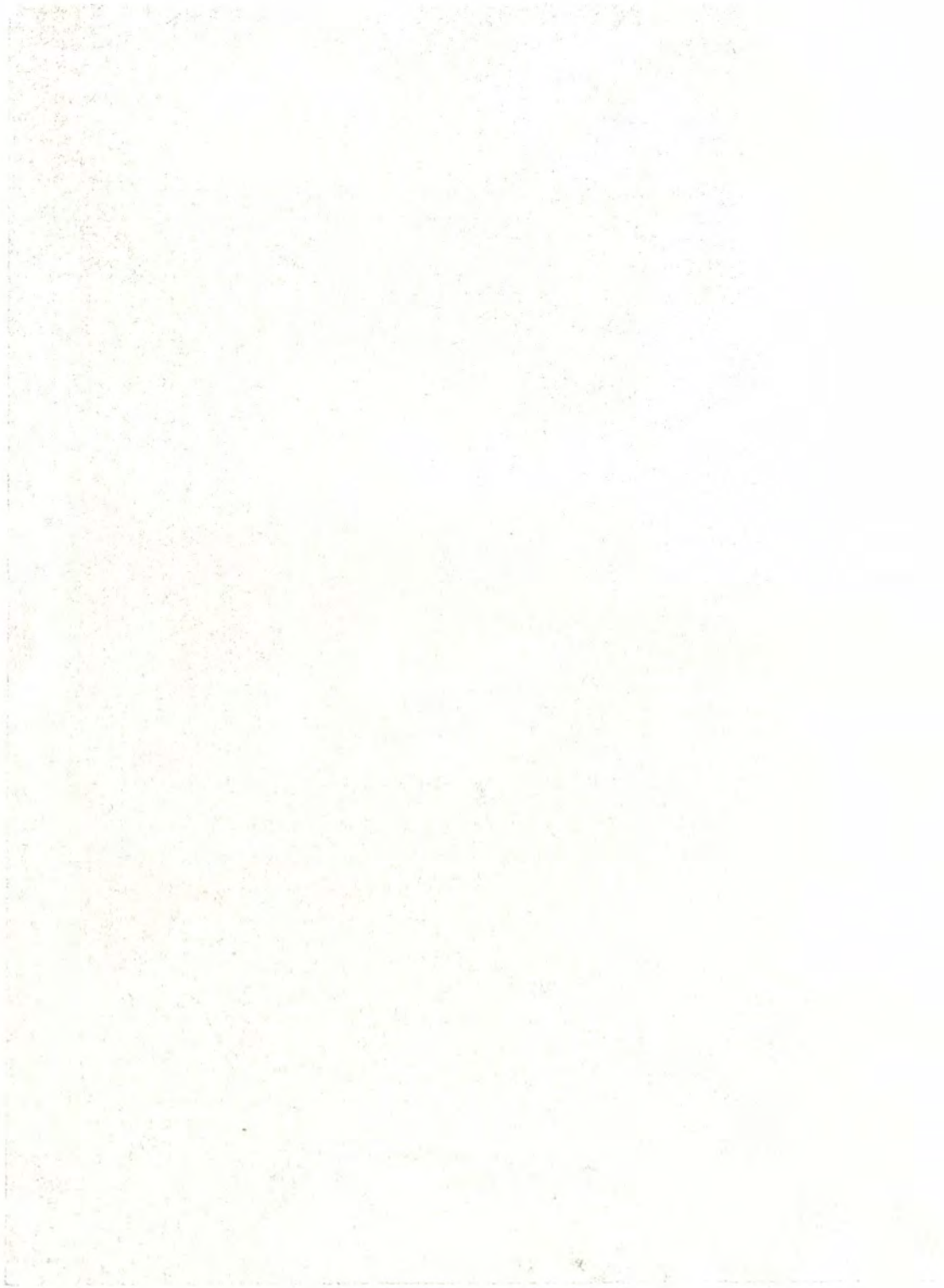
Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Послѣ наводненія 12—14 апрѣля 1910 г. въ поселкѣ Джалинда. Справа бывшее полотно ж. д.

Постройка желѣзнодорожнаго полотна по косогору на 32-й верстѣ Западнаго участка Амурской жел. дор. близъ рѣки Черной.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru



Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

При началѣ работъ, на всемъ протяженіи линіи не было вблизи ея ни поселковъ, ни дорогъ; горныя ущелья обоихъ Урюмовъ, Амазара, Чичатки и Олдоя, кочковатыя мари, заполнившія собою почти четвертую часть всего протяженія дороги, и каменные завалы являлись совершенно недоступными для передвиженія. Въ остальной части пути передвиженіе было возможно только пѣшкомъ или верхомъ; во время же таянія снѣговъ, а также въ періодъ дождей съ половины іюня до конца августа вся мѣстность оставалась вовсе недоступной. При такихъ условіяхъ, какъ для подвоза на мѣсто работъ строительныхъ матеріаловъ и рабочихъ, такъ и для поддержанія непрерывнаго сообщенія линіи съ казачьими поселками, расположенными по рѣкамъ Шилкѣ и Амуру, одною изъ первыхъ заботъ явилось устройство подъѣздныхъ дорогъ. Кромѣ обычно устраиваемой времянки вдоль всей строящейся линіи, были устроены двѣ желѣзнодорожныя подъѣздныя рабочія вѣтви: Часовинская (отъ ст. Таптугары къ рѣкѣ Шилкѣ, протяженіемъ 28 верстъ) и Рейновская (отъ ст. Рухлово къ рѣкѣ Амуру, протяженіемъ 63 версты) и рядъ грунтовыхъ подъѣздныхъ дорогъ, общимъ протяженіемъ около 320 вер.

Ледяные сталактиты въ штольнѣ выемки у станціи Имачи Амурской жел. дор. (апрѣль мѣсяцъ).

Число рабочихъ въ теченіе 1910 и 1911 годовъ колебалось отъ 5.000 до 24.000 человѣкъ, и число конныхъ подводъ достигало 4.000 штукъ.

Работы по сооруженію западнаго участка закончены.

Постройка средней части дороги.

Средняя часть дороги (отъ станціи Керакъ до рѣки Діи близъ рѣки Буреи) начата постройкой съ весны 1911 года, а подготовительныя работы производились

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

съ весны 1910 года. Общая строительная стоимость ея опредѣляется приблизительно въ 77 милліоновъ рублей.

Линія проходитъ вначалѣ по водораздѣлу Амура и Зеи, пересѣкая притоки обѣихъ этихъ рѣкъ въ ихъ верховьяхъ; затѣмъ на 350-й верстѣ линія вступаетъ въ долину рѣки Большой Перы (притокъ р. Зеи) и по ней доходитъ до Зеи, которую пересѣкаетъ у д. Введеновки девятипролетнымъ мостомъ, длиною 410 саж. Далѣе линія переходитъ черезъ рѣки Томь, Бѣлую, Будунду, Завитую и на 642-й верстѣ подходитъ къ конечному ея пункту—рѣкѣ Діѣ. Въ 50 верстахъ къ востоку отъ р. Зеи отъ станціи Бочкарево отходитъ желѣзнодорожная вѣтвь къ городу Благовѣщенску; протяженіе вѣтви—103 версты. Для подхода къ самому

Рабочіе Рязанской губ. на постройкѣ средняго участка Амурской жел. дор.

городу, расположенному на правомъ берегу р. Зеи, дорога въ разстояніи около 35 верстъ отъ Амура вверхъ по теченію р. Зеи пересѣкаетъ эту рѣку одиннадцатипролетнымъ мостомъ, длиною въ 570 саж.

Для обезпеченія возможности подвоза къ линіи матеріаловъ, провіанта и рабочихъ, въ числѣ первыхъ работъ, кромѣ устройства времянки, было приступлено къ устройству подъѣздныхъ путей: одной желѣзнодорожной вѣтви отъ станціи Ушумунъ къ станицѣ Черняево на Амурѣ (протяженіемъ 32 версты) и 6 грунтовыхъ дорогъ до р. Амура и Зеи, общимъ протяженіемъ около 330 верстъ.

Ближе къ западной части Амурской желѣзной дороги и почти до самаго

У мѣста постройки Суражевскаго моста. Министръ Путей Сообщенія С. В. Рухловъ и Приамурскій Генералъ-Губернаторъ Н. Л. Гондатти.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Первый подвижной составъ на Амурской жел. дор., груженный лѣсомъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

пересѣченія р. Зеи условія работъ на средней части дороги были почти одинаковы съ условіями западной части: глухой и безлюдный край, лишенный предметовъ первой необходимости, не производящій продовольствія ни для людей, ни для рабочаго скота, отсутствіе какихъ бы то ни было путей сообщенія, тѣ же неблагопріятныя климатическія условія.

Что касается полосы дороги между рѣками Зеей и Діей, то въ ней уже много заселенныхъ пунктовъ и есть проѣзжія дороги. Но зато здѣсь полное отсутствіе и лѣса, и камня, такъ что строительные матеріалы пришлось подвозить изъ весьма отдаленныхъ районовъ.

Окончаніе постройки средней части дороги предполагается къ концу 1914 г.

Постройка восточной части дороги.

Восточная часть дороги начата постройкой съ весны 1912 года. Общая строительная стоимость ея достигаетъ 73 милл. рублей (въ томъ числѣ стоимость моста чрезъ р. Амуръ—11.600 тысячъ рублей).

Начинаясь отъ рѣки Діи и пересѣкая Бурею у д. Малиновки, линія переходитъ черезъ рядъ водораздѣловъ между рѣками Харой, Уриломъ, Мутной, и Бѣлой, послѣ чего, приблизительно въ 120 верстахъ къ востоку отъ р. Буреи,

Рабочіе-каторжане на постройкѣ Амурской жел. дороги.

вступаетъ въ долину р. Хингана. Выйдя затѣмъ изъ долины этой рѣки и притока ея р. Лиственичной, линія переходитъ черезъ хребетъ Лагаръ-аулъ и далѣе направляется по долинамъ рѣкъ Кимкана, Большой Биры и Икура; затѣмъ дорога идетъ вдоль рѣкъ Большого Ина, Урми (Уньми) и Тунгуски и подходитъ къ рѣкѣ Амуру, который должна пересѣчь величайшимъ въ Россіи мостомъ, въ 22 пролета, общей длиною 1.094 саж. За мостомъ, на 452-й верстѣ, линія подходитъ къ гор. Хабаровску.

Окончаніе работъ предполагается къ 1916 году.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Вспомогательныя мѣропріятія при сооруженіи дороги.

При сооруженіи Амурской дороги правительство вынуждено было принять рядъ особыхъ вспомогательныхъ мѣропріятій.

Для обезпеченія спокойствія на линіи, въ районѣ, куда на заработки и для наживы стекаются десятки тысячъ народа, оказалось необходимымъ, помимо обычно устанавливаемой на строящихся дорогахъ жандармской полиціи и подчиненной ей полицейской стражи, командировать на линію воинскую охрану, въ составѣ 14 ротъ изъ мѣстныхъ войскъ, съ расположеніемъ ихъ по всей линіи.

Для обезпеченія своевременнаго снабженія постройки денежными средствами для расчетовъ по работамъ и поставкамъ, была усилена дѣятельность существующихъ въ районѣ постройки почтовыхъ учрежденій, а частью открыты и новыя конторы.

Рабочій поселокъ тюремнаго вѣдомства при станціи Раздольное.

Чтобы мѣстные служащіе могли дать образованіе своимъ дѣтямъ, Министерствомъ Путей Сообщенія открыто въ районѣ постройки (пока только въ западной и средней ея частяхъ) 13 школъ, а для удовлетворенія духовныхъ потребностей населенія устроены временныя церкви въ главнѣйшихъ пунктахъ постройки, и для отправленія богослуженія Святѣйшимъ Синодомъ командированы на мѣсто іеромонахи и священники. На наиболѣе крупныхъ станціяхъ строятся на средства, отпущенныя Св. Синодомъ и Переселенческимъ Управленіемъ, постоянныя церкви.

Въ виду появленія въ районѣ дороги преступнаго элемента, оказалось необходимымъ увеличить число лицъ судебнаго вѣдомства; учреждено нѣсколько временныхъ должностей участковыхъ мировыхъ судей и товарищей прокуроровъ, и устроены арестныя помѣщенія.

Кромѣ того, для борьбы съ широко развившейся продажей контрабаднаго спирта, привозимаго изъ сопредѣльныхъ съ Приамурьемъ мѣстностей Китая, введена на нѣкоторыхъ станціяхъ казенная продажа спирта.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Значеніе Амурской дороги и будущее ея района.

Какъ по стоимости своей, превышающей четверть милліарда руб. (264 милл. рублей), такъ и по вышеописаннымъ техническимъ трудностямъ сооруженія, а особенно по своему значенію для упроченія нашего положенія въ Приамурьѣ, Амурская желѣзная дорога представляетъ крупное государственное предпріятіе.

Вся эта дорога будетъ выстроена исключительно трудомъ русскихъ рабочихъ, безъ малѣйшаго участія желтыхъ. Это условіе, соблюденіе котораго на далекомъ Амурѣ, казалось, обрекало все дѣло на неуспѣхъ и, во всякомъ случаѣ, на крайнюю медленность, соблюдено со всей строгостью и дало блестящіе результаты. Дорога будетъ закончена даже ранѣе срока; десятки милліоновъ рублей заработной платы, вмѣсто того, чтобы уплыть въ Китай, остались въ Россіи, а вмѣстѣ съ тѣмъ тысячи рабочихъ, привлеченныхъ изъ Европейской Россіи въ Приамурье, ознакомились съ этимъ краемъ, и уже начинаютъ тамъ осѣдать.

Рабочая артель на постройкѣ Амурской дороги въ октябрѣ.

Для выясненія земельныхъ запасовъ района Амурской дороги, а также способовъ и средствъ ихъ успѣшнаго заселенія и использованія, въ 1910 году, съ Высочайшаго соизволенія, въ Приамурье была командирована особая экспедиція, состоявшая подъ руководствомъ нынѣ Приамурскаго генералъ-губернатора Н. Л. Гондатти. Въ экспедицію входили представители различныхъ вѣдомствъ и спеціалисты по обслѣдованіямъ: почвенно-ботаническимъ, агрономическимъ, статистическимъ, гидротехническимъ, лѣснымъ, дорожнымъ и геологическимъ.

Въ результатѣ двухлѣтнихъ полевыхъ обслѣдованій, экспедиціей были собраны обширные матеріалы для хозяйственнаго описанія дальневосточныхъ областей. Матеріалы эти отпечатаны и на основаніи ихъ намѣченъ общій планъ колонизаціи дальневосточной окраины и, въ частности, района, непосредственно тяготѣющаго къ Амурской желѣзной дорогѣ.

Экспедиціей выяснено, что этотъ районъ имѣетъ всѣ условія для успѣшной колонизаціи. На первое мѣсто среди его богатствъ необходимо поставить цѣнныя нѣдра (золото, уголь, желѣзо и проч.).

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Западная часть желѣзной дороги (отъ Куенги до р. Зеи) изобилуетъ золотомъ; золотоносныя площади находятся въ верховьяхъ рѣкъ Алеура, Бѣлаго и Чернаго Урюмовъ, Тунгира и др., въ предѣлахъ Забайкальской области, и въ бассейнахъ рѣкъ Уркана, Олдоя и Невера, въ Амурской области. Въ восточной части дороги имѣются крупнѣйшія залежи бураго угля въ низовьяхъ р. Буреи; запасы его, залегающіе на обширной площади вдоль желѣзнодорожной линіи, разрѣшаютъ вопросъ о топливѣ для дороги, проходящей здѣсь по слабозалѣсенной мѣстности. Въ этой же части дороги (на р. Самарѣ, близъ станицы Екатерино-Никольской на р. Амурѣ) найдена богатая желѣзная руда. Кромѣ того, въ районѣ дороги встрѣчаются въ изобиліи и другія полезныя ископаемыя, огнеупорная и лѣпная глина, графитъ, асбестъ, мраморъ. Наличность въ краѣ горныхъ богатствъ обезпечиваетъ въ будущемъ промышленное его развитіе и въ связи съ этимъ приливъ сюда рабочаго населенія.

Выходъ изъ туннеля на 587-й верстѣ Амурской дороги.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, вопреки распространенному мнѣнію объ отсутствіи здѣсь достаточнаго запаса земель, пригодныхъ для сельскаго хозяйства, обслѣдованіями выяснена возможность поселить въ районѣ желѣзной дороги, на востокъ отъ р. Зеи, не меньше 300.000 душъ хлѣбопашцевъ.

Въ настоящее время вдоль линіи строящейся дороги возникло уже свыше 20 торгово-промышленныхъ поселковъ, гдѣ осѣло много пришлаго рабочаго люда.

Наиболѣе значительными изъ желѣзнодорожныхъ поселковъ Амурской области, съ крупнымъ экономическимъ будущимъ, являются поселенія, возникшія въ мѣстахъ пересѣченія строящеюся дорогою главныхъ рѣкъ: у дер. Суражевки на р. Зеѣ и у дер. Малиновки на р. Буреѣ. Эти два поселка предположено преобразовать въ города, при чемъ первому изъ нихъ въ честь Государя Наслѣдника присвоено, съ Высочайшаго соизволенія, наименованіе „Алексѣевскъ".

Помимо горной промышленности и земледѣлія, въ Приамурьѣ есть данныя для развитія лѣсного дѣла (въ районѣ ближайшемъ къ желѣзной дорогѣ имѣется свыше 2 милл. десятинъ годнаго для эксплуатаціи лѣса), а въ устьѣ Амура имѣются богатѣйшія рыбныя ловли.

Заселеніе указанныхъ пространствъ, а также использованіе горныхъ и лѣс-

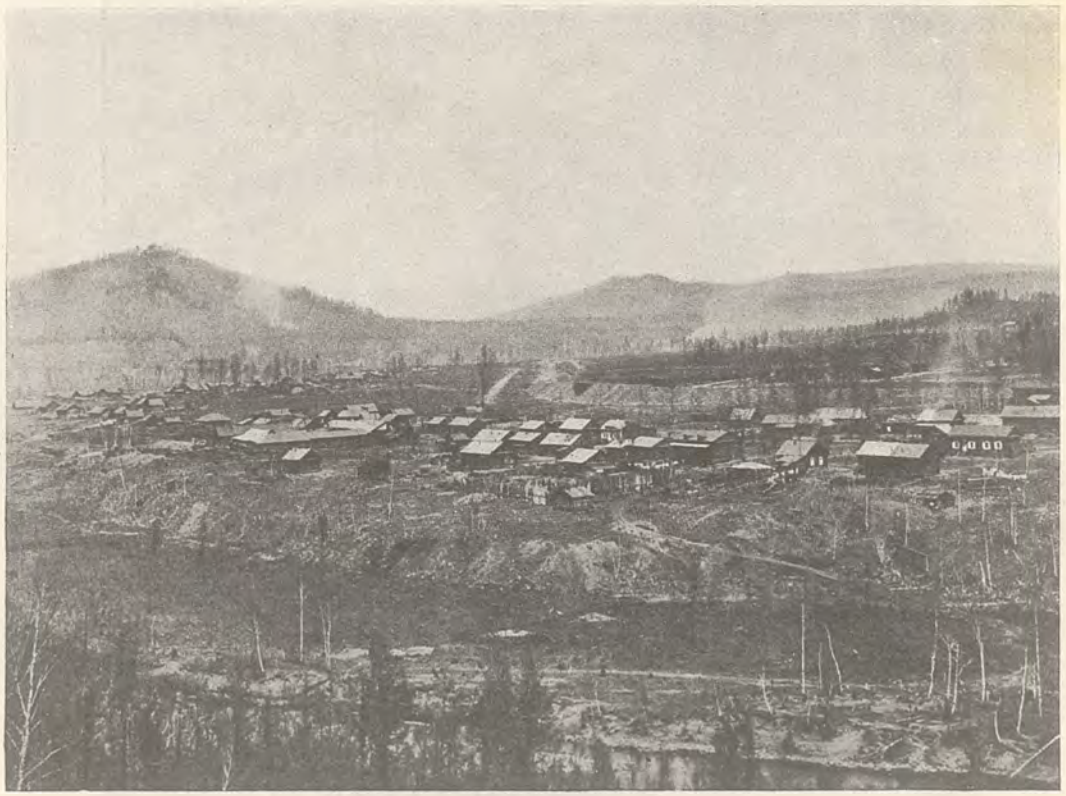
Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Внутренній видъ туннеля на 587-й верстѣ Амурской дороги.

Поднятіе колокола на станціи Рухлово, Амурской дороги.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ныхъ богатствъ становится возможнымъ только теперь, съ проложеніемъ Амурской желѣзной дороги. Такимъ образомъ, эта линія, связывающая наши дальневосточныя окраины съ центромъ Россіи рельсовымъ путемъ, сплошь проходящимъ по русской территоріи, помимо такого своего первостепеннаго государственнаго значенія, несомнѣнно, окажетъ выдающееся вліяніе и на оживленіе хозяйственной жизни края.



Поселокъ при станціи Ерофей Павловичъ.

Конечно, для этого потребуется еще создать рядъ подъѣздныхъ путей, которые приблизили бы къ дорогѣ цѣнные естественные запасы края. Дорожнымъ отрядомъ Амурской экспедиціи составленъ уже планъ подъѣздной дорожной сѣти. Кромѣ того, намѣчены и новыя грунтовыя магистрали, соединяющія Амурскую дорогу черезъ районъ богатыхъ золотыхъ пріисковъ съ Якутскомъ, Николаевскомъ на Амурѣ и побережьемъ Тихаго океана.

Средне-Азіатская и Ташкентская желѣзныя дороги.

Вскорѣ послѣ занятія силою русскаго оружія Туркестана и учрежденія Туркестанскаго генералъ-губернаторства (въ 1867 г.) былъ поднятъ вопросъ о соединеніи завоеваннаго края рельсовымъ путемъ съ Европейской Россіей. Еще при

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Памятникъ генералу Анненкову въ г. Самаркандѣ (открытъ въ 1913 году).

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

первомъ генералъ-губернаторѣ, устроителѣ русскаго Туркестана, К. П. Кауфманѣ была созвана въ Оренбургѣ въ 1874 г. особая желѣзнодорожная комиссія, которая признала необходимымъ проведеніе линіи отъ Оренбурга до Ташкента, т.-е. по прежнему, самому оживленному и короткому, караванному тракту изъ Туркестана въ Россію. Но наступившія вскорѣ въ предѣлахъ нынѣшней Закаспійской области военныя дѣйствія совершенно измѣнили этотъ планъ желѣзнодорожнаго строительства, соотвѣтствовавшій исторически сложившемуся пути изъ Средней Азіи въ наши внутреннія губерніи, и заставили проложить первую желѣзную дорогу въ Туркестанѣ по совершенно другому, кружному направленію.

Средне-азіатская желѣзная дорога.

Въ 1880—1881 годахъ, въ виду враждебныхъ дѣйствій, проявленныхъ населеніемъ Ахалъ-текинскаго оазиса, сопредѣльнаго съ русскими владѣніями на восточномъ берегу Каспійскаго моря, была предпринята экспедиція, подъ начальствомъ генерала Скобелева, въ глубь оазиса. Чтобы облегчить задачу этой военной экспедиціи, было рѣшено начать постройку желѣзной дороги между Каспійскимъ моремъ (отъ Михайловскаго залива) и укрѣпленіемъ Кизылъ-арватъ, первымъ мѣстомъ среди сплошной пустыни на пути отъ моря, гдѣ имѣлась вода, и единственнымъ въ то время нашимъ этапомъ въ Ахалъ-текинскомъ оазисѣ. Предполагалось, что дорога обезпечитъ войска, высланныя главнымъ образомъ съ Кавказа, удобнымъ сообщеніемъ съ ихъ базою и откроетъ возможность скорой перевозки всѣхъ тяжестей экспедиціи отъ моря черезъ пустыню къ Кизылъ-арвату. Высочайшее соизволеніе на постройку дороги послѣдовало 25 ноября 1880 г. Главнымъ руководителемъ работъ по сооруженію дороги былъ назначенъ генералъ М. Н. Анненковъ, завѣдывавшій сообщеніями въ тылу отряда Скобелева, а его ближайшими сотрудниками—князь М. И. Хилковъ (въ 90-хъ и началѣ 900-хъ годовъ занимавшій постъ министра Путей Сообщенія) и инженеръ А. И. Юговичъ. Для постройки дороги былъ сформированъ 1-й резервный (впослѣдствіи 1-й Закаспійскій) желѣзнодорожный баталіонъ, на чиновъ котораго возложили укладку шпалъ и рельсовъ, надзоръ за земляными работами и службу по эксплуатаціи. На земляныя работы были наняты смоленскіе землекопы и персы изъ Баку.

Условія работъ были необычайно трудны. Жаркій климатъ и свирѣпствовавшія въ Закаспійскомъ краѣ малярійныя заболѣванія вредно отзывались на здоровьѣ нижнихъ чиновъ и русскихъ рабочихъ. Близость военныхъ дѣйствій, боязнь разбойничьихъ нападеній и почти превосходящая человѣческія силы борьба съ сыпучими песками заставляли рабочихъ, несмотря на высокую оплату ихъ труда, покидать работы до сроковъ найма. Особенно угнетающимъ образомъ дѣйствовалъ на солдатъ и рабочихъ недостатокъ въ прѣсной водѣ. Для снабженія ихъ питьевой водою пришлось построить на берегу Михайловскаго залива опрѣснитель, дававшій до 4.000 ведеръ въ сутки, и развозить воду по мѣстамъ работъ. Болѣзни и массовый уходъ создавали постоянный и большой некомплектъ рабочихъ, такъ какъ, при враждебныхъ отношеніяхъ мѣстныхъ кочевниковъ, пополнить ими рабочія команды не представлялось возможнымъ. На ряду съ этимъ доставка строительныхъ матеріаловъ, выписанныхъ цѣликомъ изъ Баку и Астра-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

хани, сильно замедлялась мелководьемъ Михайловскаго залива. Все привезенное на пароходахъ и парусныхъ шхунахъ приходилось перегружать на суда съ осадкою не болѣе четырехъ футовъ для пропуска по названному заливу.

Несмотря на такую совершенно исключительную неблагопріятую обстановку работъ, *желѣзнодорожная линія въ 217 верстъ* отъ Михайловскаго залива до Кизылъ-арвата была *закончена въ десять мѣсяцевъ*, и уже 1 сентября 1881 г. по ней было открыто правильное движеніе. Это было достигнуто благодаря выдающейся энергіи генерала Анненкова, поднимавшаго бодрость духа своихъ сотрудниковъ личнымъ присутствіемъ въ теченіе всего рабочаго времени подъ палящимъ солнцемъ на самыхъ трудныхъ работахъ.

Построенная Анненковымъ дорога не оказала, впрочемъ, существенной пользы экспедиціи Скобелева, ради которой дорога была начата, такъ какъ экспедиція закончилась неожиданно быстро со взятіемъ укрѣпленій Геокъ-тепе. Но зато она укрѣпила наше положеніе въ западной Туркменіи и связала ее надежнымъ сообщеніемъ съ Кавказомъ.

Сооруженная въ интересахъ обороны, эта линія не могла имѣть коммерческаго значенія, особенно при остановкѣ ея въ Кизылъ-арватѣ. Однако, вскорѣ, когда возникли осложненія съ Англіей изъ-за присоединенія къ русскимъ владѣніямъ Мерва (въ 1889 г.), а главное Кушки (въ 1885 году), оказалось необходимымъ продолжить линію до Аму-дарьи, на протяженіи 755 верстъ. Строителемъ былъ назначенъ опять генералъ Анненковъ. Для работъ по укладкѣ рельсовъ былъ сформированъ 2-й Закаспійскій желѣзнодорожный баталіонъ.

Создавшееся въ Средней Азіи политическое положеніе не допускало никакого промедленія въ сооруженіи новой линіи. А между тѣмъ, трудности, встрѣченныя при проведеніи перваго участка, повторились, да еще въ бо̀льшихъ размѣрахъ, и при работахъ по его продолженію. Особенно много усилій пришлось затратить строителямъ дороги между Мервомъ и Аму-дарьею, гдѣ приходилось пересѣчь полотномъ дороги 130-верстную полосу песчаныхъ бархановъ, переносящихся вѣтромъ съ мѣста на мѣсто. Едва успѣвали здѣсь сдѣлать полотно, какъ вѣтеръ заносилъ вышки, сдувалъ насыпи, выдувалъ песокъ изъ-подъ шпалъ и нагромождалъ горы песку на рельсахъ. Между тѣмъ, опыта постройки желѣзной дороги по сплошнымъ сыпучимъ пескамъ нигдѣ въ мірѣ не было. Приходилось пробовать всякіе способы укрѣпленія песковъ и предупрежденія заносовъ. Многія мѣры не достигали цѣли. Задача проложенія рельсоваго пути въ указанной мѣстности стала казаться невыполнимой даже нѣкоторымъ изъ сотрудниковъ генерала Анненкова.

Не терялъ бодрости и увѣренности только самъ Анненковъ, приложившій всю свою энергію и весь свой опытъ, пріобрѣтенный на постройкѣ перваго участка, чтобы устранить препятствія, которыя ставила ему природа. По распоряженію Анненкова, полотно и откосы устилались колючкой, вѣтвями тамариска и саксаула, устроена была защита отъ вѣтровъ изъ валежника, путь обсаживался кустарниками, растущими на пескахъ, а полотно и резервы покрывались слоемъ глины; на самыхъ трудныхъ участкахъ пути былъ организованъ бдительный надзоръ, который долженъ былъ сметать накоплявшійся на рельсахъ песокъ. Всѣ эти мѣры, а также сплошной подъемъ полотна до уровня барханов, увѣнчались успѣхомъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Весьма своеобразно была организована генераломъ Анненковымъ укладка пути. Для этого былъ сформированъ особый укладочный поѣздъ въ 25—30 двухъ-этажныхъ вагоновъ, на которомъ къ конечному пункту укладки подавались шпалы, рельсы, скрѣпленія и другой необходимый матеріалъ. По выгрузкѣ матеріала на откосы, онъ развозился частью на вагонеткахъ, частью же на верблюжьихъ и конныхъ подводахъ. На поѣздѣ, кромѣ двухъ ротъ, производившихъ укладку рельсовъ, доставлялось нѣсколько сотъ рабочихъ, главнымъ образомъ, персовъ, а впереди его шелъ конноверблюжій транспортъ, состоявшій болѣе чѣмъ изъ 200 повозокъ и 600 верблюдовъ. Въ вагонахъ были устроены кухни для рабочихъ, мастерскія, пріемный покой, телеграфъ и т. п., и въ нихъ во время постройки жили М. Н. Анненковъ и инженерный персоналъ. Благодаря приведенной организаціи и большому числу рабочихъ (по временамъ болѣе 20.000 человѣкъ) постройка дороги шла очень быстро. Работы начались въ маѣ 1885 года; 30 ноября того же года паровозъ достигнулъ Асхабада, 2 іюля 1886 года—Мерва и затѣмъ, пройдя самый трудный участокъ дороги по безводнымъ летучимъ пескамъ пустыни Кара-кумъ, 30 ноября 1886 года дошелъ до Аму-дарьи (755 верстъ отъ Кизылъ-арвата). Въ этотъ же періодъ времени начальный пунктъ желѣзной дороги у мелководнаго Михайловскаго залива былъ перенесенъ, по иниціативѣ генерала Анненкова, въ болѣе удобное мѣсто, Узунъ-ада, куда пришлось проложить 27 верстъ пути по сыпучимъ пескамъ. Такимъ образомъ, *путь въ 755 верстъ* отъ Кизылъ-арвата до Чарджуя и вѣтка на Узунъ-ада въ 27 верстъ были *построены въ 1½ года*, т.-е. со скоростью около 1½ верстъ въ день.

Въ 1887 году, по представленію Анненкова, было разрѣшено продлить линію отъ р. Аму-дарьи до Самарканда, при чемъ устройство моста черезъ широкую и бурную Аму-дарью считалось невозможнымъ. Анненкову были отпущены деньги на организацію переправы черезъ рѣку на каюкахъ и пароходахъ. Но Анненковъ сразу понялъ, какой тормозъ для движенія грузовъ и пассажировъ будетъ представлять отсутствіе моста съ перегрузкою товаровъ и пересадкою пассажировъ. Онъ рѣшилъ выстроить черезъ рѣку временный деревянный мостъ за счетъ суммъ, ассигнованныхъ на оборудованіе переправы. Рѣшеніе это являлось крайне смѣлымъ, въ виду измѣнчиваго русла рѣки, быстроты теченія и ежегоднаго ледохода. *Длина моста* оказалась 800 саж., а вмѣстѣ съ выступающими въ рѣку береговыми насыпями—дамбами свыше 1.000 саженъ.

Рѣшеніе выстроить такой большой деревянный свайный мостъ черезъ Аму-дарью вызвало большія возраженія. Даже большинство инженеровъ, сотрудниковъ строителя, высказывали увѣренность въ томъ, что мостъ будетъ подмытъ или разрушенъ ледоходомъ. Генералу Анненкову предлагали устроить черезъ рѣку паровой паромъ, подвѣсную желѣзную дорогу и проч., но онъ отвергъ всѣ предложенія и началъ постройку моста. Первая свая была забита 23 августа 1887 г., а 6 января 1888 года по мосту пропущенъ паровозъ,—слѣдовательно, *мостъ* былъ *выстроенъ въ теченіе 4 мѣсяцевъ и 13 дней*.

Будущее показало, насколько предусмотрителенъ и правъ былъ генералъ Анненковъ, разрѣшивъ на свой страхъ и рискъ вопросъ о пересѣченіи Аму-дарьи мостомъ. Послѣдній просуществовалъ почти 14 лѣтъ и сыгралъ громадную роль въ дѣлѣ эксплуатаціи и дальнѣйшей постройки желѣзныхъ дорогъ въ Средней Азіи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Постройка самой линіи Аму-дарья – Самаркандъ велась болѣе спокойно, при лучшихъ условіяхъ, и въ мѣстности населенной и культурной. Работы начаты 1 іюля 1887 года, а 15 мая 1888 года паровозъ прибылъ въ Самаркандъ, т.-е. весь участокъ въ 346 верстъ былъ построенъ въ 10½ мѣсяцевъ.

На этомъ закончилась дѣятельность генерала Анненкова по постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій въ Средней Азіи.

За время съ 1880 по 1888 г., съ промежутками (отъ 1881 по 1885 г.), въ теченіе 4 лѣтъ подъ его руководствомъ выстроено 1.345 верстъ желѣзнаго пути, связавшаго восточный берегъ Каспійскаго моря съ центромъ нашихъ владѣній въ Туркестанѣ.

Столь быстрое осуществленіе желѣзной дороги, явившееся результатомъ рѣдкой въ исторіи желѣзнодорожнаго строительства упорной борьбы человѣческаго искусства съ непобѣдимыми, казалось, силами природы, было оцѣнено не только въ Россіи, но и за границей. Анненковъ занялъ почетное мѣсто въ ряду выдающихся желѣзнодорожныхъ строителей. Благодарная же родина, въ день 25-лѣтія со дня его смерти, въ ноябрѣ 1913 г., воздвигла памятникъ на могилѣ его въ Самаркандѣ на собранныя добровольными пожертвованіями деньги.

Въ 1894 г., въ виду неудобства Узунъ-адинскаго порта, крайне мелководнаго, начальный участокъ Средне-Азіатской дороги было разрѣшено перенести къ г. Красноводску. Наконецъ, для облегченія, на случай военныхъ дѣйствій, сосредоточенія войскъ на афганской границѣ, было признано необходимымъ проложить желѣзную дорогу отъ Мерва до Кушки. Высочайшее повелѣніе о постройкѣ этой вѣтки, получившей названіе мургабской, состоялось 26 августа 1896 года; укладка рельсовъ началась 15 ноября 1897 года и была закончена 4 декабря 1898 года, когда и было открыто сквозное движеніе поѣздовъ на всемъ участкѣ отъ Мерва до Кушки, т.-е. на протяженіи 294 верстъ.

Съ проведеніемъ желѣзной дороги на Самаркандъ, очень скоро возникъ вопросъ о продолженіи ея до Ташкента и о постройкѣ вѣтви въ богатую населенную Фергану. 27 мая 1895 года состоялось Высочайшее повелѣніе о сооруженіи желѣзной дороги отъ Самарканда до Ташкента съ вѣтвью до Андижана. Сооруженіе этого пути, протяженіемъ всего 638 верстъ, было возложено на инженера путей сообщенія А. И. Урсати. Постройка закончена въ 1898 г.; открытіе правильнаго движенія до Ташкента и Андижана послѣдовало въ 1899 году. Событіе это увѣковѣчено надписью, сдѣланною на утесѣ, возлѣ желѣзной дороги, въ предѣлахъ Джизакскаго уѣзда у такъ называемыхъ Тамерлановыхъ воротъ Санзарскаго ущелья: „Николай II 1895 года повелѣлъ: «Быть желѣзной дорогѣ». 1898 г. исполнено“.

Нынѣ общее протяженіе Средне-азіатской желѣзной дороги составляетъ 2.368 верстъ, въ томъ числѣ 1.748 верстъ приходится на главную линію отъ Красноводска до Ташкента, 294 версты на мургабскую вѣтвь, 306 верстъ на андижанскую, 12 верстъ на вѣтку отъ ст. Каганъ до г. Бухары и 8 верстъ на вѣтку отъ ст. Горчаково до Скобелева (Новый Маргеланъ). Управленіе дороги находится въ Асхабадѣ.

Средне-азіатская дорога, прорѣзавшая, по доведеніи ея до Ташкента и

Джизакское ущелье послѣ постройки Средне-Азіатской жел. дороги. На скалѣ двѣ надписи на тюрко-татарскомъ языкѣ.

I.

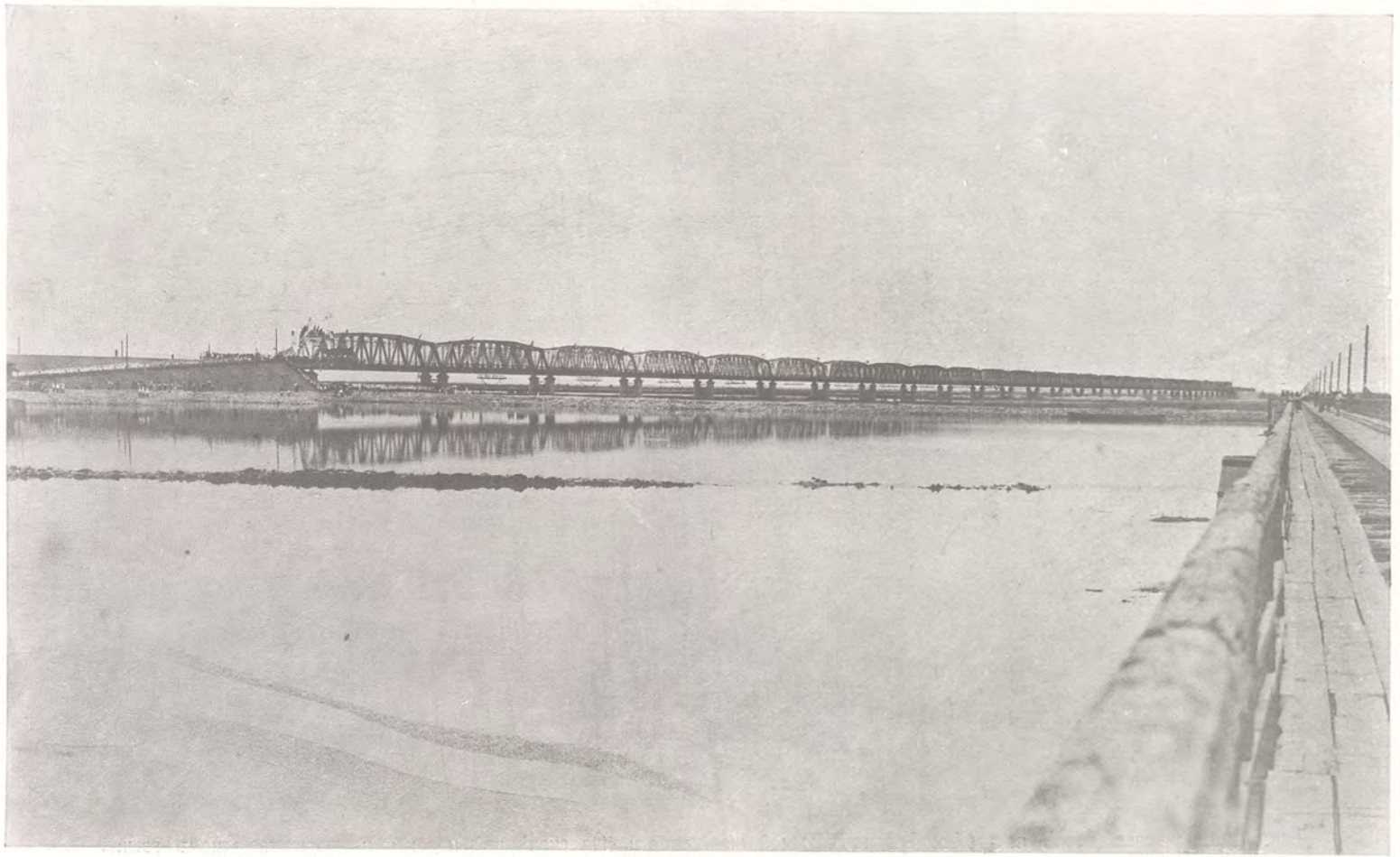
„Съ помощью Господа Бога, великій султанъ, покоритель царей и народовъ, тѣнь Божія на землѣ, опора постановленій Сунны и закона божескаго, государь вспомоществующій вѣрѣ, Улугъ-бегъ-Гуруганъ (да продлитъ Богъ время его царствованія и правленія), предпринялъ походъ въ страну джеты и монголовъ, и отъ того народа возвратился въ эти страны невредимымъ, въ 828 новолунномъ году".

II.

„Да вѣдаютъ переходящіе пустыни и путешествующіе по пристанищамъ на сушѣ и водѣ, что въ 979 году происходило сраженіе между отрядомъ вмѣстилища калифатства, тѣни Всевышнаго великаго хакана Абдулла-хана, сына Искандеръ-хана въ 30 тысячъ человѣкъ боевого народа и отрядомъ Дервишъ-хана и Баба-хана и прочихъ сыновей. Сказаннаго отряда (было) всего родичей султановъ до 50 тысячъ человѣкъ и служащихъ людей до 400 тысячъ изъ Туркестана, Ташкента, Ферганы и Дешта-Кипчака. Отрядъ обладателя счастливаго сочетанія звѣздъ одержалъ побѣду. Побѣдивъ упомянутыхъ султановъ, онъ изъ того войска предалъ столькихъ смерти, что отъ людей, убитыхъ въ сраженіи и въ плѣну, втеченіе одного мѣсяца въ рѣкѣ Джизакской на поверхности воды текла кровь. Да будетъ то извѣстно"

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru



Чарджуйскій желѣзнодорожный мостъ (длина 800 саж.), справа временный мостъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Андижана, богатѣйшія мѣстности Туркестана съ доходными хлопковыми плантаціями, рисовыми посѣвами, виноградниками и другими высокоцѣнными культурами, открыла обширный рынокъ для издѣлій русской промышленности. Вмѣстѣ съ тѣмъ, она облегчила вывозъ изъ Туркестана такихъ богатыхъ даровъ природы, какъ хлопокъ, нужный для нашихъ хлопчатобумажныхъ фабрикъ, и вызвала къ жизни стремленіе расширять производство этихъ продуктовъ въ краѣ. Какую роль сыграла Средне-азіатская дорога въ развитіи производительныхъ силъ края, видно изъ сопоставленія грузооборота дороги въ первый годъ открытія ея для движенія на всемъ пространствѣ—1899 и по истеченіи десяти лѣтъ—1909 годъ. Въ 1899 г. пассажировъ перевезено 493.000 человѣкъ, а въ 1909 году число пассажировъ увеличилось до 2,9 милліоновъ. Въ 1899 г. грузовъ малой скорости дорога доставила 23,2 милліоновъ пудовъ, изъ нихъ 5,2 мил. пуд. хлопка, а черезъ 10 лѣтъ — въ 1909 г.—въ три раза больше—69,8 милліоновъ пудовъ, при чемъ хлопка 11,8 милл. пудовъ.

Ташкентская желѣзная дорога.

Вопросъ о соединеніи прямымъ рельсовымъ путемъ Европейской Россіи съ Ташкентомъ, возникавшій ранѣе сооруженія Закаспійской желѣзной дороги, былъ окончательно рѣшенъ въ 1892 г., когда состоявшій въ то время военнымъ министромъ ген. А. Н. Куропаткинъ выдвинулъ въ пользу проведенія дороги стратегическія соображенія.

Послѣ ряда изысканій, совѣщаній и оживленнаго обсужденія направленія будущей желѣзной дороги были намѣчены два направленія, изъ коихъ одно пролегало отъ ст. Александровъ-гай заволжской линіи Рязанско-Уральской желѣзной дороги до Чарджуя, а другое отъ Оренбурга до Ташкента. По разсмотрѣніи этого вопроса въ особомъ совѣщаніи изъ заинтересованныхъ министровъ, Государемъ Императоромъ была положена, 4 апрѣля 1900 года, на журналѣ этого совѣщанія, слѣдующая резолюція: „*Предпочитаю въ настоящую минуту направленіе Оренбургъ-Ташкентъ*“. Въ 1900 году, осенью, было приступлено къ сооруженію средствами казны желѣзной дороги одновременно съ обоихъ ея концовъ, отъ Оренбурга и отъ Ташкента, черезъ Илецкъ, Актюбинскъ, Казалинскъ, Перовскъ и Туркестанъ. Начальникомъ работъ сѣвернаго участка, отъ Оренбурга до Казалинска, былъ назначенъ инженеръ путей сообщенія А. И. Урсати, строитель Самаркандъ-Ташкентской линіи, а начальникомъ работъ южнаго участка отъ Ташкента до Казалинска—инженеръ путей сообщенія О. П. Вяземскій. Дорога строилась въ теченіе 1900 — 1905 г.г. и поступила въ эксплуатацію частью съ 1 іюля 1905 года, частью же съ 1 января 1906 года. Длина линіи Оренбургъ—Ташкентъ составляетъ 1.736 верстъ, изъ которыхъ на протяженіи около 970 верстъ дорога пролегаетъ по Сыръ-дарьинской области (граница Тургайской области и Сыръ-дарьинской области проходитъ между станціями Саксаульской и Конту), придерживаясь праваго берега Сыръ-дарьи и почти касаясь сѣверо-восточной оконечности Аральскаго моря.

Въ настоящее время общее протяженіе Ташкентской желѣзной дороги, къ которой былъ впослѣдствіи присоединенъ участокъ Кинель—Оренбургъ (354 вер.), достигаетъ 2.090 в. Управленіе дороги находится въ Оренбургѣ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Трудности, которыя пришлось преодолѣть строителямъ при постройкѣ Ташкентской желѣзной дороги въ предѣлахъ Туркестана, были невелики сравнительно съ тѣми, которыя были испытаны строителями Закаспійской. Ташкентская линія почти на всемъ протяженіи Сыръ-дарьинской области проходитъ по сравнительно ровнымъ степнымъ пространствамъ.

Ташкентская дорога, связавшая кратчайшимъ путемъ Туркестанъ съ внутренними губерніями, такъ же, какъ и Средне-азіатская, содѣйствовала и содѣйствуетъ экономическому развитію края и оживленію торгово-промышленныхъ сношеній съ Европейскою Россіей. Особенное значеніе пріобрѣла Ташкентская дорога въ дѣлѣ расширенія хлопковыхъ посѣвовъ въ Туркестанѣ, ибо она, доставляя изъ центра Россіи дешевый хлѣбъ, открыла возможность для мѣстнаго населенія освободить подъ хлопокъ поля, ранѣе занимавшіяся посѣвами продовольственныхъ хлѣбовъ. Грузооборотъ Ташкентской дороги ежегодно растетъ и доходность ея неизмѣнно повышается.

Новыя желѣзныя дороги въ Азіатской Россіи.

Съ постройкою Сибирской магистрали, пріобщившей громадную страну къ условіямъ мірового хозяйства и давшей толчокъ къ усиленной ея колонизаціи, очень быстро, какъ выше указано, возникъ вопросъ о дальнѣйшемъ развитіи рельсовыхъ путей въ Сибири. Съ особенною силою и остротою проявилась за Ураломъ потребность въ новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ послѣдніе годы.

За 15 лѣтъ, прошедшихъ со времени открытія движенія на отдѣльныхъ участкахъ Сибирской магистрали, русское населеніе Сибири, котораго, послѣ 300 лѣтъ нашего владѣнія этою окраиною, насчитывалось всего $4^1/_2$ милліона, увеличилось почти въ два раза, при томъ за ближайшія только шесть лѣтъ, 1907—1912 г.г., численность русскихъ путемъ переселенія крестьянъ изъ Европейской Россіи возросла здѣсь на $2^1/_2$ милліона человѣкъ.

Вселеніе въ Сибирь милліоновъ русскихъ людей является одновременно притокомъ милліоновъ пахарей, которые подымаютъ плугомъ громадныя пространства цѣлинныхъ земель. Посѣвная площадь расширяется въ Сибири съ поразительною быстротою; по нѣкоторымъ губерніямъ за послѣднія 15 лѣтъ посѣвы главнаго сибирскаго хлѣба—пшеницы возросли вдвое и даже втрое. Увеличились, конечно, и тѣ избытки хлѣба, которые Сибирь, за удовлетвореніемъ собственныхъ потребностей, могла бы дать къ вывозу. Они исчисляются болѣе чѣмъ сотнею милліоновъ пудовъ. Между тѣмъ для значительной части излишковъ сибирскаго хлѣба, едва ли не для половины ихъ, не обезпеченъ выходъ на рынки. Сибирь мѣстнаго большого рынка не имѣетъ; городовъ въ ней мало; промышленнаго неземледѣльческаго населенія всего $7—8^0/_0$. Единственная существующая рельсовая линія, связавшая Сибирь съ европейскими потребительскими центрами, не можетъ служить средствомъ перевозки для тѣхъ избытковъ хлѣба, которые созданы трудомъ массы переселенцевъ, проникшихъ въ глубь Сибири далеко за предѣлы заселенной ранѣе полосы вліянія Сибирской магистрали.

Осѣвшимъ тутъ переселенцамъ некуда было сбывать остававшихся у нихъ, за удовлетвореніемъ собственныхъ потребностей, 200—250 пудовъ излишковъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

хлѣба на семью. Для нихъ возникла опасность возвращенія къ первобытному натуральному складу хозяйства, когда все, что вырабатывается, то и потребляется дома. Отъ расширенія хозяйства приходилось отказываться. Однако, такое положеніе, тягостное для переселенцевъ, привыкшихъ на родинѣ къ болѣе совершеннымъ формамъ хозяйства, было и не въ интересахъ государственной власти, озабоченной тѣмъ, чтобы въ хозяйственную жизнь страны производительныя силы ея были вовлечены въ полной мѣрѣ, и чтобы обширныя и пустынныя пространства долго еще служили пріемниками жаждущаго земли русскаго крестьянства.

Поэтому вопросъ объ оборудованіи Сибири новыми рельсовыми путями признанъ необходимымъ условіемъ дальнѣйшей колонизаціи Сибири.

Въ сужденіяхъ о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Сибири было обращено вниманіе на то, что Сибирская магистраль на протяженіи отъ Челябинска до Енисейской губерніи, коснулась только сѣвернаго края производительнаго района Сибири; плодороднѣйшія же и богатыя полезными ископаемыми земли южныхъ степей, Алтайскаго округа и Минусинскаго уѣзда остались на разстояніи сотенъ верстъ отъ желѣзной дороги. Выдвинуты были и стратегическія соображенія, повелительно указывавшія, что для обороны страны, превышающей по пространству европейскія государства вмѣстѣ взятыя, совершенно недостаточно одной желѣзнодорожной линіи, хотя бы и двухпутной.

Съ окончаніемъ постройки Западно-Сибирской жел. дороги отъ Челябинска до Иркутска, еще въ 1898 году, возникъ проектъ соединенія нашихъ Среднеазіатскихъ владѣній съ Сибирской жел. дорогой по направленію отъ Ташкента черезъ Вѣрный и Семипалатинскъ съ выходомъ на Сибирскую жел. дорогу въ районѣ города Томска.

Въ 1906—1907 годахъ правительствомъ были произведены техническія изысканія и экономическія обслѣдованія: 1) отъ Ташкентской жел. дороги на Вѣрный, Семипалатинскъ, Барнаулъ, съ выходомъ отъ Барнаула на Сибирскую жел. дорогу на ст. Итатъ, или у Ново-Николаевска, 2) отъ Барнаула на Юргу и на Павлодаръ, 3) отъ Уральска черезъ Оренбургъ, Орскъ на Акмолинскъ и отъ Уральска на Илецкъ и 4) отъ Актюбинска черезъ Тургай и Акмолинскъ на Семипалатинскъ и отъ Вѣрнаго на Семипалатинскъ.

Параллельно съ правительственными изысканіями, имѣвшими цѣлью выяснить наиболѣе цѣлесообразный планъ желѣзнодорожнаго строительства въ Сибири и Семирѣчьѣ, вопросъ о проктируемыхъ здѣсь дорогахъ сдѣлался также предметомъ горячихъ обсужденій городскихъ и общественныхъ учрежденій Сибири, представившихъ въ правительственныя учрежденія рядъ записокъ и ходатайствъ.

Оживленному интересу, проявленному на мѣстѣ къ вопросу о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, соотвѣтствовалъ ростъ предложеній со стороны частныхъ лицъ объ ихъ постройкѣ. Къ 1909 году въ правительственныя учрежденія поступили заявленія отъ 11 различныхъ группъ предпринимателей, которыя ходатайствовали о концессіи на постройку желѣзныхъ дорогъ на Алтаѣ, Семирѣчьѣ и въ южной части Сибири отъ Уральска до Семипалатинска.

Всѣ эти предложенія подверглись самому внимательному обсужденію при

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

участіи представителей всѣхъ Министерствъ, заинтересованныхъ городовъ и общественныхъ учрежденій. Были выяснены населенность, экономическія условія районовъ намѣченныхъ дорогъ, подсчитаны ожидаемый грузооборотъ и доходность.

Согласно указаніямъ, даннымъ покойнымъ предсѣдателемъ Совѣта Министровъ статсъ-секретаремъ Столыпинымъ, лично, во время поѣздки его въ Сибирь, убѣдившимся, что „новыя желѣзныя дороги въ Сибири—главная нужда“ [1]), всѣ подготовительныя работы по разсмотрѣнію проектовъ дорогъ были выполнены съ возможною быстротою. Былъ выработанъ планъ желѣзнодорожной сѣти на окраинахъ, приспособленный къ потребностямъ колонизаціи. Въ 1911 году окончательно разрѣшенъ правительствомъ вопросъ о сооруженіи на частныя средства желѣзнодорожной линіи, прорѣзывающей Алтайскій округъ Кабинета Его Величества отъ Ново-Николаевска на Семипалатинскъ; затѣмъ послѣдовало утвержденіе и въ отношеніи другихъ желѣзныхъ дорогъ въ Сибири.

Всѣ разрѣшенные за послѣдніе годы къ постройкѣ и намѣченные къ сооруженію рельсовые пути въ Сибири могутъ быть разбиты, по ихъ значенію, на три группы.

1) Параллельная существующей Сибирской дорогѣ Южно-Сибирская магистраль.

2) Подъѣздные пути къ Сибирской дорогѣ съ юга и сѣвера.

3) Линіи для вывоза товаровъ Европейской Россіи въ Монголію и Китай.

Южно-Сибирская магистраль.

Еще въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ минувшаго столѣтія, когда вниманіе русскаго общества и правительства было привлечено къ вопросу о сооруженіи Великаго Сибирскаго пути, высказывалось мнѣніе, что Сибирскую желѣзную дорогу надо вести не въ сѣверномъ направленіи вдоль грунтоваго Московскаго тракта, въ какомъ направленіи она нынѣ построена, а значительно южнѣе его, примѣрно: отъ Уральска или Оренбурга черезъ Атбасаръ, Акмолинскъ, Барнаулъ и далѣе на востокъ къ Иркутску. Уже тогда отмѣчалось, что желѣзная дорога по такому направленію необходима въ цѣляхъ колонизаціи плодородныхъ и богатыхъ полезными ископаемыми районовъ, и что, по стратегическимъ соображеніямъ, нельзя оставлять безъ желѣзной дороги области, соприкасающіяся на югѣ и востокѣ съ Китаемъ.

Интенсивное заселеніе Западной Сибири и быстрый ростъ ея производительныхъ силъ, явившіеся результатомъ сооруженія Великаго Сибирскаго пути и широкой постановки переселенческаго дѣла, побудили правительство, какъ выше указано, обратить вниманіе на сооруженіе чрезъ удаленныя отъ Сибирской дороги южныя степи новой магистрали. Въ запискѣ о поѣздкѣ въ Сибирь въ 1910 г., бывшій предсѣдатель Совѣта Министровъ П. А. Столыпинъ признавалъ неотложною необходимостью сооруженіе Южно-Сибирской магистрали, находя, что она „призвана тѣснѣе связать нашу сибирскую окраину съ міровымъ рынкомъ, дать южнымъ киргизскимъ степямъ, богатымъ хлѣбомъ, скотомъ, золотомъ, мѣдью и каменнымъ углемъ, возможность сбыта этихъ богатствъ“.

[1]) Записка предсѣдателя Совѣта Министровъ и Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ о поѣздкѣ въ Сибирь и Поволжье (приложеніе къ всеподданнѣйшему докладу, стр. 125).

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Совѣтъ Министровъ, разсматривая въ 1911 г. вопросъ о Южно-Сибирской магистрали, пришелъ къ убѣжденію, что богатѣйшій, но почти неиспользованный край южно-сибирскихъ степей настоятельно нуждается въ магистральномъ рельсовомъ пути, который облегчитъ заселеніе этого края и дастъ выходъ производимымъ тамъ продуктамъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Совѣтъ Министровъ отмѣтилъ, что путь этотъ вполнѣ отвѣчаетъ и основному вообще условію правильнаго желѣзнодорожнаго строительства, требующаго проведенія въ первую очередь магистральныхъ путей. На основаніи представленныхъ обширныхъ матеріаловъ и изустныхъ объясненій Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ статсъ-секретаря А. В. Кривошеина, Совѣтъ Министровъ пришелъ къ заключенію, что районъ проектируемаго Южно-Сибирскаго рельсоваго пути является по своимъ климатическимъ и почвеннымъ условіямъ одной изъ лучшихъ частей Сибири.

Означенная мѣстность, охватывающая Тургайскую, Акмолинскую и Семипалатинскую области и занимающая свыше полутора милліоновъ квадратныхъ верстъ", говорится въ журналѣ Совѣта Министровъ [1]), „призвана служить естественнымъ колонизаціоннымъ райономъ для водворенія переселенцевъ изъ внутреннихъ губерній Россіи, тѣмъ болѣе удобнымъ, что онъ составляетъ территоріальное продолженіе метрополіи. Однако, до сихъ поръ, хотя тяготѣніе переселенческаго движенія въ эту мѣстность обозначилось уже вполнѣ опредѣленно, колонизація ея не можетъ почитаться поставленною на правильныя основанія, ибо разсматриваемый районъ доселѣ остается внѣ желѣзнодорожныхъ сообщеній, и донынѣ Сибирь соединяется съ центральными европейскими губерніями лишь однимъ, проходящимъ по средней ея части, путемъ — Сибирскою желѣзною дорогою. Вся экономическая жизнь названнаго края стянута поэтому къ узкой, прилегающей къ желѣзнодорожной линіи полосѣ. Между тѣмъ, запасъ земель въ районѣ Сибирской магистрали, пригодныхъ для колонизаціи, почти уже исчерпанъ, и правительство стоитъ теперь передъ насущною задачею открыть переселенцамъ изъ Европейской Россіи новый колонизаціонный районъ. Этой цѣли и отвѣчаетъ, прежде всего, проведеніе намѣченной министромъ Путей Сообщенія Южно-Сибирской магистрали, обезпечивающей доступъ въ чрезвычайно богатую естественными рессурсами часть Сибири, экономически глохнущую вслѣдствіе отсутствія путей сообщенія. Начинаясь отъ Уральска, означенная линія распространитъ свое вліяніе на значительныя пространства уѣздовъ Уральскаго, Тургайскаго, Актюбинскаго, Кустанайскаго, Кокчетавскаго, Атбасарскаго и Акмолинскаго и на Семипалатинскую область. Произведенныя Переселенческимъ Управленіемъ, при содѣйствіи научныхъ силъ, экономическія, почвенныя и гидротехническія изслѣдованія этихъ мѣстностей показали, что въ нихъ имѣется огромный запасъ удобныхъ для земледѣлія земель. Правда, въ прежнее время степень колонизаціонной пригодности настоящаго района возбуждала у изслѣдователей, обращавшихъ вниманіе на недостатокъ здѣсь влаги и на солоноватость почвы, нѣкоторыя сомнѣнія. Однако, практическій опытъ устройства переселенцевъ въ

[1]) Стр. 10—12 Особаго журнала Совѣта Министровъ 17 февраля и 27 апрѣля 1911 года по вопросу о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Западной Сибири и Сѣверномъ Туркестанѣ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

указанныхъ мѣстностяхъ не подтвердилъ означенныхъ сомнѣній, при чемъ нѣкоторые районы Кустанайскаго, Акмолинскаго и Кокчетавскаго уѣздовъ, еще въ 1907 году признававшіеся непригодными для культуры, нынѣ составляютъ наиболѣе бойкіе центры переселенческаго водворенія; въ то же время и коренные жители этихъ областей постепенно переходятъ отъ скотоводческаго хозяйства къ земледѣлію. Такимъ образомъ, согласно изустному заявленію Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ, во ввѣренномъ ему вѣдомствѣ нѣтъ уже сомнѣній въ пригодности для земледѣлія большинства мѣстностей, пересѣкаемыхъ Южно-Сибирской магистралью. Лишь на ближайшемъ къ Семипалатинску участкѣ этой дороги, составляющемъ по послѣднимъ свѣдѣніямъ 13% всего протяженія линіи, встрѣчаются сплошные, непригодные для земледѣлія, солончаки. Но зато, будучи неудобною для зернового хозяйства, мѣстность эта представляетъ весьма благопріятныя условія для промышленнаго скотоводства, напримѣръ, для разведенія тонкорунныхъ овецъ. Наконецъ, обиліе здѣсь ископаемыхъ богатствъ и счастливое сочетаніе въ означенной мѣстности залежей металловъ и каменнаго угля даетъ надежду на развитіе въ ней горныхъ промысловъ".

Признавая по приведеннымъ соображеніямъ за Южно-Сибирской магистралью выдающееся государственное значеніе и предвидя „затруднительность, при нынѣшнемъ курсѣ, успѣшнаго собранія, въ случаѣ передачи его частному предпринимателю, негарантированнаго правительствомъ акціонернаго капитала" (15 милліоновъ рублей), потребнаго для предпріятія, Совѣтъ Министровъ остановился на мысли о сооруженіи Южно-Сибирской магистрали средствами и распоряженіемъ казны въ общемъ направленіи отъ южной границы Алтайской области или отъ гор. Семипалатинска въ обходъ Уральскаго хребта съ юга и съ примыканіемъ ея къ Великому Сибирскому пути и къ западной части Ташкентской желѣзной дороги въ пунктахъ, которые опредѣляются, какъ наиболѣе выгодные, по производствѣ окончательныхъ изысканій. При этомъ министру Путей Сообщенія было поручено произвести изысканія и изслѣдованія, необходимыя для составленія окончательнаго проекта и опредѣленія строительной стоимости указанной дороги.

Постановленія Совѣта Министровъ удостоились 4 іюня 1911 года Высочайшаго утвержденія.

Однако, ко времени окончанія Министерствомъ Путей Сообщенія изысканій, правительству вновь были заявлены ходатайства разныхъ лицъ о предоставленіи имъ концессій на Южную Сибирскую магистраль, которую въ концѣ концовъ и предполагается предоставить осуществлять въ порядкѣ частнаго строительства.

Намѣчаемая Южно-Сибирская магистраль предназначена обслуживать районъ, гдѣ къ 1913 году насчитывается уже полтора милліона населенія, преимущественно переселенческаго, до 35 милліоновъ пудовъ однихъ хлѣбныхъ грузовъ, при общемъ грузооборотѣ около 60 милл. пудовъ. Строительная ея стоимость опредѣляется въ 116.000.000 рублей.

Южная магистраль, прорѣзывая почти сплошь переселенческіе районы, является серьезнымъ колонизаціоннымъ мѣропріятіемъ. Она откроетъ возможность использовать подъ переселеніе крестьянъ изъ малоземельныхъ губерній Евро-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

пейской Россіи, кромѣ уже занятыхъ въ ея районахъ пространствъ, свыше 9 милліоновъ десятинъ удобной земли, которыя, по отдаленности отъ Сибирской дороги, до сооруженія Южно-Сибирскаго рельсоваго пути нельзя ввести въ хозяйственный оборотъ страны.

На девяти же милліонахъ десятинъ удобной земли могутъ устроиться около 1.200.000 душъ обоего пола новыхъ переселенцевъ, или около 200.000 новыхъ хозяйствъ. Такимъ образомъ, населеніе района Южно-Сибирской магистрали въ ближайшее время по ея сооруженіи почти удвоится.

Устройство въ районѣ проектируемой дороги новыхъ 200.000 крестьянскихъ хозяйствъ дастъ въ ближайшее же время на рынокъ отъ 30 до 40 милліоновъ пудовъ новыхъ хлѣбныхъ избытковъ, такъ какъ произведенныя въ степныхъ районахъ южной Сибири въ разное время какъ Главнымъ Управленіемъ Землеустройства и Земледѣлія, такъ и Министерствомъ Путей Сообщенія статистико-экономическія изслѣдованія переселенческаго хозяйства свидѣтельствуютъ, что въ тѣхъ мѣстахъ киргизской степи, гдѣ экономическія условія хоть сколько-нибудь благопріятны для промышленнаго хлѣбопашества, переселенческое хозяйство уже по прошествіи 3—5 лѣтъ даетъ на рынокъ хлѣба, за полнымъ удовлетвореніемъ всѣхъ своихъ потребностей, отъ 150 до 200 пудовъ на хозяйство.

Южно-Сибирская магистраль, проходящая чрезъ прекрасныя пастбища, облегчитъ снабженіе внутренняго и внѣшняго рынковъ дешевымъ мясомъ и будетъ содѣйствовать перенесенію въ степи падающаго въ Россіи тонкоруннаго овцеводства.

Новая дорога вызоветъ къ жизни горную промышленность, для чего имѣются всѣ благопріятныя условія — богатые мѣдные рудники, цѣнныя угольныя залежи.

Южно-Сибирская магистраль, проведенная параллельно западному участку существующей Сибирской желѣзной дороги, къ югу отъ него въ разстояніи 300—400 верстъ, призвана служить и цѣлямъ обороны нашихъ окраинъ. Второй путь на Сибирской дорогѣ устроенъ только къ востоку отъ Омска. Для линіи же къ западу отъ Омска значеніе второго пути имѣетъ заканчивающаяся сооруженіемъ Тюмень-Омская дорога. Но и однопутный участокъ Сибирской дороги отъ Челябинска до Омска и также одноколейная Тюмень-Омская дорога обладаютъ вмѣстѣ меньшею пропускною способностью, чѣмъ двухпутные участки Сибирской магистрали къ востоку отъ Омска. Такая ограниченная пропускная способность примыкающихъ къ Омску двухъ однопутныхъ линій можетъ создать во время военныхъ дѣйствій въ пограничныхъ мѣстностяхъ значительныя затрудненія въ снабженіи нашей арміи всѣмъ необходимымъ изъ Европейской Россіи. Затрудненія эти будутъ устранены съ сооруженіемъ Южной магистрали. Постройка ея значительно приблизитъ дѣло обороны забайкальскихъ областей къ такому состоянію, рекомендуемому теоріею и практикою для успѣшности военныхъ дѣйствій, когда каждый корпусъ имѣетъ въ тылу самостоятельную желѣзную дорогу.

Конечнымъ пунктомъ Южно-Сибирской магистрали на востокѣ намѣчается г. Семипалатинскъ. Здѣсь Южная магистраль соединяется со строящимся чрезъ Алтай рельсовымъ путемъ; посрѣдствомъ его грузы Южной линіи, идущіе на

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

востокъ, получаютъ выходъ у Ново-Николаевска—на Сибирскую дорогу. Что касается точки примыканія Южной магистрали къ существующей сѣти желѣзныхъ дорогъ на западѣ, то магистраль проектируется направить на г. Орскъ и вмѣстѣ съ тѣмъ выдвигается еще продленіе ея отъ Орска до соединенія съ Ташкентскою желѣзною дорогою у станціи Мартукъ, съ тѣмъ, чтобы дать грузамъ Южно-Сибирской дороги кратчайшій выходъ въ пункты естественнаго тяготѣнія района дороги—на Саратовскій рынокъ и къ южнымъ портамъ. Въ Саратовъ и въ порты Азовскаго и Чернаго морей грузы отъ ст. Мартукъ предположено перевозить по участку Мартукъ-Илецкъ Ташкентской дороги, затѣмъ по намѣченной къ постройкѣ линіи Илецкъ-Уральскъ; отъ Уральска—до Покровской слободы на лѣвомъ берегу р. Волги, по существующей линіи Рязанско-Уральской жел. дороги и, наконецъ, чрезъ Волгу къ Саратову по мосту, также предположенному къ постройкѣ, а отъ Саратова на югъ или по существующимъ дорогамъ, или по новымъ рельсовымъ путямъ, намѣченнымъ для стремленія движенія грузовъ къ южнымъ портамъ.

Выяснившіеся въ настоящее время съ полною опредѣленностью выгодные не только для Сибири, но и для всего государства результаты сооруженія Сибирской желѣзной дороги могутъ въ значительной мѣрѣ предуказать и экономическія послѣдствія Южной магистрали.

Сибирская дорога строилась въ странѣ малонаселенной, колонизація которой въ сколько-нибудь широкихъ размѣрахъ началась только одновременно съ проведеніемъ дороги. Западный участокъ Сибирской дороги не имѣетъ непосредственно вдоль рельсоваго пути производительнаго района; онъ проходитъ по названной изъ-за безлюдія и отсутствія воды „горькой“ линіи. Только за этой линіей, въ разстояніи десятковъ верстъ, дорога собираетъ грузы. И тѣмъ не менѣе, насчитывая при открытіи движенія едва десятокъ милліоновъ пудовъ груза, Сибирская дорога нынѣ перевозитъ уже свыше трехсотъ милліоновъ пудовъ товаровъ. Вывозомъ за границу хлѣба и масла на десятки милліоновъ рублей дорога, несомнѣнно, содѣйствуетъ упроченію нашего платежнаго баланса и приливу въ Россію капиталовъ.

Южная магистраль пройдетъ по мѣстностямъ, уже заселеннымъ, и прорѣжетъ ихъ въ наиболѣе плодородныхъ частяхъ; восточный же участокъ магистрали направится чрезъ богатѣйшія залежи полезныхъ ископаемыхъ. Къ открытію движенія на магистрали обезпечена перевозка одного хлѣба не менѣе 35 милліоновъ пудовъ. Въ дальнѣйшемъ, какъ указано выше, съ заселеніемъ южныхъ степей, количество хлѣбныхъ перевозокъ можетъ возрасти до 70—75 милліоновъ пудовъ. Эта масса хлѣба удовлетворитъ, прежде всего, потребности внутренняго русскаго рынка, который, съ увеличеніемъ городского и неземледѣльческаго населенія, быстро растетъ и тѣмъ вызываетъ сокращеніе вывоза хлѣба за границу. За обезпеченіемъ внутренняго рынка, хлѣбъ, доставленный Южной магистралью, пойдетъ чрезъ южные порты за границу. Цѣны на хлѣбъ въ портахъ, устойчиво стоящія за послѣднее время, вполнѣ допускаютъ такія перевозки. Средняя цѣна пуда пшеницы за пятилѣтіе 1907—1911 г.г. въ Ростовѣ на Дону составляла 1 р. 17 коп. Провозная плата пуда пшеницы, даже изъ конечнаго пункта Южно-Сибирской магистрали—Семипалатинска до Ростова чрезъ Орскъ-Мартукъ-Сара-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

товъ-Миллерово, при сооруженіи желѣзной дороги Саратовъ-Миллерово, составитъ за 3.000 съ лишнимъ верстъ пути 46 коп. Себѣ стоимость пуда пшеницы въ южно-сибирской степи, по даннымъ статистико-экономическихъ обслѣдованій, въ частно-предпринимательскомъ хозяйствѣ, при наемныхъ рабочихъ и на арендованной землѣ, составляетъ 50 коп. Въ крестьянскомъ же производствѣ на надѣльныхъ земляхъ, силами самихъ крестьянскихъ семей, себѣ стоимость зерна не превыситъ 35 коп. на пудъ. Если къ стоимости провоза отъ Семипалатинска до Ростова прибавить еще 4 коп. на нагрузку и выгрузку зерна въ вагоны, то окажется, что производитель хлѣба самаго отдаленнаго участка Южно-Сибирской магистрали получитъ за каждый пудъ пшеницы, отправленный въ Черноморскіе порты, до 60 коп., т.-е. чистый доходъ съ пуда пшеничнаго зерна составитъ для него 20—25 коп. Чистый же доходъ для производителей хлѣба въ районѣ средней и западной частей Южно-Сибирской магистрали будетъ больше почти въ два раза, т.-е. 40—50 коп. Подобная чистая доходность можетъ быть признана нормальной, и она будетъ служить достаточнымъ побудительнымъ мотивомъ для успѣшнаго расширенія въ районѣ Южно-Сибирской дороги хлѣбнаго производства.

Такимъ образомъ, Южно-Сибирская дорога откроетъ широкій хлѣбный вывозъ за границу и уже однимъ этимъ окажетъ существенное вліяніе на улучшеніе нашего расчетнаго баланса.

Подъѣздные пути къ Сибирской желѣзной дорогѣ и къ другимъ существующимъ линіямъ.

Изъ числа желѣзнодорожныхъ линій, примыкающихъ къ Сибирской магистрали, первой была разрѣшена къ постройкѣ *Тюмень-Омская дорога*, которую слѣдуетъ разсматривать не столько, какъ подъѣздной путь къ магистрали, сколько какъ вторую ея колею. Въ виду отсутствія воды и безплодности мѣстностей, прилегающихъ къ западному участку Сибирской дороги отъ Челябинска до Омска, вмѣсто укладки второго пути на этомъ участкѣ, признано было предпочтительнымъ продолжить линію Екатеринбургъ-Тюмень, до Омска, черезъ густо-заселенные Ялуторовскій, Тюменскій, Ишимскій и Тюкалинскій уѣзды Тобольской губерніи, изобилующіе хлѣбомъ и извѣстные широкимъ развитіемъ маслодѣлія.

Тюмень-Омская дорога начата постройкою въ 1909 г.; въ 1913 году открыта для движенія.

Тюмень-Омская дорога была единственная изъ разрѣшенныхъ въ 1909 г. желѣзнодорожныхъ линій въ Сибири, которая строилась казною. Сооруженіе всѣхъ остальныхъ нижеуказанныхъ рельсовыхъ путей предоставлено частнымъ капиталамъ.

Въ теченіе 1910—1912 г.г. разрѣшены три подъѣздныхъ линіи къ Сибирской дорогѣ въ Алтаѣ: 1) *Ново-Николаевскъ-Барнаулъ-Семипалатинскъ съ вѣткою на Бійскъ*, 2) *Юрга-Кольчугино* и 3) *Татарскъ-Славгородъ*.

Первая дорога, какъ было отмѣчено выше, предполагалась въ качествѣ головного участка Туркестанско-Сибирской дороги еще въ 1900-хъ годахъ.

Районъ этой дороги, въ части своей между Ново-Николаевскомъ и Барнауломъ и вдоль вѣтви на Бійскъ, представляетъ густо заселенную мѣстность съ плодородной черноземной почвой, дающей наиболѣе устойчивые на Алтаѣ урожаи

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

мягкихъ сортовъ пшеницы. Слѣдующій участокъ линіи отъ Барнаула до Семипалатинска проходитъ также по весьма плодородной мѣстности, особенно въ долинѣ рѣки Алея, гдѣ урожаи, хотя и менѣе устойчивы, въ виду большей сухости климата, но зато по качеству считаются высшими, такъ какъ на мѣстныхъ почвахъ произрастаютъ болѣе цѣнные твердые сорта пшеницы. Въ южной своей части линія пересѣкаетъ край плодородной Бель-агачской степи. Въ районѣ дороги насчитывается 2½ милліона душъ населенія и около четырехъ десятковъ милліоновъ пудовъ хлѣба къ вывозу. Постройка дороги начата; общее ея протяженіе съ вѣткою на Бійскъ рявняется 762 верстамъ.

Вѣтка отъ ст. Юрга Сибирской желѣзной дороги до ст. Кольчугино, длиною въ 187 верстъ, имѣетъ цѣлью открыть доступъ на Сибирскую и Тюмень-Омскую дороги лучшаго въ Сибири по качеству угля изъ Кольчугинскихъ мѣсторожденій Кузнецкаго бассейна. Потребность названныхъ дорогъ въ кольчугинскомъ углѣ опредѣляется не менѣе чѣмъ въ 15 милліоновъ пудовъ. Частное общество, которому Кабинетомъ Его Величества передана эксплуатація угольныхъ залежей Кузнецкаго бассейна, намѣревается продолжить Кольчугинскую вѣтку до Кузнецка и далѣе на соединеніе у Барнаула со строящейся дорогою отъ Ново-Николаевска до Семипалатинска, чтобы такимъ образомъ охватить рельсовымъ кольцомъ весь Кузнецкій угленосный бассейнъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, обслужить плодородныя земли Кузнецкаго уѣзда.

Послѣднимъ по времени (въ 1912 г.) возникъ проектъ Татарскъ-Славгородской дороги, прорѣзывающей Кулундинскую и южную часть Барабинской степей, расположенныхъ вдоль западной границы Томской губерніи и Алтайскаго округа. Еще въ 1907 г. эти степи были пустынны. Въ 1907—1909 годахъ началось здѣсь водвореніе переселенцевъ, и къ 1912 году всѣ земли оказались занятыми. Крестьяне-переселенцы быстро окрѣпли. Они сразу распахали большія пространства и создали столь большіе избытки хлѣба, что черезъ 4 года послѣ приступа къ заселенію Кулунды возникла настоятельная надобность провести рельсовый путь для вывоза хлѣбныхъ излишковъ.

Дорога останавливается пока въ Славгородѣ, центрѣ Кулундинской степи, быстро развивающемся въ городъ. Въ районѣ дороги насчитывается до 700.000 человѣкъ населенія.

Изысканія славгородской дороги закончены и сооруженіе линіи предоставлено частнымъ предпринимателямъ.

Въ 1911 году разрѣшено строить также на частные капиталы желѣзную дорогу *Ачинскъ-Минусинскъ*. Дорога эта проходитъ по богатому югу Ачинскаго, а также по сѣверной и центральной части Минусинскаго уѣздовъ. Она дастъ выходъ избытку мѣстной пшеницы на Сибирскую магистраль и Дальній Востокъ и тѣмъ облегчитъ задачу освобожденія нашихъ дальневосточныхъ областей отъ зависимости отъ маньчжурскихъ хлѣбовъ. Дорога дастъ возможность прочно устроиться въ этомъ богатомъ краѣ переселенцамъ, которые до настоящаго времени, изъ-за низкихъ цѣнъ на зерно (средняя за послѣднее десятилѣтіе цѣна на пшеницу въ селахъ Минусинскаго уѣзда—55 коп. за пудъ, тогда какъ на линіи Сибирской желѣзной дороги въ Ачинскѣ и Красноярскѣ—75—90 коп.), не могли расширить своихъ распашекъ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Кромѣ перечисленныхъ разрѣшенныхъ къ постройкѣ дорогъ, примыкающихъ къ Сибирской магистрали, правительственнымъ планомъ желѣзнодорожнаго строительства намѣчена также къ югу отъ нея вѣтка *отъ Петропавловска до Кокчетава*, которая будетъ обслуживать наиболѣе заселенный и богатый районъ Степного края. Проведеніе названной вѣтки поставлено въ первоочередную задачу.

Подъѣздныя линіи къ Сибирской магистрали предположены и къ сѣверу отъ нея.

Такъ, намѣчаются 1) соединеніе рельсовымъ путемъ *Томска съ Енисейскомъ* чрезъ колонизуемыя нынѣ пространства Причулымья и 2) соединеніе *золотоноснаго бассейна на р. Ленѣ съ Сибирской дорогой.*

Что касается желѣзнодорожныхъ линій, примыкающихъ къ сѣти дорогъ Европейской Россіи, то среди нихъ слѣдуетъ назвать: 1) строящуюся дорогу *Кустанай-Троицкъ*, которая проходитъ по Кустанайскому уѣзду Тургайской области, сплошь покрытому переселенческими поселками, и у г. Троицка соединяется съ дорогою того же названія, и 2) продолженіе разрѣшенной къ постройкѣ линіи *Екатеринбургъ—село Саитково на р. Тавдѣ до г. Тобольска.*

Желѣзныя дороги для вывоза черезъ Сибирь въ Китай и Монголію произведеній русской обрабатывающей промышленности.

Сибирь съ давнихъ поръ связана торговыми интересами съ Монголіей. Непрерывно, въ теченіе десятилѣтій, работая въ Монголіи, русскіе купцы прочно обосновались въ Кобдо, Улясутаѣ и Ургѣ. Русская торговля охватила обширные округа названныхъ городовъ. Завязавъ крѣпкія коммерческія отношенія, эти предпріимчивые русскіе люди довольно долго, по собственной настойчивости и на свой страхъ, дѣлали крупное русское дѣло.

Но расширенію русской торговли въ Монголіи, несмотря на энергію вышеуказанныхъ піонеровъ, препятствовала длинная и тяжелая гужевая перевозка товаровъ, которая удорожала ихъ и затрудняла конкуренцію съ болѣе дешевыми иностранными продуктами.

Отсюда у русскаго правительства возникла мысль соединить монгольскій рынокъ съ русскою сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Такое соединеніе намѣчается *отъ ст. Мысовой или Верхнеудинска на Сибирской дорогѣ до Кяхты.*

Кяхтинскую дорогу предполагается строить средствами казны.

Кяхта лежитъ въ непосредственной близости къ монгольской границѣ. Но кромѣ Кяхты торговля съ Монголіей издавна шла черезъ Минусинскъ, Бійскъ и Семипалатинскъ. Нынѣ, когда всѣ эти пункты связываются рельсовыми путями съ общею сѣтью имперіи, возникли предположенія о продленіи сооружаемыхъ линій до Монголіи.

Новыя желѣзныя дороги въ Туркестанѣ.

Если въ Сибири новыя дороги вызываютъ къ жизни колонизацію, и грузооборотъ ихъ увеличивается въ связи съ ростомъ колонизаціонныхъ работъ, то въ Туркестанѣ—этомъ царствѣ хлопка, гдѣ вся экономическая жизнь опредѣ-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ляется, главнымъ образомъ, урожаемъ хлопка — потребностями хлопководства обусловливается и сооруженіе новыхъ рельсовыхъ путей.

Уже въ 1900-хъ годахъ, какъ выше сказано, поднятъ былъ вопросъ о проведеніи Туркестанско-Сибирской желѣзной дороги, чтобы доставить въ Туркестанъ дешевый сибирскій хлѣбъ и тѣмъ освободить въ краѣ подъ хлопокъ большія площади земель, занятыхъ продовольственными хлѣбами. Но на первое время для той же цѣли признано достаточнымъ соединить хлопковые районы Туркестана съ Семирѣчьемъ. Это соединеніе нынѣ разрѣшено *отъ ст. Арысь Ташкентской желѣзной дороги въ направленіи на Вѣрный до г. Пишпека.* Семирѣчье и прорѣзываемые разрѣшенною дорогою уѣзды Сыръ-дарьинской области съ ихъ богатѣйшими пашнями и пастбищами дѣйствительно дадутъ въ хлопковый районъ нужный хлѣбъ. Хлѣбные излишки въ районѣ будущей Семирѣченской дороги опредѣляются въ 28 милліоновъ пудовъ. Привозъ оттуда хотя бы 20—22 милліоновъ пудовъ хлѣба въ коренной Туркестанъ дастъ возможность обратить подъ хлопокъ до 400.000 десятинъ. При томъ цѣны на пшеницу въ Семирѣчьѣ вдвое дешевле цѣнъ хлопковаго Туркестанскаго района. Здѣсь среднія цѣны держатся на уровнѣ 60 копеекъ; учитывая стоимость перевозки и торговые расходы, можно предположить, что семирѣченскій хлѣбъ придетъ на мѣсто потребленія въ коренной Туркестанъ по цѣнѣ 80—90 копеекъ, что значительно ниже мѣстныхъ цѣнъ. При такихъ условіяхъ ввозъ семирѣченскаго хлѣба надолго обезпечитъ южной полосѣ Туркестана возможность заняться свойственными ей цѣнными культурами, не заботясь о продовольствіи.

Въ будущемъ слѣдуетъ ожидать продолженія Вѣрненской линіи, какъ на сѣверъ къ Семипалатинску, такъ и на востокъ къ Джаркенту и далѣе до Кульджи.

Въ южномъ Туркестанѣ строятся подъѣздные пути къ Средне-азіатской дорогѣ, исключительно въ интересахъ облегченія вывоза хлопка. Нынѣ уже закончено сооруженіе одной подобной линіи *отъ Коканда до Наманган*а; предположено продлить ее по восточной Ферганѣ до Джелабада. Существенное значеніе имѣетъ намѣченное соединеніе южной Бухары съ Средне-азіатской дорогой—*отъ г. Бухары на Термезъ*, важное для развитія торговли съ Афганистаномъ и для обороны на случай перевозокъ войскъ. На очереди стоитъ проведеніе рельсоваго пути *отъ Казалинска черезъ Хиву до Мерва или Чарджуя.*

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Сѣверный морской путь.

(С. В. Востротинъ).

Удачныя плаванія знаменитаго изслѣдователя полярныхъ странъ Фритіофа Нансена въ 1913 году на пароходѣ „Корректъ“ изъ Норвегіи въ устье Енисея, и кап. Вилькицкаго, прошедшаго съ морскими транспортами „Таймыръ“ и „Вайгачъ“ изъ Владивостока черезъ Беринговъ проливъ на западъ до мыса Челюскина и открывшаго землю „Николая II“ и острова „Цесаревича Алексѣя“ и „Генерала Вилькицкаго“, вновь привлекли вниманіе широкихъ общественныхъ круговъ не только въ Россіи, но и за границей къ сѣверному морскому пути. Путь этотъ не можетъ не интересовать особенно насъ, русскихъ, если принять во вниманіе, что Россія, раскинувшись отъ Атлантическаго океана до Тихаго, главной частью своей, такъ сказать, фасадомъ своимъ въ предѣлахъ Азіи обращена къ Ледовитому океану, куда впадаютъ великія сибирскія рѣки, прорѣзывающія сѣтью своихъ судоходныхъ развѣтвленій всю Сибирь во всѣхъ направленіяхъ, отъ границъ Китая до береговъ Ледовитаго океана, открывающаго прямой доступъ воднымъ путемъ въ Европейскую Россію и за границу. Необходимость пользованія этимъ путемъ вызывается въ настоящее время не только интересами научными—географическими, но и общегосударственными и торговыми.

Еще большее значеніе пріобрѣтаетъ сѣверный морской путь, если будетъ разрѣшена поставленная задача о возможности плаванія изъ Атлантическаго океана въ Тихій вдоль всего сѣвернаго побережья Европейской и Азіатской Россіи.

Важность этого пути въ экономической жизни Европы и Азіи угадывали европейскіе мореплаватели уже въ XVI вѣкѣ. Послѣ открытія Америки, избороздивъ всѣ океаны, они направили всю свою энергію на Сѣверный Ледовитый океанъ и здѣсь разсчитывали сдѣлать новыя открытія на благо человѣчества.

Поэтому въ настоящее время является необходимымъ окинуть хотя бѣглымъ взглядомъ историческій ходъ плаваній сѣвернымъ морскимъ путемъ изъ Атлантическаго океана и Тихаго къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ и вокругъ всего Азіатскаго побережья, какъ съ учеными цѣлями, такъ и съ торговыми.

Піонерами въ области арктическихъ плаваній были, несомнѣнно, викинги-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

норманн[illegible],—предки современныхъ норвежцевъ; имъ принадлежитъ честь открытія и заселенія Исландіи и Гренландіи и проникновенія далѣе на сѣверъ Европейскаго континента.

Норвежецъ Отэръ еще болѣе тысячи лѣтъ назадъ обогнулъ самый сѣверный мысъ Европы—Нордъ-капъ. Что же касается до попытокъ проникнуть далѣе на востокъ—въ Карское море, къ берегамъ Сибири и открыть такъ называемый „сѣверо-восточный проходъ", то онѣ производились многими выдающимися мореплавателями разныхъ націй въ теченіе нѣсколькихъ столѣтій.

Во всѣхъ первыхъ экспедиціяхъ главнымъ стремленіемъ иностранцевъ было открыть кратчайшій водный путь въ Китай и, особенно, въ богатую всякими дарами Индію, обыкновенные пути въ которую въ то время ревниво оберегались испанцами и португальцами.

Въ открытіи сѣверо-восточнаго прохода соперничали другъ съ другомъ, главнымъ образомъ, англичане, голландцы и датчане. Первымъ, положившимъ начало поискамъ сѣверо-восточнаго прохода въ Тихій океанъ, былъ знаменитый отецъ полярныхъ изслѣдованій Себастіанъ Каботъ. Весною 1553 года, подъ руководствомъ Кабота, была снаряжена первая англійская экспедиція, состоявшая изъ трехъ судовъ, подъ общимъ начальствомъ сэра Гуго Виллоуби. Штормъ у береговъ Норвегіи раздѣлилъ эскадру. Виллоуби съ двумя судами прошелъ до Новой Земли и, вернувшись назадъ, зазимовалъ на берегахъ Мурмана, поблизости Колы, гдѣ, какъ онъ самъ, такъ и вся его команда погибли отъ голода и болѣзней, но гдѣ теперь безпрепятственно плаваютъ, въ теченіе извѣстнаго времени, тысячи судовъ и пароходовъ. Командиръ же 3-го корабля, Ричардъ Ченслеръ, добрался благополучно до устья Сѣверной Двины, неожиданно открывъ вмѣсто пути въ Индію путь въ Россію, гдѣ былъ милостиво принятъ Іоанномъ Грознымъ, который потомъ даровалъ англичанамъ обширныя привилегіи для торговыхъ сношеній съ Россіей.

Это плаваніе имѣло впослѣдствіи огромное значеніе для обѣихъ странъ, и путь черезъ Архангельскъ былъ до XVII-го вѣка единственнымъ окномъ для морскихъ сношеній Россіи съ Европой.

Въ слѣдующіе годы снаряжались все новыя и новыя экспедиціи, какъ, напр., Стефана Баррофа въ 1556 г., Пэта и Джакмана въ 1580 г., но всѣ онѣ были неудачны, и англичане скоро отказались отъ мысли открыть сѣверо-восточный проходъ. Вмѣсто нихъ выступили голландцы, которые, къ этому времени получивъ самостоятельность, стали соперничать съ испанцами, португальцами и англичанами въ морской торговлѣ. Экспедиція Корнелія Ная 1594—1595 годовъ, знаменитаго Баренца 1596 г., Гудсона 1608 г., Корнелія Босмана 1625 г. и др. — всѣ онѣ не проникли далѣе Новой Земли, Вайгача и рѣки Кары. Льды Карскаго моря заставляли ихъ возвращаться назадъ.

Когда послѣдняя попытка англичанина Вуда въ 1676 г. окончилась неудачей, все вниманіе Западной Европы обращается на отысканіе сѣверо-западнаго прохода.

Однако, упомянутые выше англійскіе и голландскіе мореплаватели: Стефанъ Баррофъ, Корнелій Най и др. въ описаніяхъ своихъ путешествій указываютъ, что около Новой Земли, Вайгача, Югорскаго Шара они встрѣчали русскихъ, напра-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

влявшихся на своихъ кочахъ, иногда до 30 штукъ, на рѣки Обь и Енисей съ торговыми цѣлями, и по свидѣтельству иностранцевъ того времени—„русскіе были смѣлые и хорошіе моряки, и у нихъ были такія суда, которыя при попутномъ вѣтрѣ шли скорѣе англійскихъ". Путь этотъ лежалъ вдоль береговъ Россіи и Сибири, черезъ Карское море до полуострова Я-мала, который одни пересѣкали волокомъ, черезъ рѣчки Мутную и Зеленую и черезъ перешеекъ между ними, другіе же огибали моремъ.

Въ описаніяхъ голландскихъ экспедицій, сдѣланныхъ Яномъ ванъ-Линшотеномъ и опубликованныхъ въ 1601 году съ весьма интересными картами того времени, говорится, что вторая голландская экспедиція, состоявшая изъ 6 судовъ, нагруженныхъ товарами и деньгами, прибыла къ Югорскому Шару 19 августа 1595 года, гдѣ встрѣтила ледъ. Отъ русскихъ промышленниковъ и самоѣдскаго князька она собрала чрезвычайно интересныя свѣдѣнія, что ледъ въ скоромъ времени исчезнетъ и что лѣто продолжится еще 7 недѣль, но что иногда плывучій ледъ держится въ проливѣ все лѣто, что зимою проливъ замерзаетъ, но море по обѣ стороны пролива не замерзаетъ; наконецъ, что русскіе корабли, нагруженные товарами, ходятъ ежегодно черезъ проливъ этотъ мимо Оби на рѣку Енисей, гдѣ зимуютъ, что жители по р. Енисею православнаго вѣроисповѣданія. Вмѣстѣ съ тѣмъ самоѣды дали экспедиціи также вѣрныя свѣдѣнія о дальнѣйшихъ берегахъ Ледовитаго океана, лежащихъ за Енисеемъ [1]).

Экспедиціи удалось вскорѣ выйти въ Карское море, но увидѣвъ плавающій ледъ и боясь подвергать опасности отъ льдовъ суда, нагруженныя дорогими товарами, суда рѣшили вернуться въ Голландію.

Уже тогда, очевидно, было развито широко торговое судоходство между сѣвернымъ побережьемъ Россіи и сибирскими рѣками—Обью и Енисеемъ. Все это ясно показываетъ, что путь по Ледовитому океану вдоль сѣверныхъ береговъ Россіи и Сибири въ сибирскія рѣки былъ еще раньше пройденъ русскими промышленниками и торговцами. Трудно сказать, кто и когда прошелъ первымъ по этому пути, но вѣроятнѣе всего, что честь принадлежитъ предпріимчивымъ и отважнымъ новгородцамъ. Профессоръ Буцинскій [2]) высказываетъ мнѣніе, что морской путь въ Мангазею извѣстенъ былъ новгородцамъ и суздальскимъ колонистамъ задолго до основанія Архангельска и на основаніи нѣкоторыхъ историческихъ указаній считаетъ, что новгородцы еще въ 1364 г. ходили именно изъ устьевъ Сѣверной Двины, Бѣлымъ моремъ, Карскимъ моремъ и рѣчками полуострова Я-мала въ Обскую губу на рѣку Обь и воевали тамошнихъ инородцевъ. Нѣкоторые историки склонны относить начало этихъ плаваній даже къ XI вѣку. Въ „Историческомъ описаніи Россійской коммерціи" Чулкова читаемъ: „жители Сѣверной страны для полученія мягкой рухляди какъ прежде, такъ и по построеніи города Архангельска, ѣздили на рѣку Обь и до Мангазеи". Новгородцы совершали плаваніе ради обдорскихъ и тазовскихъ или мангазейскихъ самоѣдовъ, у которыхъ былъ въ изобиліи драгоцѣнный пушной товаръ. Лербергъ, имѣя въ виду упомя-

[1]) А. Е. Норденшельдъ. „Вокругъ Европы и Азіи на пароходѣ „Вега" въ 1878—1880 г.г., страницы 226—234.

[2]) Проф. П. Н. Буцинскій. „Мангазея и Мангазейскій уѣздъ".

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

нутыя выше попытки голландцевъ и англичанъ въ XVI и XVII вѣкѣ пробраться въ Сѣверный океанъ черезъ Карское море, замѣчаетъ: „какихъ трудовъ и несчастій избавились бы голландскіе и англійскіе мореплаватели, отыскивая сѣверовосточный путь въ Индію, если бы могли пользоваться гидрографическими познаніями, которыя въ Великомъ Новгородѣ извѣстны были за нѣсколько сотъ лѣтъ до того". Мангазея была извѣстна русскимъ и инородцамъ сѣверной Руси задолго до завоеванія въ 1581 г. Сибири Ермакомъ, торговля и промыслы въ тамошнемъ краю давно привлекали туда предпріимчивыхъ людей. Но Московское правительство долгое время объ этомъ ничего или очень мало знало, и только въ самомъ концѣ XVI вѣка до него начали доходить на этотъ счетъ разныя свѣдѣнія. На основаніи лѣтописныхъ данныхъ извѣстно, что въ 1598 г. Царь Ѳеодоръ Іоанновичъ отправилъ въ Мангазею и на Енисей Ѳедора Дьякова съ товарищами для провѣданія этихъ странъ и для обложенія тамошнихъ инородцевъ ясакомъ. Дьяковъ возвратился въ Москву въ 1600 г. Конечно, торговые люди, продолжаетъ проф. Буцинскій, провѣдали о посылкѣ Дьякова и знали, чѣмъ она должна кончиться: правительство построитъ городъ въ Мангазеѣ, и тогда ихъ вольной торговлѣ въ томъ краю настанетъ конецъ. И вотъ они, забѣгая впередъ, въ 1599 г., просятъ Царя Бориса „пожаловать ихъ, разрѣшить имъ ѣздить для торговли и промысловъ въ Мангазею моремъ и рѣкою Обью, на рѣки Пуръ, Тазъ и Енисей и торговать „повольно" съ самоѣдами, которые живутъ по тѣмъ рѣкамъ". Борисъ Ѳеодоровичъ пожаловалъ челобитчиковъ,—разрѣшилъ имъ вольную торговлю въ тѣхъ мѣстахъ, но съ тѣмъ, чтобы они выплачивали въ государеву казну обыкновенную десятинную пошлину и не торговали заповѣдными товарами. Эта грамота дана въ январѣ 1600 года. Въ слѣдующемъ 1601 году, въ царствованіе Бориса Годунова, былъ основанъ городъ Мангазея, въ 200 верстахъ выше устья рѣки Таза, впадающей въ Обскій заливъ. Городъ этотъ въ короткій промежутокъ времени становится центромъ торговли, куда стекаются для мѣнового торга отважные промышленные люди и торговцы со всей сѣверной Россіи.

Вся эта огромная территорія, занятая Мангазейскимъ уѣздомъ, соотвѣтствовавшая, приблизительно, нынѣшнему Туруханскому краю, называлась тогда „заморской государевой вотчиной", и морской путь туда по „студеному морю" назывался „старымъ".

По описанію, городъ Мангазея имѣлъ 5 башенъ, а между ними стѣны, вышиною по $1^1/_2$ саж., въ которыхъ главнымъ образомъ и ютились хаты мѣстнаго населенія. Внутри города было двѣ церкви (Троицкая и Успенская), воеводскій дворъ, съѣзжая изба, таможенная изба, гостиный дворъ, торговая баня, амбары, лавки и тюрьма.

Ежегодно тамъ устраивалась ярмарка, когда торговые и промышленные люди съ торговъ и промысловъ возвращались на Русь, и временно собиралось свыше двухъ тысячъ человѣкъ пріѣзжихъ гостей. Служилые люди, казаки и стрѣльцы, духовенство, толмачи составляли постоянное населеніе города. Обороты торговли съ Мангазеей для того времени доходили до крупныхъ цифръ, привозилось товаровъ на нѣсколько сотъ тысячъ рублей, много поступало средствъ и въ государеву казну.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Кромѣ ясака, который собирался съ инородцевъ мѣхами, были установлены разнообразныя пошлины, крайне отягощавшія торговцевъ и промышленниковъ, какъ-то: поголовныя, амбарныя, лавочныя, поживотныя, проѣзжія, отъѣзжія и др., но самая главная пошлина—это десятинная съ промысловъ, съ купли и продажи всякихъ товаровъ и разныхъ съѣстныхъ припасовъ, которые торговые и промышленные люди привозили въ Мангазею, за исключеніемъ хлѣба, который пропускался безпошлинно. Потомъ была установлена пошлина и на хлѣбъ, привозившійся сначала съ Руси, но съ развитіемъ хлѣбопашества въ Верхотурскомъ, Туринскомъ и Тюменскомъ уѣздахъ доставлявшійся по притокамъ р. Оби въ Тазовскую Губу и Мангазею. Въ этихъ сибирскихъ уѣздахъ въ урожайные годы пудъ муки стоилъ нѣсколько копеекъ, а въ Мангазеѣ и Туруханскѣ онъ продавался по 50 коп., по рублю и по 2 рубля.

Но кромѣ установленныхъ пошлинъ крупною статьею денежныхъ доходовъ въ Мангазеѣ была продажа вина и меду,—тамъ былъ открытъ государевъ кабакъ.

Однако Тобольскій воевода кн. Куракинъ (въ 1616 г.), не сочувствовавшій торговымъ сношеніямъ моремъ съ Сибирью, началъ писать въ Москву, что „торговые и промышленные люди ходятъ кочами отъ Архангельскаго города на Карскую губу и на волокъ въ Мангазею, а *другая дорога съ моря въ Енисейское устье большими судами*, и что нѣмцы нанимали русскихъ людей, чтобы ихъ отъ Архангельскаго города провели въ Мангазею [1]).

Сообщая въ Москву свѣдѣнія о морскомъ пути въ Мангазею, воевода князь Куракинъ высказывалъ свои опасенія, что имъ могутъ воспользоваться нѣмцы, „а по здѣшнему, государь“, писалъ этотъ воевода: „по сибирскому смотря дѣлу, нѣкоторыми обычаи нѣмцамъ въ Мангазею торговать ѣздити позволить не можно; да не токмо имъ ѣздити, инобъ, государь, и русскимъ людямъ моремъ въ Мангазею отъ Архангельскаго города для нѣмцевъ ѣздить не велѣть, чтобъ на нихъ смотря нѣмцы дороги не узнали и пріѣхавъ бы воинскіе многіе люди сибирскимъ городамъ какія порухи не учинили“.

По полученнымъ на допросѣ воеводою свѣдѣніямъ—отъ Архангельскаго города ходъ къ Мангазеѣ близокъ: „по вся годы многіе торговые и промышленные люди ходятъ кочами со всякими нѣмецкими товарами и хлѣбными запасами и поспѣваютъ до Мангазеи въ 4—4½ недѣли“.

Эти донесенія такъ всполошили московское правительство Михаила Ѳеодоровича, что въ томъ же году было запрещено подъ страхомъ великой опалы и казни плавать этимъ путемъ въ Мангазею и обратно, а всѣхъ торговыхъ и промышленныхъ людей приказано было направлять въ Мангазею и изъ Мангазеи на г. Березовъ и Тобольскъ черезъ Верхотурскую заставу. А одного изъ разсказчиковъ про нѣмецкихъ людей—Еремку Савина даже велѣно „за то, что чаетъ онъ по вся годы нѣмецкихъ людей приходу, бити батоги нещадно, чтобы на то смотря инымъ было неповадно воровствомъ смуту затѣвать“.

Эти распоряженія, наносившія смертельный ударъ морской торговлѣ и закрывавшія сибирское сѣверное поморье не только отъ Европы, но и отъ самой Россіи, вызвали на имя Царя челобитную торговыхъ и промышленныхъ людей

[1]) Русск. Истор. Библ. Т. II, стр. 1049—1035.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

всѣхъ городовъ, которые ходятъ для торговъ своихъ и промысловъ въ Мангазею. Въ челобитной своей они писали,—чтобы „ихъ пожаловать, велѣти имъ изъ Мангазеи къ Руси и въ Мангазею съ Руси ходити позволить большимъ моремъ и черезъ Камень попрежнему, чтобы имъ впредь безъ промысловъ не быть, а государевой соболиной казнѣ въ ихъ безторжищѣ и безпромыслу въ десятой пошлинѣ убытку не было". И Царь пожаловалъ торговыхъ и промышленныхъ людей всѣхъ городовъ и велѣлъ имъ ходить съ Руси въ Мангазею и изъ Мангазеи на Русь *большимъ моремъ* и черезъ Камень попрежнему; онъ велитъ только скрывать этотъ ходъ, чтобъ объ немъ не провѣдали нѣмцы.

Но воевода князь Куракинъ не успокоился на этомъ. Въ своихъ дальнѣйшихъ отпискахъ въ Москву онъ продолжаетъ настаивать на воспрещеніи плавать въ Мангазею большимъ моремъ, такъ какъ невозможно будетъ пошлину собирать, поэтому необходимо направлять торговыхъ и промышленныхъ людей въ Сибирь и обратно только сухимъ путемъ, черезъ заставы. Тогда „государевѣ пошлинѣ прибыль будетъ вдвое", и кромѣ того нѣмецкіе люди по слѣдамъ русскихъ могутъ пробраться въ Мангазею и на Енисей и тогда государевой казнѣ навѣрно будетъ ущербъ. Въ заключеніе своей отписки кн. Куракинъ добавляетъ, что о заказѣ государевомъ въ сибирскіе и въ поморскіе города къ воеводамъ онъ писалъ, а „укрѣпитца ль тотъ заказъ или нѣтъ, и мнѣ холопу твоему того невѣдомо, потому: мѣста далные, а поморскіе городы присудъ не сибирскій, и моихъ холопа твоего отписокъ не слушаютъ. И буде, государь, которыми мѣрами корабельной ходъ моремъ въ Мангазею проищетца, а мнѣ бы въ томъ отъ тебя государя въ опалѣ не быть".

Эти сообщенія еще болѣе испугали московское правительство, и въ своихъ отвѣтныхъ грамотахъ оно приказываетъ: „а будетъ которые русскіе люди пойдутъ въ Мангазею большимъ моремъ и учнутъ съ нѣмцами торговати мимо нашего указу, а тѣмъ ихъ непослушаньемъ и воровствомъ и измѣною нѣмцы или иные какіе иноземцы въ Сибирь дорогу отыщутъ, и тѣмъ людямъ, за то ихъ воровство и за измѣну, быти казненнымъ злыми смертьми и домы ихъ велимъ разорити до основанія".

Князь Куракинъ добился такимъ образомъ въ концѣ концовъ того, что въ 1620 году было повелѣно запереть морской ходъ въ Сибирь и русскимъ людямъ подъ страхомъ смертной казни, а для прегражденія пути по волоку на рѣкахъ Мутной и Зеленой построить остроги.

„На островъ Матвѣевъ и на Югорскій Шаръ лѣтомъ отправлялась стража, которая должна была собирать пошлины съ промышленниковъ и торговцевъ въ пользу казны. Этотъ сборъ производился съ большими стѣсненіями и лихоимствомъ. Такія мѣры имѣли до того гибельное вліяніе на русское, собственно, бѣломорское мореходство, что къ концу XVII столѣтія не только купцы, но и звѣропромышленники прекратили морскія плаванія на востокъ и даже на Новую Землю и ограничились только ближайшими водами" [1]).

Съ тѣхъ поръ Мангазея быстро идетъ къ упадку, становится мало кому нужной. Русскіе торговцы и зыряне привозили на рѣки Тазъ и Енисей разныя

[1]) Студитскій. „Исторія открытія морского пути изъ Европы въ устья сибирскихъ рѣкъ".

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

желѣзныя, мѣдныя, оловянныя и деревянныя издѣлія, мужскія и женскія рубахи, поношенныя и новыя, разноцвѣтные зипуны англійскаго и сермяжнаго сукна и пр. Плаванія свои они совершали по Ледовитому океану безъ всякихъ морскихъ картъ, даже безъ компаса, на небольшихъ судахъ-кочахъ, и между тѣмъ о крушеніяхъ на морскомъ пути нѣтъ и помину. Весь путь морской изъ устьевъ Двины при благопріятной погодѣ совершался въ одинъ мѣсяцъ, а если выплывали изъ Мезени, Пинеги, Печоры, то достигали Мангазеи гораздо скорѣе.

Для всѣхъ этихъ двинянъ, мезенцевъ, пинежанъ, устюжанъ, которые главнымъ образомъ и вели тамъ торговлю, морской путь былъ гораздо ближе и легче, чѣмъ тотъ, который установило московское правительство черезъ Верхотурье и Тобольскъ. Одно только плаваніе изъ Тобольска до Мангазеи, при благопріятной погодѣ, требовало 8 недѣль, а при неблагопріятныхъ условіяхъ продолжалось и 13 недѣль, и суда часто терпѣли аваріи въ Обской губѣ. Да сколько еще нужно было времени для жителей сѣверныхъ губерній, чтобы добраться съ товарами до г. Тобольска.

Къ концу царствованія Михаила Ѳеодоровича торговля города Мангазеи значительно пала. Къ тому же и мѣстные промыслы сократились: соболи и бобры опромышлялись, начали создаваться новые торговые центры. Наконецъ и нѣкоторыя случайныя обстоятельства имѣли большое вліяніе на паденіе города Мангазеи, а именно: съ 1641 г. и до 1644 г. въ этотъ городъ не пришло ни одной кочи съ хлѣбомъ: всѣ онѣ были разбиты бурями въ Обской губѣ. И въ Мангазеѣ насталъ великій голодъ. Къ довершенію несчастья въ 1643 г. городъ почти весь выгорѣлъ: сгорѣли воеводскій дворъ, государевы амбары, съѣзжая изба, нѣкоторыя городскія стѣны, а оставшіяся отъ пожара постройки были или разломаны, или раскрыты.

Хотя изъ Казанскаго дворца и шлются распоряженія возобновить, построить погорѣвшія зданія, но исполнить приказъ оказывается уже невозможнымъ, — не подъ силу для мѣстнаго населенія, котораго, какъ оказалось, оставалось небольшое число: „насъ служилыхъ людишекъ всего 94 человѣка, отвѣчали въ Москву, да изъ нихъ 70 человѣкъ посылаются на государевы службы по ясачнымъ зимовьямъ и съ ясакомъ въ Москву, 10 человѣкъ сидятъ въ тюрьмѣ и остается въ Мангазейскомъ городѣ для береженья государевой казны всего 14 человѣкъ. Да и тѣ, за неприходомъ судовъ съ провіантомъ, терпятъ голодъ и разбѣгаются“. Существованіе Мангазеи приносило уже одинъ только вредъ торговымъ и промышленнымъ людямъ, лишнюю тяготу, попадать въ нее сдѣлалось болѣе доступнымъ кружнымъ путемъ, черезъ Енисейскъ и Туруханскъ, чѣмъ черезъ Обскую губу; между тѣмъ московское правительство продолжало сохранять этотъ городъ до самаго 1672 года, когда онъ, наконецъ, былъ перенесенъ къ устью р. Турухана на Енисеѣ. Въ нынѣшнемъ Туруханскѣ и въ селѣ Монастырскомъ при впаденіи рѣки Нижней Тунгуски въ р. Енисей сохраняются и нѣкоторыя реликвіи старой Мангазеи. И по настоящее время можно видѣть на высокой, отдѣльно стоящей деревянной колокольнѣ при церкви въ Туруханскѣ колокола, перевезенные изъ Мангазеи и доставленные туда, безъ сомнѣнія, сѣвернымъ морскимъ путемъ съ голландской надписью слѣдующаго содержанія: „Anno 1616 haeccampana svmtibrei pvr peclesemens estoflata honore dei et bsannae“.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Башня при Туруханской церкви, гдѣ висятъ голландскіе колокола, перевезенные изъ Мангазеи.

Мангазея перестаетъ существовать, и совершенно исчезаетъ съ лица земли торговый городъ. На мѣстѣ старой Мангазеи находится лишь небольшая построенная впослѣдствіи часовня. (См. рисунокъ т. I, стр. 201).

Что касается до значенія Мангазеи въ исторіи торговли сибирскаго края, то, какъ пишетъ кн. М. А. Оболенскій [1]), ясно видно, что она начинала уже занимать важное мѣсто, и, если бы не гибельная таможенная система, такъ деспотически господствовавшая надъ нашей древней торговлей, то нѣтъ сомнѣнія, что Мангазея скоро стала бы однимъ изъ главныхъ торговыхъ пунктовъ Сибири. За это ручалось самое мѣстоположеніе Мангазеи, исключавшее необходимость возить товары сухимъ путемъ и, напротивъ, представлявшее огромныя выгоды водныхъ сообщеній, которыя начинали уже становиться *обыкновенными*. Крайній сѣверъ Сибири, говоритъ проф. Буцинскій [2]),—Обдорія и Мангазея—былъ извѣстенъ русскимъ людямъ гораздо ранѣе, чѣмъ средняя или южная полосы этого края. А между тѣмъ въ историческомъ отношеніи упомянутая мѣстность для многихъ и очень многихъ—terra incognita, невѣдомая земля, покрытая мракомъ глубокой старины. И неудивительно. Обдорію, по крайней мѣрѣ, напоминаетъ нынѣ существующій городъ Обдорскъ, а Мангазея давнымъ давно сошла съ географическихъ картъ. Та часть Сибири, которая въ XVI и XVII вѣкахъ извѣстна была подъ именемъ Мангазеи, нынѣ ничѣмъ не обращаетъ на себя вниманія; по этому глухому, непривѣтливому краю въ настоящее время только бродятъ со своими оле-

[1]) Русск. Ист. Библ. Т. II, стр. 1125—1132.
[2]) Проф. П. Н. Буцинскій „Мангазея и Мангазейскій уѣздъ".

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Снимокъ съ русской старинной карты Сѣвернаго Ледовитаго океана (нач. XVII столѣтія), напечатанной въ 1612 году въ трудахъ голландской экспедиціи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

нями и собаками самоѣды. А въ старину было время, когда въ этомъ краѣ кипѣла жизнь, процвѣтали торговля и промышленность, доставлявшія большія выгоды и московскимъ Царямъ, и ихъ подданнымъ; о немъ когда-то говорили, какъ говорятъ о странѣ, текущей медомъ и млекомъ. Вѣдь Мангазея въ старину—это золотое дно, своего рода Калифорнія, куда жадно стремились за добычей драгоцѣннаго пушного звѣря жители нынѣшнихъ сѣверныхъ губерній: Архангельской, Вологодской, Пермской и др.

Съ воспрещеніемъ морскихъ плаваній въ Мангазею всякое морское торговое движеніе прекращается болѣе чѣмъ на 250 лѣтъ, а сѣверный морской торговый путь не только забытъ, но исчезла даже вѣра въ возможность плаваній по Карскому морю, считавшемуся впослѣдствіи непроходимымъ ледникомъ. „Послѣ экспедиціи Вуда (1676 г.) плаванія собственно съ цѣлью открытія сѣверо-восточнаго прохода почти прекращаются, и наступаетъ 200-лѣтній промежутокъ до плаванія Норденшельда на „Вегѣ“ въ 1878—1879 г.г., окончательно рѣшившаго этотъ вѣковой вопросъ [1])“.

Удачное плаваніе Норденшельда не носитъ случайный характеръ: успѣхъ его былъ подготовленъ многочисленными плаваніями у береговъ Новой Земли, по Карскому морю и вдоль сѣверныхъ азіатскихъ береговъ. Только благодаря этимъ плаваніямъ, физико-географическія условія этихъ водъ были настолько изучены, что явилась возможность составить опредѣленный планъ плаванія вокругъ сѣверныхъ береговъ Азіи для рѣшенія той задачи, которая въ средніе вѣка составляла завѣтную мечту столь многихъ мореплавателей и географовъ. Въ числѣ этихъ подготовительныхъ трудовъ особенное значеніе имѣетъ такъ называемая „большая сѣверная экспедиція“ [2]), задуманная еще Петромъ Великимъ и снаряженная въ царствованіе Анны Іоанновны для изслѣдованія и описанія сѣверныхъ береговъ Россіи и Сибири съ 1734 по 1743 годъ. Слишкомъ тяжелые труды пришлось перенести Муравьеву и Павлову, Малыгину и Скуратову, Овцыну и Минину, Прончищеву и Челюскину, Стерлигову и Лаптеву и др. — этимъ первымъ описателямъ береговъ Сибири. Дурное устройство судовъ того времени, построенныхъ на мѣстѣ, въ сибирскихъ рѣкахъ, часто плохое снаряженіе, неудачный выборъ времени для плаванія и др. часто заставляли, не дойдя до цѣли, возвращаться обратно или зимовать на негостепріимныхъ берегахъ Ледовитаго океана и погибать отъ голода, холода и цынги.

Несмотря на всѣ эти трудности, съ рѣдкой настойчивостью, хотя по участкамъ, въ теченіе, иногда, цѣлаго ряда лѣтъ, сѣверные берега Россіи и Сибири были описаны русскими моряками, совершившими плаваніе на судахъ, и только самый сѣверный мысъ Азіи и часть Таймырскаго полуострова, несмотря на многочисленныя попытки моряковъ сѣверной экспедиціи, не были обойдены моремъ на суднѣ. Они были тогда же описаны мичманомъ Челюскинымъ, объѣхавшимъ ихъ сухимъ путемъ на саняхъ.

Нельзя не упомянуть здѣсь о проектѣ нашего знаменитаго академика Ломо-

---

[1]) Ю. М. Шокальскій „Морской путь въ Сибирь“.

[2]) Ал. Соколовъ. „Описаніе трудовъ сѣверной экспедиціи“. Записки Гидрографическаго Департамента, ч. IX—1851 г.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

КАРТА СѢВЕРНАГО ПОЛЯРНАГО ОКЕАНА,
СОСТАВЛЕННАЯ М. В. ЛОМОНОСОВЫМЪ.

Копія съ карты, хранящейся въ Императорской Публичной библіотекѣ,
при рукописи Ломоносова.

Уменьшена противъ оригинала на 1/9.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

носова, представленномъ имъ въ 1763 г. Его Высочеству генералъ-адмиралу Павлу Петровичу „о сѣверномъ ходѣ въ Остъ-Индію Сибирскимъ океаномъ". Снаряженная, по проекту Ломоносова, экспедиція состояла изъ 3-хъ судовъ подъ начальствомъ Чичагова. Чичаговъ искалъ (1765—1766 г.г.) сѣверо-западный проходъ отъ Шпицбергена, но ему не удалось проникнуть далеко. Ломоносовъ скончался 4 апрѣля 1765 г. Такъ какъ экспедиція Чичагова была содержима въ величайшемъ секретѣ „даже и отъ Сената до времени", то понятно, что проектъ Ломоносова также оставался тайною. Потомъ его забыли. Данныя и разсужденія Ломоносова въ этомъ проектѣ чрезвычайно интересны и въ настоящее время; здѣсь приведено лишь нѣсколько строкъ изъ заключительной главы: „Есть ли толикая слава (открытія сѣвернаго морского прохода) сердецъ нашихъ не движетъ, то подвигнуть должно нареканіе отъ всей Европы, что имѣя Сибирскаго океана оба концы и цѣлый берегъ въ своей власти, не боясь никакого препятствія въ поискахъ отъ непріятеля, а положивъ на то уже знатныя иждивенія съ добрыми успѣхами, оставляемъ все втуне; не пользуемся Божескимъ благословеніемъ, которое лежитъ въ глазахъ и рукахъ нашихъ тщетно; и содержа флоты на великомъ иждивеніи, всему Государству чувствительномъ, не употребляемъ въ пользу, ниже во время мира оставляемъ корабли и снаряды въ жертву тлѣнію, и людей къ трудамъ опредѣленныхъ предаемъ унынію, ослабленію и забвенію ихъ искусства и должности"... [1]).

Со времени „большой сѣверной экспедиціи" и экспедиціи Чичагова не было предпринято серьезныхъ плаваній къ берегамъ Сибири до 60-хъ годовъ прошлаго столѣтія, хотя и были неудачныя попытки; большинство же плаваній было совершено на Новую Землю, изъ которыхъ „Четырехкратное путешествіе въ Сѣверный Ледовитый океанъ" въ 1821—1824 г.г. капитанъ-лейтенанта, а впослѣдствіи адмирала и предсѣдателя Географическаго общества графа Литке и въ 1837 г. экспедиція академика Бэра дали обстоятельное описаніе посѣщенныхъ мѣстъ, но для разрѣшенія вопроса о проходимости Карскаго моря для судовъ къ сибирскимъ берегамъ они дали отрицательный результатъ.

Литке, найдя Карское море затертымъ льдами, составилъ себѣ мнѣніе, что такое его состояніе и есть естественное, а Бэръ выразился, что Карское море— „непроходимый ледникъ".

Такое мнѣніе о Карскомъ морѣ, высказанное такими авторитетами, долго удерживало многихъ, стремившихся подвинуть вопросъ о возможности морского пути въ Сибирь, и потребовалось много энергіи, силъ и средствъ, чтобы разбить этотъ сложившійся предразсудокъ.

Только въ началѣ 60-хъ годовъ прошлаго столѣтія вопросъ о возможности плаванія къ берегамъ Сибири вновь горячо поднимаетъ извѣстный дѣятель сѣвера М. К. Сидоровъ. Ознакомившись съ исторіей плаваній по Ледовитому океану, съ состояніемъ льдовъ въ устьяхъ рѣкъ въ извѣстное время года и мѣстными промыслами, онъ въ 1859 г. подаетъ свою первую записку о возможности отправки моремъ изъ Енисея въ Европу грузовъ и товаровъ, въ которой

[1]) Ал. Соколовъ. „Проектъ Ломоносова и экспедиція Чичагова". 1854 г., стр. 131.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

подробно развиваетъ полную возможность таковой и всѣ выгоды отъ открытія торговаго морского пути въ Сибирь.

Идеи и проекты Сидорова не встрѣтили сочувствія ни среди администраціи, ни среди русскихъ ученыхъ обществъ того времени. Убѣдившись, что мѣстные губернаторы на его записки не обращаютъ вниманія, Сидоровъ отправился въ Петербургъ, гдѣ явился къ тогдашнему вице-предсѣдателю Русскаго Географическаго общества извѣстному уже графу Литке и просилъ принять отъ него премію въ 14.000 рублей, чтобы вызвать кого-либо изъ русскихъ къ плаванію моремъ въ устье Енисея. Литке посовѣтовалъ Сидорову обратиться въ Англію съ этимъ предложеніемъ, такъ какъ у насъ, русскихъ, еще нѣтъ такого моряка, который рѣшился бы плыть моремъ въ устье Енисея, и денегъ не принялъ. Чтобы найти желающихъ плыть къ устью Енисея, Сидоровъ предложилъ первому пришедшему кораблю значительную премію. Не найдя желающихъ въ Россіи, несмотря на объявленную премію, Сидорову оставалось одно: воспользоваться указаніемъ графа Литке — ѣхать въ Англію.

Въ Лондонѣ онъ встрѣтилъ радушный пріемъ со стороны предсѣдателя Лондонскаго Географическаго общества, сэра Родерика Мурчисона. При содѣйствіи послѣдняго, въ теченіе мѣсяца была составлена компанія на отправку въ 1863 г. корабля въ устье Енисея за графитомъ подъ командою рекомендованнаго Мурчисономъ перваго полярнаго мореплавателя Англіи Аллена Юнга. Для изслѣдованія фарватера и бара Енисея былъ командированъ предварительно англичанинъ Банистеръ, который прибылъ въ Красноярскъ 5 января 1863 г., но, принятый весьма негостепріимно мѣстнымъ губернаторомъ, онъ выѣхалъ обратно въ Англію, не повидавъ даже Сидорова.

Однако и въ то время нашелся отважный морякъ, рѣшившійся моремъ пройти въ Енисей (въ 1862 г.); это былъ лейтенантъ П. П. Крузенштернъ, который пытался пробраться въ Енисей на шхунѣ „Ермакъ". Шхуна была затерта во льдахъ Карскаго моря, и затѣмъ погибла, а самъ Крузенштернъ едва спасся, пробравшись по пловучимъ льдамъ къ Я-малу, гдѣ встрѣтилъ самоѣдовъ, которые и вывезли его въ Обдорскъ.

Объѣхавъ сѣверъ Россіи и Финляндіи и не найдя болѣе въ отечествѣ ни капитановъ кораблей, ни матросовъ, желающихъ попытать счастье пройти черезъ Карское море въ Сибирь, Сидоровъ поневолѣ обращается съ подобными предложеніями за границу и, главнымъ образомъ, входитъ въ сношенія съ норвежскими промышленниками и учеными.

Первые промышленники, проникнувшіе въ Карское море въ 1868 г., совершивъ удачное плаваніе, вернулись съ богатой добычей, и, начиная съ 1869 года, уже много норвежскихъ промысловыхъ судовъ бороздятъ Карское море, среди которыхъ нѣкоторые пересѣкаютъ его въ разныхъ направленіяхъ и доходятъ до Бѣлаго острова, Я-мала и даже совершаютъ плаваніе вокругъ Новой Земли. Дневники многихъ этихъ промысловыхъ плаваній были напечатаны въ Географическихъ Извѣстіяхъ д-ра Петермана.

Во время своего путешествія, въ 1868 году, по Норвегіи, Сидоровъ былъ въ г. Тромзе въ то время, когда проф. Норденшельдъ только-что возвратился изъ путешествія на Шпицбергенъ. Разсказы Сидорова о Карскомъ морѣ, объ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

устьяхъ сибирскихъ рѣкъ, о льдахъ и пр. снова возбудили въ знаменитомъ полярномъ мореплавателѣ страсть совершить путешествіе и въ этомъ направленіи.

Съ 1869 г. Норденшельдъ вступаетъ въ дѣятельную переписку съ Сидоровымъ о средствахъ, необходимыхъ для снаряженія экспедиціи, и въ томъ же году Сидоровъ дѣлаетъ предложеніе Русскому Географическому обществу о снаряженіи полярной экспедиціи, подъ начальствомъ Норденшельда. Экспедиціи на Шпицбергенъ 1872—1873 г.г. отвлекли вниманіе Норденшельда на нѣкоторое время отъ Карскаго моря.

Въ 1874 г. англійскій капитанъ Виггинсъ на небольшомъ пароходѣ „Діана", съ цѣлью открыть новый торговый путь въ Сибирь и подать помощь затерявшейся тогда австро-венгерской сѣверо-полярной экспедиціи Пайера и Вайпрехта, открывшей въ 1872—1874 г.г. на пароходѣ „Тегетгофъ" землю Франца Іосифа, огибаетъ Бѣлый островъ, входитъ въ Обскій заливъ, но, по причинѣ сильной бури, тумана и песчаныхъ мелей, повертываетъ назадъ и, взявъ курсъ на сѣверъ, куда дорога оставалась совершенно открытою ото льда, ближе другихъ приближается къ Енисейскому заливу, но за позднимъ временемъ года повертываетъ обратно въ Англію, куда и возвращается благополучно въ тотъ же годъ.

Въ 1875 г. Норденшельдъ на средства, пожертвованныя щедрымъ меценатомъ Оскаромъ Диксономъ, зафрахтовалъ въ Тромзе парусное судно „Превенъ" и въ сопровожденіи нѣсколькихъ ученыхъ отправился къ устью Енисея черезъ Карское море, которое безъ затрудненій прошелъ, и 3/15 августа бросилъ якорь въ группѣ Сѣверо-восточныхъ острововъ, лежащихъ у восточнаго берега Енисейскаго залива, въ гавани, названной имъ портомъ Диксона. „Гавань эта, нынѣ пустая", писалъ Норденшельдъ въ своемъ отчетѣ: „въ короткое время превратится въ сборное мѣсто для множества кораблей, которые будутъ способствовать сношеніямъ между Европою и Обскою и Енисейскою системами".

Норденшельдъ отсюда отправился въ открытой нордландской лодкѣ вверхъ по рѣкѣ, гдѣ у станка Заостровскаго пересѣлъ на мѣстный рыболовный пароходъ, на которомъ и поднялся до г. Енисейска. „Превенъ" тою же осенью вернулся обратно въ Тромзе. На слѣдующій 1876 годъ, послѣ посѣщенія выставки въ Филадельфіи, Норденшельдъ снова отправляется въ Карское море и великія сибирскія рѣки. Цѣль настоящей экспедиціи Норденшельдъ объясняетъ слѣдующими словами въ письмѣ къ Оскару Диксону и А. М. Сибирякову, снабдившимъ его средствами на эту экспедицію: „прошлогодняя экспедиція „Превена" породила большія надежды на возможность установить въ продолженіе, по крайней мѣрѣ, извѣстной части лѣта, постоянное морское сообщеніе между Европой и Сѣверною Азіей. Казалось, что эта задача мореплаванія, которою занимались въ теченіе многихъ вѣковъ, получила, наконецъ, свое разрѣшеніе, что для европейской торговли, а черезъ это для культуры и цивилизаціи, былъ, такъ сказать, открытъ новый континентъ. Между тѣмъ, съ другой стороны, утверждали, что успѣхъ экспедиціи зависѣлъ только отъ счастливаго стеченія обстоятельствъ. Говорили, что фактъ достиженія „Превеномъ" цѣли, которой не могли достигнуть сотни другихъ экспедицій, доказываетъ, конечно, что свободныя для плаванія воды, встрѣченныя имъ въ этихъ моряхъ, составляли только исключеніе изъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

общаго правила, благодаря необычайно благопріятному состоянію льдовъ въ августѣ 1875 г.

„Я старался опровергнуть эти возраженія, какъ напоминая о путешествіяхъ на Бѣлый островъ по пользующемуся такою дурною славою Карскому морю—путешествіяхъ, предпринимавшихся съ 1868 года почти ежегодно норвежскими рыболовами и др., а въ 1874 г. капитаномъ Виггинсомъ, такъ и обращая вниманіе на вліяніе, оказываемое на состояніе льдовъ къ востоку отъ Бѣлаго острова громадною массою нагрѣтой до извѣстной степени воды, которую Обь и Енисей—эти двѣ самыя большія рѣки въ мірѣ—вливаютъ за лѣто въ Ледовитое море. Очевидно, что эта теплая вода должна къ концу лѣта очистить море на значительное разстояніе со стороны устьевъ этихъ рѣкъ, такъ что корабль, дошедшій до Бѣлаго острова, не долженъ бояться быть затертымъ льдами, если онъ будетъ продолжать путь дальше, напримѣръ, до Обдорска или Дудинки".

Для этой экспедиціи Норденшельдъ зафрахтовалъ пароходъ „Имеръ" и отправился изъ Тромзе 16/28 іюля 1876 года. Карское море въ этомъ году оказалось болѣе обыкновеннаго загроможденнымъ льдами. Плаванію мѣшалъ еще густой туманъ. Несмотря на все это, уже 4/16 августа „Имеръ" сталъ на якорь у зимовья Гольчиха, въ устьѣ Енисея, употребивъ на весь переходъ изъ Норвегіи 20 дней. 12/24 сентября „Имеръ" вернулся въ Тромзе.

Въ томъ же году капитанъ Виггинсъ на пароходѣ „Темза" вышелъ изъ Сундерланда, прошелъ Карское море и вошелъ въ Енисей. Съ трудомъ отыскивая фарватеръ, Виггинсъ на „Темзѣ" пробрался до притока Енисея рѣки Курейки, на 1.000 верстъ вверхъ по рѣкѣ, гдѣ и поставилъ пароходъ на зимовку.

Усиліямъ этихъ двухъ мореплавателей, капитана Виггинса и профессора Норденшельда, мы и обязаны доказательствомъ возможности плаванія въ Сибирь и возстановленіемъ забытаго стараго морского торговаго пути въ устья сибирскихъ рѣкъ.

Плаванія капитана Виггинса и профессора Норденшельда породили большія надежды на полную возможность торговыхъ сношеній этимъ моремъ Сибири съ Европой, и цѣлый рядъ предпринимателей, какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ, берется за организацію установленія торговыхъ связей. На сибирскихъ рѣкахъ Оби и Енисеѣ приступаютъ къ постройкѣ деревянныхъ шхунъ, которыя и отправляютъ съ сибирскимъ зерномъ и другими сибирскими продуктами на европейскіе рынки и въ Петербургъ. Извѣстный Сидоровъ отправилъ построенную на Енисеѣ шхуну „Утренняя Заря", въ 1877 году, подъ командою Шваненберга, которая благополучно прибыла въ Петербургъ. Это было первое судно, построенное въ Сибири и прибывшее въ Петербургъ.

Въ виду того, что путь этотъ совершенно не былъ оборудованъ всѣмъ тѣмъ, что требуетъ практика плаваній, и пролегалъ среди пустынныхъ береговъ, то для судовъ, идущихъ изъ Европы въ Сибирь, были допускаемы таможенныя льготы по ввозу нѣкоторыхъ иностранныхъ товаровъ. Однако льготы эти давались то на годъ, то на два и на три. Такія краткія разрѣшенія безпошлиннаго ввоза не могли способствовать прочной организаціи дѣла и дать увѣренность предпринимателямъ твердо и безъ особаго риска взяться за это важное дѣло, но

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

все же эти мѣры будили какъ русскую, такъ и иностранную иниціативу въ проложеніи этого пути и сыграли огромную роль въ укрѣпленіи убѣжденія о полной доступности сѣвернаго морского пути для торговыхъ сношеній.

Шхуна „Утренняя Заря".

Правда, съ громаднымъ трудомъ, часто съ потерей значительнаго капитала, первымъ предпринимателямъ приходилось прокладывать путь въ сибирскія рѣки безъ точныхъ морскихъ и рѣчныхъ картъ, среди льда, вдоль негостепріимныхъ береговъ Карскаго моря. Вотъ почему первое десятилѣтіе было не такъ удачно по плаваніямъ,— не всѣ достигали цѣли. Только болѣе близкое знакомство съ условіями плаванія по Карскому морю и произведенныя нѣкоторыя гидрографическія работы на этомъ пути и въ устьяхъ сибирскихъ рѣкъ показали, что при опытности капитановъ въ полярныхъ плаваніяхъ море это всегда проходимо. Но и тѣ неудачныя плаванія, которыя имѣли мѣсто въ первый и позднѣйшій періодъ, какъ они подробно и обстоятельно разобраны покойнымъ начальникомъ Главнаго Гидрографическаго Управленія генераломъ А. И. Вилькицкимъ въ его брошюрѣ [1]), не могутъ быть отнесены къ непроходимости Карскаго моря, такъ какъ суда или садились на мель въ рѣкахъ по незнанію фарватера, или по неопытности капитановъ возвращались, иногда не входя даже въ Карское море и льды.

И когда въ 1896 году вновь послѣдовало, по примѣру прежнихъ лѣтъ Высочайшее разрѣшеніе на льготный провозъ нѣкоторыхъ иностранныхъ товаровъ на 3 года, т.-е. по 15 марта 1899 года, то многіе русскіе купцы сдѣлали попытку отправки товаровъ. Доставленный ими къ устьямъ рѣкъ Оби и Енисея кирпичный чай, со взысканіемъ пошлины въ размѣрѣ, установленномъ для Иркутской таможни, пришелъ изъ Китая въ Красноярскъ и Тобольскъ кружнымъ путемъ, моремъ черезъ Лондонъ на 15—18 р. дешевле на цыбикъ чая, чѣмъ прежнимъ монгольскимъ путемъ. Въ 1896 г. и въ 1897 г. въ сибирскія рѣки ходило въ лѣто до 12 судовъ съ грузомъ; изъ котораго большую часть составляли — кирпичный чай, разныя машины, гарпіусъ, цементъ, соль и др. Благодаря этимъ плаваніямъ организовался и вывозъ сибирскихъ продуктовъ на иностранные рынки въ размѣрѣ, какой позволяла грузоподъемность приходившихъ судовъ; вывозились пшеница въ зернѣ, лѣсъ, конопля, волосъ, шерсть, рога, кожи и пр.

Однако ввозъ на льготныхъ условіяхъ заграничныхъ товаровъ въ 1897 г. вызвалъ ходатайства со стороны нѣкоторыхъ представителей московской промы-

[1]) А. И. Вилькицкій „Сѣверный морской путь".

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

шленности объ уничтоженіи таможенныхъ льготъ на этомъ пути. Послѣдствіемъ этихъ ходатайствъ было то, что осенью того же года было объявлено, что, начиная съ навигаціи 1898 года, къ привозимымъ иностраннымъ товарамъ будетъ примѣняться общеевропейскій таможенный тарифъ, съ изъятіемъ лишь для соли, каменнаго угля и золотопромышленныхъ машинъ.

Такое распоряженіе вызвало рядъ заявленій, какъ со стороны заинтересованныхъ лицъ, которыя, на основаніи опубликованнаго Высочайше утвержденнаго положенія Комитета министровъ 1896 года, уже сдѣлали заказы въ Китаѣ на изготовленіе кирпичнаго чая, зафрахтовали суда для перевозки морскимъ путемъ, такъ и со стороны городскихъ думъ многихъ сибирскихъ городовъ, сельскохозяйственныхъ обществъ, которыя доказывали, что если правительство имѣетъ въ виду способствовать вывозу малоцѣнныхъ сибирскихъ продуктовъ за границу, то необходимо еще на нѣсколько лѣтъ удержать право льготнаго привоза въ Сибирь нѣкоторыхъ иностранныхъ товаровъ и сохранить пошлину на кирпичный чай въ размѣрахъ Иркутской таможни, чѣмъ единственно возможно привлечь иностранныя суда къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ.

Въ виду этихъ заявленій, на особомъ въ 1898 году при Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ совѣщаніи, изъ представителей главнымъ образомъ центральной промышленности, къ перечисленному выше списку были добавлены къ безпошлинному привозу всякаго рода машины, жесть, олово, прованское масло, неводы и пряжа для нихъ, ціанистый калій и хлорная известь, но все это въ размѣрахъ отдѣльныхъ предпріятій, по особымъ каждый разъ ходатайствамъ, а на кирпичный чай пошлина была увеличена вдвое противъ Иркутской таможни.

Морской путь въ Сибирь былъ совершенно необорудованъ, онъ оставался въ томъ же естественномъ состояніи, въ какомъ его создала природа, страховыя преміи за суда и товары, идущіе въ этомъ направленіи, хотя и понизились за рядъ плаваній, но все же оставались еще высокими, поэтому трудно было предполагать, чтобы иностранные товары могли пойти сѣвернымъ путемъ при одинаковыхъ таможенныхъ ставкахъ, какія взимаются въ Финскомъ заливѣ и на другихъ нашихъ моряхъ.

Въ результатѣ торговыя плаванія прекратились, и сѣверный путь былъ вновь заброшенъ и забытъ.

За время существованія морскихъ торговыхъ сношеній съ Сибирью въ рѣку Енисей были введены рѣчныя суда, которыя и положили первое основаніе къ товаро-пассажирскому судоходству по рѣкѣ, возникло лѣсное дѣло, наладился подъ конецъ правильный экспортъ сибирскихъ продуктовъ на заграничные рынки, организовалось спеціальное товарищество пароходства по рѣкѣ Енисею въ связи съ морскими рейсами.

Всѣ эти предпріятія, за исключеніемъ морской доставки товаровъ къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ, находились уже въ русскихъ рукахъ, и всѣ они, за прекращеніемъ плаваній, вынуждены были ликвидироваться съ потерей значительнаго капитала.

Путь этотъ, при новыхъ современныхъ требованіяхъ, былъ еще слишкомъ юнъ, не развился, не окрѣпъ, и уничтоженіе почти всѣхъ льготъ губительно отозвалось на его дальнѣйшемъ существованіи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

За этотъ періодъ времени, начиная съ 1874 по 1899 годъ, плавало по Карскому морю въ обоихъ направленіяхъ, съ учеными и торговыми цѣлями, судя по даннымъ генерала Вилькицкаго, около ста судовъ и пароходовъ, при чемъ морскія суда небольшой осадки, выйдя изъ европейскаго порта, поднимались въ нѣкоторые годы вверхъ по рѣкѣ Енисею на 2.000 верстъ и бросали якорь противъ бульвара г. Енисейска.

Торговыя суда на пути въ Енисей въ Карскомъ морѣ, въ 90-хъ годахъ прошлаго столѣтія.

Съ сѣвернымъ морскимъ путемъ, можно сказать, повторилось точь-въ-точь то же самое и въ ближайшее отъ насъ время, что и почти триста лѣтъ тому назадъ по ходатайству Тобольскаго воеводы кн. Куракина передъ московскимъ правительствомъ.

Помимо чисто торговыхъ экспедицій, шедшихъ изъ Европы въ сибирскія рѣки и обратно за этотъ истекшій періодъ, съ 1874 г. въ этомъ же направленіи, черезъ Карское море и вдоль сибирскихъ береговъ, слѣдовали и ученыя изслѣдовательскія экспедиціи, организованныя учеными обществами и нашимъ правительствомъ, и здѣсь нельзя не отмѣтить нѣкоторыхъ изъ нихъ.

Извѣстный уже арктическій изслѣдователь проф. Норденшельдъ, послѣ совершенныхъ имъ плаваній въ 1875—1876 г.г. къ устью Енисея, началъ замышлять свое, столь славное потомъ, плаваніе вокругъ Сѣверной Азіи. Вотъ что онъ писалъ самъ по этому поводу въ предисловіи къ путешествію на „Вегѣ“:

„Воротившись изъ этой послѣдней поѣздки (на „Имерѣ“ въ 1876 г. на Енисей) на основаніи такимъ образомъ пріобрѣтенной опытности и пользуясь тѣми уроками, которые при такой опытности могутъ быть извлечены изъ прежнихъ, особенно русскихъ, изслѣдованій сѣвернаго берега Азіи, я считалъ себя въ правѣ заявить, что чистый водный путь, который два раза сряду приводилъ меня черезъ пользующееся дурною славою Карское море къ устью Енисея, простирается,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

по всей вѣроятности, до Берингова пролива, и что слѣдовательно возможенъ морской объѣздъ „стараго свѣта".

Экспедиція состоялась на пароходѣ „Вега" въ 1879—1880 г.г., на средства шведскаго короля Оскара, негоціанта Диксона и А. М. Сибирякова. „Вегу" сопровождалъ до р. Лены пароходъ А. М. Сибирякова „Лена", подъ командой норвежскаго капитана Іоганнесена. 20 іюля суда вошли черезъ Югорскій проливъ въ Карское море, которое оказалось совершенно свободнымъ ото льда. О Карскомъ морѣ Норденшельдъ здѣсь замѣчаетъ: „большая часть льда, который зимой образуется въ Карскомъ морѣ, а можетъ-быть и часть того, который приносится съ дальняго сѣвера, скопляется у сѣверо-восточныхъ береговъ Новой Земли и въ началѣ лѣта запираетъ всѣ проливы, соединяющіе Карское море съ Атлантическимъ океаномъ. Это-то обстоятельство и было причиной неудачи всѣхъ прежнихъ сѣверо-восточныхъ путешествій, а также дурной славы и названія Карскаго моря ледникомъ"... „Предразсудки, которые такъ долго господствовали по отношенію къ Карскому морю, должны, наконецъ, разсѣяться".

26 іюля суда уже были въ гавани Диксона, въ устьѣ Енисея, откуда черезъ 3 дня вышли, взявъ курсъ на сѣверо-востокъ вдоль сибирскаго побережья. Густой туманъ, каменистые и песчаные острова, въ этой части моря совершенно необслѣдованные и ненанесенные на карту, заставляли капитана Паландера плыть осторожно, вымѣривать глубины и останавливаться изъ-за тумана. Однако уже 7 августа на сѣверо-востокѣ черезъ мглу показался темный мысъ, обложенный льдами, около котораго въ заливѣ оба судна бросили якоря. Это была самая сѣверная оконечность „стараго свѣта"—мысъ Челюскинъ, который впервые огибало морское судно.

Экспедиція продолжала далѣе плыть на востокъ безпрепятственно, дѣлая постоянныя остановки для научныхъ наблюденій и изслѣдованій.

Противъ устья Лены „Вега" простилась съ пароходомъ „Лена", и суда поплыли по разнымъ направленіямъ,—„Вега" продолжала путь впередъ къ Тихому океану, а „Лена" вверхъ по рѣкѣ до г. Якутска.

Въ началѣ сентября около мыса Сѣвернаго „Вега" была остановлена полосой льда, преградившаго ей дальнѣйшій путь, и такъ какъ судно вовсе не было приспособлено для борьбы со льдомъ, то вышла вынужденная задержка, которая потомъ и „явилась причиною нашей послѣдующей зимовки",—пишетъ проф. Норденшельдъ,—„этотъ ударъ тѣмъ труднѣе было хладнокровно переносить, что мы, несомнѣнно, избѣгнули бы его, если бы успѣли прибыть нѣсколькими часами раньше къ восточному берегу Колючинскаго залива, и сколько было случаевъ, когда можно было сберечь эти часы и дни". Разстояніе отъ мѣста зимовки „Веги" до Берингова пролива равнялось 200 верстамъ, всего нѣсколькимъ часамъ хода на морскомъ паровомъ суднѣ. По ту сторону льда, преградившаго путь „Веги", какъ потомъ выяснилось, плавало американское китобойное судно, которое въ тотъ же годъ благополучно вернулось въ Америку.

Вслѣдствіе этой вынужденной зимовки, „Вега" вошла въ Тихій океанъ только на слѣдующее лѣто. „Огибая Восточный мысъ Азіи 8/20 іюля, въ 11 час. утра, мы привѣтствовали это событіе",—говоритъ Норденшельдъ, „выкинувъ флаги и огласивъ окрестность шведскимъ салютомъ. Наконецъ, достигнута была цѣль, къ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

которой стремилось столько націй. Намъ позволительно было исполниться извѣстной гордости, когда нашъ желто-синій флагъ взвился на верху мачты и раздались выстрѣлы шведскихъ пушекъ въ томъ проливѣ, гдѣ „старый свѣтъ“ протягиваетъ руку „новому“.

„Вега“ была первымъ судномъ, которое прошло сѣвернымъ морскимъ путемъ изъ Атлантическаго океана въ Тихій вдоль всего сѣвернаго европейскаго и азіатскаго побережья, и потому возвращеніе ея въ Швецію по Великому и Индѣйскому океанамъ, Суэзскому каналу, Средиземному морю и Атлантическому океану было сплошной тріумфальной процессіей по всей дорогѣ отъ Японіи до Стокгольма.

Еще большее вниманіе всего цивилизованнаго міра привлекла къ себѣ экспедиція къ сѣверному полюсу Фритіофа Нансена на „Фрамѣ“ въ 1893—1896 годахъ.

Нансенъ шелъ тѣмъ же путемъ, приблизительно, что и Норденшельдъ, черезъ Карское море, и отъ устья р. Енисея до мыса Челюскина встрѣтилъ больше препятствій, чѣмъ Норденшельдъ. Въ описаніи своего путешествія онъ указываетъ на затруднительность плаванія среди лабиринта многочисленныхъ, необслѣдованныхъ и ненанесенныхъ на карту острововъ и островковъ. Несогласіе очертанія береговъ со всѣми извѣстными картами становилось весьма замѣтнымъ. Препятствовали часто вѣтры и теченія, останавливающіе ходъ „Фрама“, а встрѣчавшіяся мели и подводные камни дѣлали плаваніе опаснымъ въ неизвѣстныхъ проливахъ, несмотря на свободное иногда совершенно ото льда море. Особенно много затрудненій пришлось встрѣтить около Таймырской губы, между островомъ Таймыръ и группой острововъ Норденшельда, гдѣ было встрѣчено и наибольшее скопленіе льда, и только отъ сѣверной части Таймырской губы дальнѣйшее плаваніе сдѣлалось болѣе успѣшнымъ.

Обойдя 20 августа мысъ Челюскинъ, „Фрамъ“ безпрепятственно подвигался впередъ и, не доходя до устья р. Оленека, повернулъ къ Ново-Сибирскимъ островамъ, которые онъ прошелъ съ западной стороны по направленію къ сѣверу и сѣверо-западу, при великолѣпной погодѣ и почти свободномъ ото льда морѣ, пока 8 сентября, около 77° 44′ с. ш., льды не преградили „Фраму“ дальнѣйшій путь къ сѣверу, гдѣ онъ намѣренно вошелъ въ ледъ и, отдавшись въ его власть, началъ свой знаменитый дрейфъ.

Въ томъ же 1893 году въ первый разъ три русскихъ судна подъ военнымъ флагомъ и командой лейтенанта, а впослѣдствіи адмирала Л. Ф. Добротворскаго пересѣкли Карское море и въ то же лѣто достигли города Енисейска. Тогда же капитаномъ Виггинсомъ были доставлены къ устью Енисея впервые 100 тысячъ пудовъ рельсовъ для строящейся Сибирской желѣзной дороги по заказу Министерства Путей Сообщенія, а въ 1894 г. имъ же проведены для того же Министерства два рѣчныхъ мелкосидящихъ парохода-туэра „Первый“ и „Второй“ для порожистой рѣки Ангары.

Съ 1894 года въ Карскомъ морѣ и въ устьяхъ сибирскихъ рѣкъ Оби и Енисея работала гидрографическая экспедиція Морского Министерства сначала подъ начальствомъ покойнаго генералъ-маіора А. И. Вилькицкаго, бывшаго начальника Главнаго Гидрографическаго Управленія, а затѣмъ г.г. Варнека, Дриженко и др.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Эта экспедиція сдѣлала очень многое по описи береговъ Карскаго моря, исправила значительно прежнія карты, при чемъ ошибки прежнихъ картъ доходили до ста верстъ разницы. А. И. Вилькицкій былъ одинъ изъ немногихъ нашихъ знатоковъ сѣвернаго морского пути. На основаніи своихъ многолѣтнихъ плаваній и наблюденій въ Карскомъ морѣ, онъ категорически высказывается въ своей брошюрѣ, что „плаваніе къ устью Енисея не представляетъ особыхъ затрудненій и при надлежащемъ руководствѣ не является сомнительнымъ".

Въ 1897 году сѣвернымъ путемъ заинтересовался покойный адмиралъ С. О. Макаровъ. Онъ надѣялся трудности плаванія во льдахъ побѣдить устройствомъ сильныхъ ледоколовъ, на которыхъ разсчитывалъ добраться даже „къ полюсу на проломъ". Для ознакомленія со льдами въ Карскомъ морѣ онъ отправился вмѣстѣ съ торговой экспедиціей г-на Поппамъ на Енисей на суднѣ „Іоаннъ Кронштадтскій", заказанномъ иркутскимъ купцомъ Нѣмчиновымъ для Байкала.

Адмиралъ Макаровъ прошелъ черезъ Карское море, не видѣвши ни одной льдины, — море въ этомъ году, какъ это иногда случается, было совершенно чисто ото льда.

Ознакомившись съ морскимъ путемъ и торгово-промышленными интересами Сибири, С. О. Макаровъ горячо доказываетъ необходимость скорѣйшаго установленія этого пути и съ грустью говоритъ: „легче побѣдить торосы Ледовитаго океана, чѣмъ людское суевѣріе". Опыты построеннаго по его идеѣ ледокола „Ермакъ", при плаваніи около Шпицбергена и сѣверной части Новой Земли, не дали благопріятнаго результата, корпусъ судна оказался слабымъ для плаванія въ сѣверныхъ широтахъ Ледовитаго океана среди сплошного льда.

Въ 1900 году по сѣверному морскому пути была снаряжена русская экспедиція, подъ начальствомъ русскаго ученаго бар. Толля на яхтѣ „Заря". Экспедиція благополучно и безпрепятственно достигла устья Енисея и только по выходѣ изъ гавани Диксона по пути къ мысу Челюскину началось тяжелое плаваніе, такъ какъ ни одна линія берега, ни одинъ изъ начертанныхъ на картахъ острововъ уже не имѣли никакого сходства съ тѣмъ, что встрѣчала экспедиція. Ко всему этому присоединились туманы и мели. Производя изслѣдованія малоизвѣстныхъ острововъ и берега, экспедиція медленно подвигалась впередъ, пока не встрѣтила сплошной ледъ, который въ виду поздняго времени года и заставилъ экспедицію зазимовать въ западной части Таймырскаго пролива, въ той части пути, гдѣ „Фрамъ" имѣлъ наибольшія затрудненія при плаваніи своемъ вдоль береговъ Сибири. На слѣдующій годъ „Заря" двинулась дальше къ главной цѣли своихъ изслѣдованій—„легендарной землѣ Санникова" и Ново-Сибирскимъ островамъ, куда она, обогнувъ мысъ Челюскинъ, прошла вполнѣ благополучно. Здѣсь „Заря" зимовала въ небольшой бухтѣ одного изъ Ново-Сибирскихъ острововъ и освободилась ото льда въ лѣто 1902 г. уже въ началѣ іюня.

Къ несчастью, начальникъ экспедиціи, бар. Толль, во время изслѣдованій группы острововъ, при переходѣ пѣшкомъ и на шлюпкѣ съ острова Беннетта, нашелъ здѣсь со своими спутниками безвременную кончину.

Торговыхъ же плаваній въ Сибирь съ 1898—1899 года,—съ отмѣной существовавшихъ таможенныхъ льготъ,—совсѣмъ не было.

Наступаетъ 1905 годъ, и въ виду военныхъ событій на Дальнемъ Востокѣ,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Сибирская дорога оказывается закупоренной всевозможными грузами, не хватаетъ перевозочныхъ средствъ. Подумывали о возобновленіи гужевыхъ перевозокъ, объ устройствѣ автомобильнаго сообщенія и др., но отъ всѣхъ этихъ предположеній пришлось отказаться за невозможностью осуществить перевозку хотя сколько-нибудь въ серьезныхъ размѣрахъ.

Тогда вновь вспомнили о сѣверномъ морскомъ пути. Покойный министръ Путей Сообщенія князь Хилковъ на совѣщаніи о перевозкѣ грузовъ въ Сибирь высказалъ мнѣніе, что наиболѣе надежнымъ средствомъ для доставки грузовъ въ Сибирь, послѣ желѣзной дороги, является сѣверный морской путь. Но и здѣсь оказалось, что доставку моремъ до устьевъ сибирскихъ рѣкъ организовать было нетрудно, но дальнѣйшую перевозку въ глубь Сибири—затруднительно, по отсутствію значительнаго рѣчного флота, при томъ занятаго мѣстными перевозками желѣзнодорожныхъ и военныхъ грузовъ,—а все, что было создано усиліями прежнихъ морскихъ плаваній, было къ тому времени ликвидировано.

Морской транспортъ „Свеаборгъ" на перегрузкѣ въ Луковой протокѣ на Енисеѣ.

Однако все же рѣшено было возстановить этотъ путь съ цѣлью доставки въ 1905 году желѣзнодорожныхъ грузовъ, а затѣмъ въ будущемъ подвозки строительныхъ матеріаловъ для предрѣшенной тогда постройки второй колеи Сибирской желѣзной дороги, а также обслуживанія и частныхъ грузовъ, направленныхъ въ Сибирь этимъ морскимъ путемъ. Съ этою цѣлью, по распоряженію князя М. И. Хилкова, командированными за границу чинами, во главѣ съ начальникомъ Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ, нынѣ членомъ Государственнаго Совѣта Б. Е. Иваницкимъ, была спѣшно закуплена въ Германіи и Англіи рѣчная флотилія, которая вмѣстѣ съ желѣзнодорожнымъ грузомъ на морскихъ транспортахъ и спеціально зафрахтованныхъ морскихъ судахъ была, въ составѣ 22 судовъ, отправлена на Енисей, куда она и прибыла благополучно. Рѣчныя суда съ грузами поднялись вверхъ по рѣкѣ до г. Енисейска, морскіе

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

транспорты „Гапсаль“ и „Свеаборгъ“, послѣдній грузоподъемностью свыше 600.000 пудовъ, поднимались вверхъ по рѣкѣ до Луковой протоки, удобнаго для перегрузки пункта, защищеннаго отъ всѣхъ вѣтровъ и отстоящаго отъ устья до 400 верстъ вверхъ по рѣкѣ.

Чтобы обезпечить эту флотилію грузами на будущее время, совѣщаніе, происходившее подъ предсѣдательствомъ графа Сольскаго, пришло къ заключенію о необходимости установленія нѣкоторыхъ таможенныхъ льготъ на этомъ пути, и министру Финансовъ поручено было издать подробный списокъ означенныхъ грузовъ и предметовъ. Предположенія совѣщанія графа Сольскаго получили Высочайшее утвержденіе.

Хотя указаннаго списка въ меморіи графа Сольскаго и не было выработано, однако, были даны, по ходатайствамъ отдѣльныхъ лицъ, разрѣшенія на льготный

Казенная рѣчная флотилія, прибывшая изъ Гамбурга черезъ Карское море въ Енисей, на перегрузкѣ.

ввозъ нѣкоторыхъ товаровъ и предметовъ. За отсутствіемъ свободнаго рѣчного флота на рѣкахъ Оби и Енисеѣ, въ 1905 году частными предпринимателями было отправлено на рѣку Обь всего два парохода съ грузами, которые и были доставлены до г. Томска. Льготы, данныя въ 1905 году, подверглись существенному измѣненію въ 1906 году,—перечень разрѣшенныхъ къ привозу предметовъ подвергся значительному сокращенію, требовалось ежегодное всякій разъ повторное ходатайство, а затѣмъ ходатайства и вовсе отклонялись, вслѣдствіе чего предприниматели отказались отъ дальнѣйшихъ отправокъ грузовъ.

Прекращеніе плаваній по Карскому морю вызываетъ рядъ ходатайствъ передъ Министерствомъ Торговли и Промышленности со стороны сибирскихъ городовъ и особаго совѣщанія о путяхъ сообщенія въ Сибири, происходившаго въ г. Иркутскѣ въ 1906 г., подъ предсѣдательствомъ Иркутскаго генералъ-губернатора Селиванова, изъ представителей всѣхъ вѣдомствъ, штаба военнаго

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

округа, многихъ общественныхъ учрежденій и торгово-промышленнаго класса, признавшихъ почти единогласно крайнюю необходимость въ сѣверномъ морскомъ пути [1]).

При разсмотрѣніи смѣты Министерства Торговли и Промышленности на 1912 годъ, Государственной Думой была принята формула перехода къ очереднымъ дѣламъ (внесенная сибирскою группою депутатовъ), слѣдующаго содержанія: „Признавая, въ интересахъ колонизаціи и развитія производительныхъ силъ Сибири, крайне необходимымъ установленіе торговыхъ плаваній Сѣвернымъ морскимъ путемъ черезъ Карское море въ устья р. Оби и Енисея, съ цѣлью содѣйствія вывозу на внѣшніе рынки сельско-хозяйственныхъ, лѣсныхъ и другихъ громоздкихъ и малоцѣнныхъ продуктовъ,—Государственная Дума выражаетъ пожеланіе, чтобы Министерство Торговли и Промышленности въ самомъ непродолжительномъ времени озаботилось выработкой ряда практическихъ мѣръ и льготъ, при коихъ торговыя плаванія могли бы возникнуть, и внесло соотвѣтствующій законопроектъ на разсмотрѣніе законодательныхъ учрежденій".

Послѣдствіемъ этихъ обстоятельствъ было образованіе при названномъ Министерствѣ особаго по этому предмету междувѣдомственнаго совѣщанія.

Торговыхъ плаваній въ этомъ направленіи въ сибирскія рѣки не было вплоть до экспедиціи на пароходѣ „Корректъ", совершенной въ навигацію 1913 года. Но прежде чѣмъ коснуться этого послѣдняго плаванія слѣдовало бы остановить вниманіе на плаваніяхъ изъ Тихаго океана отъ Владивостока въ сибирскія рѣки—Колыму и Лену и вдоль сѣвернаго побережья Сибири съ востока на западъ до мыса Челюскина.

Вопросъ о плаваніяхъ вдоль всего сѣвернаго побережья Россіи и Сибири особенно остро всталъ въ дни русско-японской войны. Тогда для Россіи наступила трудная задача—благополучно провести Балтійскую эскадру, подъ командой адмирала Рождественскаго, на Дальній Востокъ. Предстоялъ трудный путь, на протяженіи свыше 12 тыс. миль, въ военное время, въ чужихъ водахъ, съ неизбѣжными препятствіями при пользованіи портами, угольными станціями и всѣмъ тѣмъ, что требуетъ практика военнаго кораблевожденія. Поэтому понятенъ тотъ шумъ, который былъ поднятъ въ 1904 году всей печатью стараго и новаго свѣта по поводу предложенія, высказаннаго первоначально англійской газетой „Daily News" о возможности прохода Балтійскаго флота по Сѣверному Ледовитому океану во Владивостокъ. Было выяснено, что путь этотъ почти вдвое короче, чѣмъ черезъ Суэзскій каналъ (разстояніе отъ Нордъ-капа до мыса Дежнева у Берингова пролива равняется приблизительно 3.600 милямъ), и находится на всемъ протяженіи въ русскихъ водахъ. Многіе полярные мореплаватели

---

[1]) Однако ходатайства эти не встрѣтили сочувствія и поддержки со стороны правительства. Такая же участь въ 1908 году постигла и законодательное предположеніе 34-хъ членовъ Государственной Думы объ установленіи сѣвернаго морского пути. Въ такомъ положеніи, безъ всякаго движенія, вопросъ этотъ оставался до 1911 года, когда онъ вновь былъ поднятъ благодаря плаванію капитана Вебстера въ этомъ году на пароходѣ „Нимродъ" въ устье Енисея и съ грузами вверхъ по рѣкѣ до г. Красноярска, гдѣ ему пришлось пережить и личныя и таможенныя непріятности.

Несмотря на все это, по возвращеніи въ Петербургъ, онъ обратился къ правительству съ предложеніемъ организовать правильные рейсы изъ европейскихъ портовъ къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

всѣхъ странъ высказывали свои мнѣнія, иногда самыя противоположныя. По мнѣнію А. И. Вилькицкаго, изслѣдовавшаго 1/3 этого великаго пути до устьевъ Оби и Енисея и высказавшаго тогда свое мнѣніе, такой проходъ военной эскадры изъ Атлантическаго океана въ Тихій возможенъ [1]).

Путь этотъ на всемъ протяженіи, какъ это мы видѣли выше, былъ уже пройденъ экспедиціей проф. Норденшельда на пароходѣ „Вега“ безъ особыхъ затрудненій, а затѣмъ позднѣйшими экспедиціями Нансена, барона Толля была пройдена наиболѣе трудная и малодоступная часть пути. Почти всѣ признавали, что непреодолимыхъ препятствій, въ извѣстное время года, для плаванія не предвидится, и если бы путь былъ хотя столь же извѣстенъ въ то время на всемъ протяженіи, какъ до устья р. Енисея, на основаніи уже многочисленныхъ торговыхъ плаваній и гидрографическихъ обслѣдованій, то съ убѣжденностью тогда же можно было сказать о возможности посылки этой эскадры сѣвернымъ путемъ. Но далѣе на востокъ отъ устья Енисея путь оставался совершенно необслѣдованнымъ въ гидрографическомъ отношеніи, попрежнему были неизвѣстны ни фарватеръ, ни состояніе льдовъ, не было точныхъ картъ, никакихъ знаковъ по побережью, ни угольныхъ станцій, и мы видѣли, какія трудности имѣли, при этихъ условіяхъ, на небольшого размѣра судахъ, экспедиціи Норденшельда, Нансена и бар. Толля по западную сторону Таймырскаго полуострова. Безъ предварительнаго изученія пути и необходимой для плаванія обстановки не могло быть и рѣчи, конечно, о посылкѣ эскадры этимъ путемъ. И грустно признаться, что здѣсь въ своемъ собственномъ морѣ, по которому наши предки съ успѣхомъ плавали болѣе 300 лѣтъ тому назадъ, мы оказались освѣдомленными менѣе ихъ и были застигнуты врасплохъ русско-японской войной.

Поэтому, естественно, что Морское Министерство, по окончаніи войны съ Японіей, рѣшило приступить къ гидрографическимъ работамъ на сѣверномъ пути въ мѣстахъ, расположенныхъ къ востоку отъ Енисея. Для этого было построено два спеціальныхъ транспорта ледокольнаго типа „Таймыръ“ и „Вайгачъ“, и въ первую очередь предполагалось приступить къ работамъ у береговъ Таймырскаго полуострова. Суда были готовы къ плаванію въ 1910 году, но полная отрѣзанность нашего крайняго сѣверо-востока Сибири,—сѣвернаго побережья Чукотскаго полуострова, бассейновъ Колымы, Яны и другихъ сѣверныхъ рѣкъ отъ остальной Сибири, находящихся, вслѣдствіе страшнаго бездорожья, въ самыхъ тяжелыхъ экономическихъ условіяхъ, куда одна доставка пуда груза обходилась въ иныхъ случаяхъ до 8 руб., заставила прежде всего обратить на себя вниманіе Морского Министерства и организовать туда доставку грузовъ морскимъ путемъ. При разсмотрѣніи законопроекта Министерства Торговли и Промышленности объ отпускѣ дополнительныхъ средствъ на содержаніе сообщеній въ 1908 году по портамъ Приморской области, въ Государственной Думѣ было заявлено пожеланіе, чтобы рейсы отъ Владивостока къ Чукотскому полуострову, хотя бы въ количествѣ одного въ годъ, были продлены до устьевъ рѣкъ Колымы и Лены.

Но чтобы начать туда регулярныя торговыя плаванія, требовалось скорѣйшее обслѣдованіе этой части морского пути. Вслѣдствіе этого транспорты „Тай-

[1]) Газ. „Новости“ № 63 отъ 3 марта 1904 года.

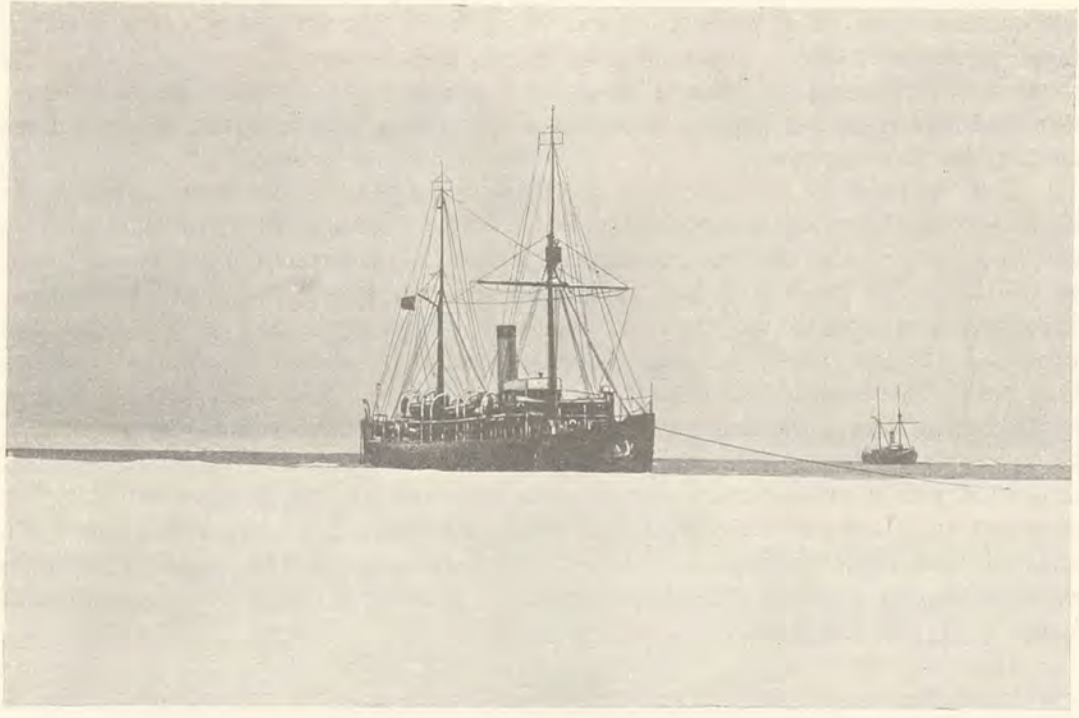
Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

мыръ“ и „Вайгачъ“ были переведены во Владивостокъ, откуда они и начали систематическое обслѣдованіе пути съ востока на западъ.

Экспедиція эта, подъ начальствомъ И. С. Сергѣева, по независящимъ отъ нея обстоятельствамъ, вышла въ 1910 году очень поздно и не успѣла приступить къ обслѣдованію Ледовитаго океана у сѣверо-восточныхъ береговъ Сибири. Для изслѣдованія низовьевъ р. Колымы и входа въ нее съ моря Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ былъ отправленъ еще въ 1909 году Г. Я. Сѣдовъ, а Министерство Торговли и Промышленности въ томъ же году снарядило сухопутную экспедицію для изслѣдованія побережья Ледовитаго океана, между устьемъ Колымы и Беринговымъ проливомъ, подъ начальствомъ геолога И. П. Толмачева, а между устьями рѣкъ Колымы и Лены—подъ начальствомъ К. А. Воллосовича. Въ 1911 году экспедиція на транспортахъ „Таймыръ“ и „Вайгачъ“ выполнила свою программу, дойдя до устья р. Колымы, и благополучно возвратилась во Владивостокъ.

Эти экспедиціи—морская и сухопутная, дополняя другъ друга, вполнѣ освѣтили путь до р. Колымы.

Вслѣдствіе малой населенности Приколымскаго края, расположеннаго внѣ зоны земледѣльческой культуры, сравнительной бѣдности населенія и разбросанности его на большомъ пространствѣ, отсутствія промышленности и какихъ-либо массовыхъ грузовъ и богатствъ для вывоза на міровые рынки, кромѣ пушнины и небольшого количества мамонтовой кости, несмотря на существованіе порто-



Транспорты „Таймыръ“ и „Вайгачъ“ у ледяного припая между землею Императора Николая II и островомъ Цесаревича Алексѣя.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

франко въ краѣ,—онъ съ давняго времени не привлекалъ къ себѣ регулярныхъ морскихъ торговыхъ плаваній ни со стороны русскихъ, ни со стороны иностранныхъ предпринимателей. Вся емкость потребительскаго рынка этого края оставалась весьма ничтожной и исчислялась, пока, въ два-три десятка тысячъ пудовъ.

Лишь случайныя промысловыя американскія шхуны заходили иногда на западъ вдоль Чукотскаго побережья до Колючинской губы и нѣсколько западнѣе и вели торговлю съ чукчами, вымѣнивая у нихъ мѣха на необходимые имъ предметы американскаго производства; вся остальная Колымская округа должна была получать себѣ всѣ жизненные продукты и товары гужевымъ путемъ изъ Якутска и изъ портовъ Охотскаго моря, при бездорожьѣ уплачивая за доставку до Средне и Нижне-колымска отъ 6 до 8 руб. съ пуда.

По случаю постояннаго недостатка въ хлѣбѣ и большой его дороговизны, до 10 рублей за пудъ, колымчане привыкли ежегодно голодать, а многіе просто отвыкли даже отъ употребленія хлѣба, питаясь рыбою.

Во исполненіе пожеланій Государственной Думы, Министерство Торговли и Промышленности, не дожидаясь окончанія морскихъ гидрографическихъ обслѣдованій, организовало въ томъ же 1911 году черезъ Добровольный флотъ пробный рейсъ до устья Колымы. Пароходъ „Колыма“ благополучно прибылъ изъ Владивостока на Колыму и сдалъ тамъ первый доставленный морскимъ путемъ, порученный ему казенный и частный грузъ, въ количествѣ около трехъ тысячъ пудовъ.

Экспедиція Морского Министерства на транспортахъ „Таймыръ“ и „Вайгачъ“ продолжала свои изслѣдованія морского пути на западъ до устья р. Лены и далѣе вдоль восточнаго берега Таймырскаго полуострова и въ 1912 году. Не дойдя всего 150 миль до самаго сѣвернаго мыса Азіи—Челюскина, въ виду поздняго времени года, экспедиція повернула обратно и благополучно вернулась на зимовку во Владивостокъ.

Для организаціи дальнѣйшихъ коммерческихъ рейсовъ въ этомъ направленіи Министерство Торговли и Промышленности вошло съ законопроектомъ въ законодательныя учрежденія объ ассигнованіи въ 1912 и 1913 годахъ Добровольному флоту по 105.662 рубля въ годъ, для совершенія одного рейса до устья р. Колымы. Законопроектъ этотъ получилъ надлежащее утвержденіе, при чемъ бюджетной комиссіей Государственной Думы было выражено пожеланіе объ организаціи съ 1913 года пароходныхъ рейсовъ и къ устью р. Лены. Добровольнымъ флотомъ въ 1912 году былъ посланъ пароходъ „Котикъ“, а въ 1913 году „Симферополь“, которые поднимались вверхъ по р. Колымѣ на 170 верстъ отъ устья до г. Нижне-колымска, гдѣ и происходила выгрузка доставленнаго груза, количество котораго возросло въ послѣдній 1913 годъ до 20 тыс. пудовъ. Для совершенія рейса отъ Владивостока до р. Колымы и обратно, какъ показала практика, требуется около двухъ мѣсяцевъ времени. Размѣръ фрахта на Колыму установленъ въ настоящее время по 1 руб. съ пуда.

Плаваніе транспортовъ „Таймыръ“ и „Вайгачъ“ въ 1913 году, подъ начальствомъ молодого кап. Вилькицкаго, сына извѣстнаго уже гидрографа А. И. Вилькицкаго, привело къ весьма важнымъ новымъ открытіямъ.

Дойдя безпрепятственно почти до самаго мыса Челюскина, суда встрѣтили стоялый ледъ, нетронутый, надо полагать, съ зимняго времени. При слѣдованіи

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Земля Императора Николая II.

по кромкѣ этого льда на сѣверъ, былъ открытъ, въ 30 миляхъ отъ берега, низменный островъ, названный „островомъ Цесаревича Алексѣя". Дальнѣйшее плаваніе въ сѣверо-западномъ направленіи повело къ открытію возвышенной земли, вулканическаго происхожденія, названной „Землей Императора Николая II", вдоль берега которой пройдено было свыше 200 миль протяженія. Кромѣ того, при плаваніи около группы Ново-Сибирскихъ острововъ и острова Беннетта, гдѣ погибъ бар. Толль, былъ открытъ еще островъ, названный въ честь генерала Вилькицкаго его именемъ.

Честь открытія этихъ острововъ выпала на долю гидрографической экспедиціи и нашихъ моряковъ, и нельзя не привѣтствовать это событіе.

Такимъ образомъ, за послѣдніе 3—4 года, сѣверо-восточной половинѣ сибирскаго побережья болѣе посчастливилось, чѣмъ ея сѣверо-западной части.

Поднятіе русскаго флага на землѣ Императора Николая II 22 августа 1913 года.

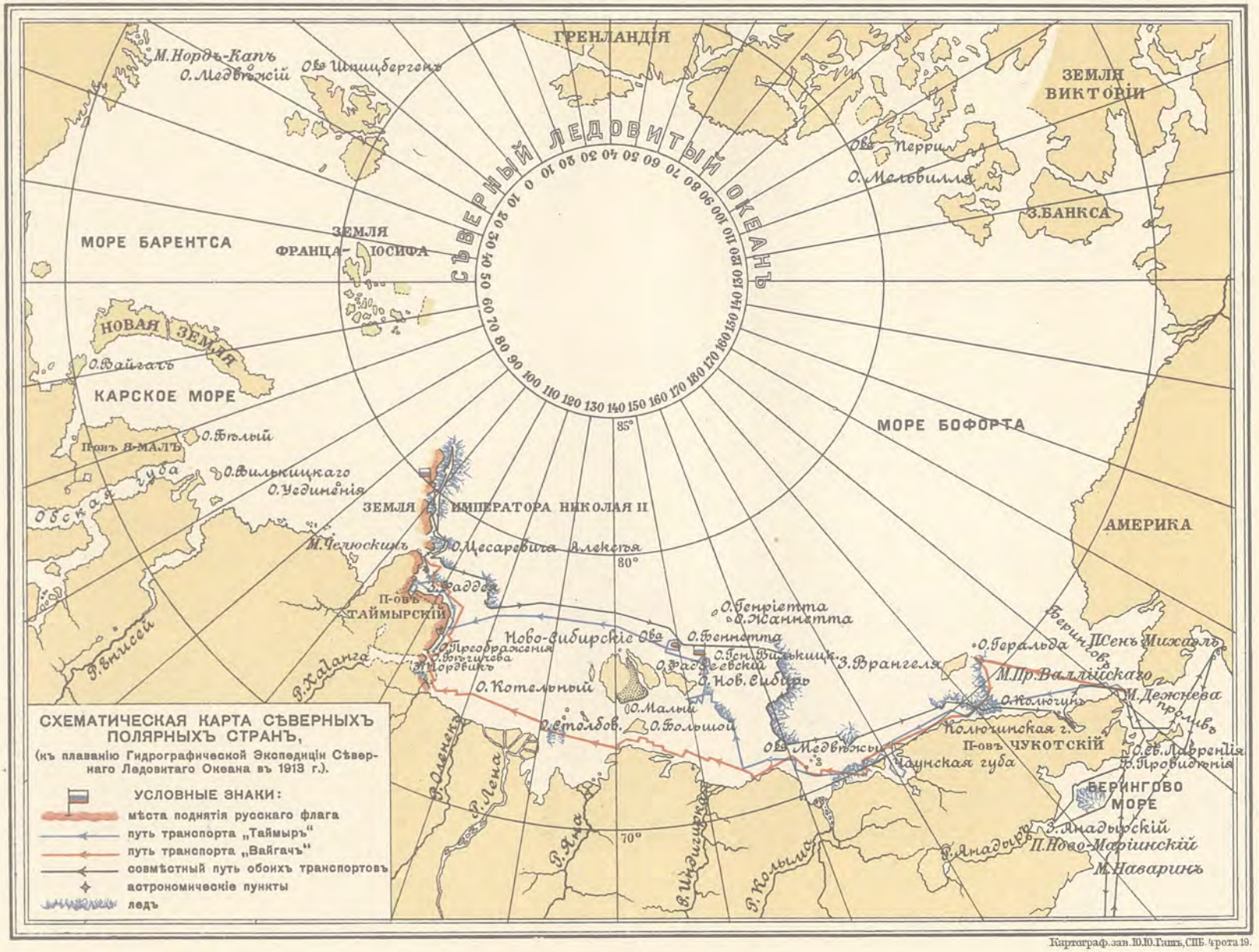
Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Здѣсь установлены и ежегодные рейсы до устья Колымы, а съ 1914 года предположены рейсы и до устья р. Лены, плаванія же гидрографической экспедиціи привели къ новымъ блестящимъ открытіямъ, и самый сѣверный путь теперь является настолько обслѣдованнымъ отъ мыса Дежнева до мыса Челюскина, на протяженіи свыше 2.000 морскихъ миль, что можно съ увѣренностью сказать о полной возможности плаваній, въ извѣстное время года, въ концѣ лѣтнихъ мѣсяцевъ, на какихъ угодно судахъ. То же можно сказать и о плаваніи изъ Атлантическаго океана до устья р. Енисея.

Островъ генерала Вилькицкаго.

Остается, такимъ образомъ, еще недостаточно изученнымъ въ гидрографическомъ отношеніи только небольшой промежутокъ побережья отъ мыса Челюскина до устья р. Енисея, всего въ 600 морскихъ миль протяженія, на 2—3 дня морского пути. Промежутокъ этотъ можетъ оказаться и наиболѣе труднымъ для прохожденія судовъ, благодаря изобилію малообслѣдованныхъ острововъ по западную сторону Таймырскаго полуострова, гдѣ легко можетъ задерживаться ледъ болѣе долгое время, чѣмъ при открытомъ на большое разстояніе океанскомъ побережьѣ, что показало и нынѣшнее плаваніе морскихъ транспортовъ „Таймыра“ и „Вайгача“, встрѣтившихъ стоялый, компактный ледъ у мыса Челюскина и въ промежуткахъ ново-открытыхъ острововъ.

Однако трехкратное плаваніе прежнихъ экспедицій, безпрепятственно обогнувшихъ сѣверный мысъ Азіи, даетъ твердую увѣренность и надежду, что опасенія, возникшія при послѣднемъ плаваніи экспедиціи Морского Министерства, будутъ разсѣяны при дальнѣйшихъ изслѣдованіяхъ. Если бы даже и оказалось, что ледъ, въ промежуткахъ между островами и материкомъ, въ одномъ только этомъ мѣстѣ, на всемъ протяженіи сѣвернаго морского пути, можетъ задержи-



СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА СѢВЕРНЫХЪ ПОЛЯРНЫХЪ СТРАНЪ,

(къ плаванію Гидрографической Экспедиціи Сѣвернаго Ледовитаго Океана въ 1913 г.).

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

- мѣста поднятія русскаго флага
- путь транспорта „Таймыръ"
- путь транспорта „Вайгачъ"
- совмѣстный путь обоихъ транспортовъ
- астрономическіе пункты
- ледъ

Картограф. зав. Ю.Ю. Гашъ, СПБ. 4 рота 19.

Digital Library (repository) of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ваться болѣе продолжительное время и препятствовать плаванію, то не исключается еще возможность найти болѣе свободный ходъ „мористѣе“ этихъ острововъ (т.-е. дальше въ море отъ береговъ), или прибѣгнуть въ неблагопріятные по состоянію льда годы къ искусственному прохожденію этого мѣста посредствомъ болѣе сильнаго ледокола типа „Ермакъ“, для котораго не должно встрѣтиться препятствій, судя по состоянію и толщинѣ льда въ этихъ мѣстахъ.

Во всякомъ случаѣ это одинъ изъ самыхъ важныхъ вопросовъ, который долженъ послужить главнымъ предметомъ дальнѣйшихъ обслѣдованій, не только нашей морской гидрографической экспедиціи, но и сухопутныхъ наблюденій у мыса Челюскина и въ проливахъ между новооткрытыми островами за временемъ вскрытія и закрытія ихъ ото льда. И съ этими обслѣдованіями мы должны спѣшить и не останавливаться передъ затратами на нихъ со стороны государства, ибо плаванія у береговъ Сибири за послѣдній періодъ времени, какъ ученыхъ экспедицій, такъ и коммерческихъ, показали, что мы находимся вблизи рѣшенія величайшей задачи нашего времени—возможности пользоваться сѣвернымъ путемъ, въ извѣстное время года, для обхода всего стараго свѣта изъ Атлантическаго океана въ Тихій. И правъ былъ нашъ знаменитый ученый Менделѣевъ, когда утверждалъ, что, „если бы хотя десятая доля того, что потеряно при Цусимѣ, была затрачена на достиженіе полюса, эскадра наша, вѣроятно, прошла бы во Владивостокъ, минуя и Нѣмецкое море и Цусиму“ [1]).

Чрезвычайно благопріятнымъ обстоятельствомъ для плаваній этимъ путемъ служитъ еще то, что въ низовьяхъ нашихъ сѣверныхъ рѣкъ, какъ Енисей, Хатанга, Лена и др., и у самаго побережья Ледовитаго океана открыты колоссальнѣйшія залежи каменнаго угля, при томъ высокаго качества, не уступающаго англійскому кардифу, и имѣются удобныя естественныя гавани для отстоя судовъ.

Какъ бы, однако, ни была рѣшена эта величайшая проблема въ будущемъ, но вопросъ о возможности торговаго мореходства между устьями Оби и Енисея и Атлантическимъ океаномъ, съ одной стороны, и между устьемъ Лены, Колымы и другихъ рѣкъ, впадающихъ въ Ледовитый океанъ восточнѣе Таймырскаго полуострова, и Тихимъ океаномъ, съ другой, долженъ, наконецъ, считаться окончательно рѣшеннымъ.

Одни только эти плаванія въ разныхъ направленіяхъ открываютъ для торговли цѣлыя части свѣта, дѣлая возможнымъ вывозъ оттуда на міровые рынки всѣхъ громоздкихъ, малоцѣнныхъ продуктовъ, какъ-то, минеральныхъ, лѣсныхъ, сельско-хозяйственныхъ и др., лежащихъ нынѣ втуне, мертвымъ капиталомъ, или обезцѣненныхъ дальностью разстоянія, и ввозъ туда всѣхъ предметовъ первой необходимости, тяжелыхъ машинъ, сельско-хозяйственныхъ орудій и другихъ предметовъ, необходимыхъ для развитія производительныхъ силъ огромной и богатой страны.

Установленіемъ правильныхъ ежегодныхъ рейсовъ до устья Колымы и Лены, несомнѣнно, эти самыя далекія сѣверо-восточныя территоріи Сибири, совершенно оторванныя не только отъ Россіи, но и отъ центральной Сибири, будутъ пріобщены къ сколько-нибудь культурнымъ условіямъ существованія, и край будетъ

[1]) Д. И. Менделѣевъ. „Къ познанію Россіи“, стр. 22.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

развиваться. Уже и теперь въ 1914 году съ объявленіемъ предполагаемаго рейса до устьевъ Колымы и Лены, заявлено грузовъ къ отправкѣ до 100 тыс. пудовъ.

Необходима лишь постановка рѣчного пароходства по р. Колымѣ для доставки товаровъ, привезенныхъ къ устью, вверхъ по рѣкѣ. Безъ парохода такая подвозка на собакахъ и оленяхъ отъ Нижне-колымска до Средне-колымска обходится на разстояніи 500 верстъ по 4 рубля съ пуда.

Страховыя преміи за суда и товары, идущіе въ этомъ направленіи, достигавшія первоначально 18% стоимости, вслѣдствіе удачныхъ плаваній, въ теченіе послѣднихъ 3-хъ лѣтъ уже нѣсколько понизились. Является желательнымъ продленіе этого сѣверо-восточнаго рейса и далѣе на западъ отъ устья Лены до устья р. Хатанги съ устройствомъ торговыхъ складовъ-факторій въ удобныхъ для остановокъ мѣстахъ по побережью океана и въ устьяхъ рѣкъ,—тамъ, гдѣ является наибольшее скопленіе мѣстнаго инородческаго и русскаго населенія, притекающаго къ берегамъ океана съ промысловыми цѣлями. Торговыя факторіи со складами самыхъ необходимыхъ продуктовъ, товаровъ и орудій промысла съ цѣлью обмѣна ихъ на продукты охоты и промысла мѣстнаго населенія, для продажи ихъ по цѣнамъ, существующимъ на болѣе крупныхъ и міровыхъ рынкахъ (какъ это дѣлается въ настоящее время для самоѣдовъ на Новой Землѣ), являются крайне необходимыми. Такой рейсъ, при существующемъ въ краѣ порто-франко, вызвалъ бы рѣзкое пониженіе цѣнъ на всѣ предметы первой необходимости, повышеніе цѣнъ на продукты охоты и промысла и содѣйствовалъ бы промышленной колонизаціи пустынныхъ областей, возникновенію рыбнаго, звѣринаго и другихъ промысловъ въ этомъ краѣ.

Бассейны рѣкъ, впадающихъ въ Ледовитый океанъ въ этой сѣверо-восточной части Сибири, еще пока слабо заселены до самыхъ своихъ истоковъ, поэтому слабо развито тамъ и земледѣліе и скотоводство. Единственная отрасль промышленности, получившая довольно широкое развитіе въ краѣ,—золотопромышленность по притокамъ рѣки Лены, съ установленіемъ регулярныхъ ежегодныхъ рейсовъ къ устью Лены, получитъ толчокъ къ дальнѣйшему развитію вслѣдствіе открывающейся возможности получать морскимъ путемъ тяжелыя машины и другіе необходимые предметы.

Въ иномъ совершенно положеніи находится сѣверо-западная половина побережья Ледовитаго океана съ бассейнами рѣкъ Енисея и Оби, тяготѣющими къ Атлантическому океану.

Несмотря на то, что плаванія въ этомъ направленіи возникли гораздо раньше подъ вліяніемъ частной иниціативы и были широко развиты нѣсколько сотъ лѣтъ назадъ, однако, здѣсь надъ сѣвернымъ путемъ продолжаетъ тяготѣть и до настоящаго времени тяжелая рука Тобольскаго воеводы кн. Куракина.

И только въ послѣднее время вопросъ этотъ начинаетъ привлекать къ себѣ вниманіе сторонниковъ какъ въ средѣ правительства, такъ и законодательныхъ учрежденій.

Въ 1911 году въ Государственную Думу былъ внесенъ, по иниціативѣ Министерства Путей Сообщенія, законопроектъ за подписью трехъ Министерствъ—Путей Сообщенія, Морского и Внутреннихъ Дѣлъ—объ обстановкѣ морского пути къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ—Оби и Енисея, устройствомъ 4 радіотелеграфныхъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

станцій и опознавательныхъ знаковъ по побережью Карскаго моря, съ ассигнованіемъ необходимыхъ на выполненіе денежныхъ средствъ. Законопроектъ этотъ прошелъ черезъ законодательныя учрежденія и получилъ Высочайшее утвержденіе.

Согласно строительныхъ расчетовъ, проектированной обстановкой предполагалось пользоваться съ начала навигаціи 1913 года.

Озабочиваясь своевременнымъ установленіемъ коммерческихъ плаваній по намѣченному пути, представитель Министерства Путей Сообщенія—начальникъ Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ Е. Д. Вурцель, являющійся и однимъ изъ иниціаторовъ по устройству радіотелеграфныхъ станцій, предложилъ норвежско-англійской компаніи, занимавшейся уже нѣсколько лѣтъ надъ изученіемъ вопроса о сибирскомъ экспортѣ и импортѣ по желѣзной дорогѣ и моремъ, совершить пробный рейсъ при новыхъ создавшихся условіяхъ. Набрать достаточное количество груза, хотя бы для одного парохода, при существующихъ высокихъ пока страховыхъ преміяхъ на этомъ пути и одинаковыхъ таможенныхъ ставкахъ, что и по европейской границѣ, не представлялось возможнымъ. Нельзя было взять на перевозку и какой-нибудь русскій грузъ, согласно существующаго законодательства о каботажѣ, по которому перевозить русскій товаръ изъ одного русскаго порта въ другой можно только подъ русскимъ флагомъ, въ противномъ случаѣ съ товара взыскивается установленная пошлина какъ съ иностраннаго, хотя бы онъ былъ и русскаго происхожденія. Очевидно, нужно было понести нѣкоторыя жертвы и найти такой грузъ, который по своей цѣнности не потребовалъ бы уплаты высокой страховой преміи, а при взысканіи пошлинъ въ полномъ объемѣ, по незначительности своего размѣра, не причинилъ бы значительнаго убытка. При посредствѣ Е. Д. Вурцеля грузъ былъ найденъ, а именно цементъ для строящейся Алтайской желѣзной дороги. Кромѣ доставки до линіи желѣзной дороги въ Красноярскъ, требовалась доставка его еще на западъ, до Ново-Николаевска, свыше 700 верстъ по желѣзной дорогѣ. Все это вмѣстѣ взятое съ пошлиной на цементъ и доставкой по желѣзной дорогѣ вызывало нѣкоторую приплату по сравненію съ цементомъ, доставляемымъ съ волжскихъ заводовъ. Эта разница въ цѣнѣ и была принята частью Алтайскимъ обществомъ, а частью частными лицами, сочувствующими этому дѣлу [1]). Фрахтъ за доставку цемента изъ Штеттина въ Германіи до г. Красноярска, включая доставку по рѣкѣ на казенной рѣчной флотиліи, вмѣстѣ со страховкой груза, былъ назначенъ директоромъ-распорядителемъ Сибирскаго общества пароходства, промышленности и торговли г. Лидомъ по 62 коп. съ пуда. Предложеніе было обоюдно принято и вмѣстѣ съ тѣмъ было поставлено обществу, взявшему доставку, требованіе исполнить перевозку на обыкновенномъ, но достаточно прочномъ, коммерческомъ пароходѣ, чтобы такимъ путемъ выяснить возможность пользованія не какими-либо спеціальными судами, удорожающими значительно стоимость фрахтовъ, а самыми обычными пароходами, совершающими рейсы по всѣмъ морямъ.

Но, чтобы гарантировать успѣхъ дѣла самаго плаванія, Е. Д. Вурцель, съ разрѣшенія министра Путей Сообщенія С. В. Рухлова, перепиской съ профессо-

[1]) Е. Д. Вурцель. Коммерческое сообщеніе черезъ Карское море. („Новый экономистъ“ 1913 г. №№ 51—52).

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ромъ Фритіофомъ Нансеномъ заручился его согласіемъ принять участіе въ поѣздкѣ на морскомъ пароходѣ отъ береговъ Норвегіи до пункта перегрузки товаровъ на рѣчныя суда.

Для полученія полной картины возможности товарообмѣна съ Сибирью въ обоихъ направленіяхъ и при настоящихъ условіяхъ необорудованности пути было поставлено также условіе вывоза обратнымъ рейсомъ сибирскихъ грузовъ изъ южныхъ районовъ губерніи на европейскіе рынки. Для использованія же установленныхъ на пути радіотелеграфныхъ станцій отправляемый морской пароходъ долженъ былъ имѣть на борту радіотелеграфъ.

Зафрахтованный для этой цѣли обычнаго типа коммерческій пароходъ „Корректъ“, грузоподъемностью въ 1.600 тоннъ, этимъ требованіямъ удовлетворялъ. Въ Штеттинѣ было погружено на пароходъ 6.000 бочекъ цемента, около 63.000 пудовъ, а въ Англіи до 7—8 тысячъ пудовъ разныхъ товаровъ, въ видѣ образцовъ, для испытанія торговли, остальной грузъ составлялъ каменный уголь для рейса впередъ и обратно. Около 15—20 іюля пароходъ „Корректъ“ долженъ былъ быть въ Норвегіи въ г. Тромзе и ждать тамъ пріѣзда участниковъ экспедиціи.

Вся наша небольшая каютъ-компанія, въ составѣ проф. Фритіофа Нансена, секретаря нашей миссіи въ Норвегіи Лорисъ-Меликова, директора-распорядителя Общества г. Лида и автора настоящей статьи, собралась въ Христіаніи къ 20 іюля и въ тотъ же день выѣхала по желѣзной дорогѣ въ Трондгеймъ, откуда на пассажирскомъ пароходѣ до Тромзе. Здѣсь насъ уже ждалъ „Корректъ“, на который мы, послѣ обычныхъ, неизбѣжныхъ покупокъ разныхъ мелочей, необходимыхъ въ дорогѣ, пересѣли и въ тотъ же день отправились въ путь.

І. Г. Лорисъ-Меликовъ, І. Лидъ, кап. І. Самуэльсенъ, С. В. Востротинъ, Фритіофъ Нансенъ.

Весь экипажъ судна, съ кап. І. Самуэльсеномъ во главѣ, состоялъ изъ 18 человѣкъ, и кромѣ того, въ качествѣ ледяного лоцмана (ice masterà), былъ приглашенъ кап. Іоганнесенъ, бывшій командиръ парохода „Лена“, ходившій съ экспедиціей проф. Норденшельда на „Вегѣ“ вокругъ сѣвернаго побережья до устья рѣки Лены. Капитанъ Іоганнесенъ много плавалъ послѣ того во льдахъ на промысловыхъ судахъ около сѣверной оконечности Новой Земли, земли Франца Іосифа и Шпицбергена.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Льды въ Карскомъ морѣ.

Здѣсь не мѣсто касаться всѣхъ подробностей плаванія, тѣмъ болѣе, что оно съ достаточной полнотой было изложено въ докладѣ, прочитанномъ Фритіофомъ Нансеномъ въ засѣданіи Императорскаго Русскаго Географическаго общества и въ періодической печати. Достаточно отмѣтить важнѣйшіе его моменты. Передъ отъѣздомъ изъ Петербурга, въ почтовомъ вѣдомствѣ была выражена надежда, что ко времени плаванія въ проливахъ Югорскій Шаръ, Карскія ворота и у Маре-Сале, на Я-малѣ, станціи радіотелеграфа будутъ, по всей вѣроятности, закончены и туда будутъ даны распоряженія оказать возможное содѣйствіе для радіотелеграфныхъ сношеній и что главная пріемная станція въ Архангельскѣ совершенно готова и находится въ полномъ дѣйствіи. Поэтому первымъ стремленіемъ экспедиціи было — вступить въ сношенія съ Архангельской станціей и получить свѣдѣнія о состояніи льда въ проливахъ и въ Карскомъ морѣ,—чтобы взять курсъ въ тотъ или другой проливъ, избѣгая встрѣчи со льдомъ. Однако, на остановкѣ въ сѣверной части Норвегіи, у послѣдней почтово-телеграфной станціи, въ Хоннингсвагѣ, было получено краткое увѣдомленіе по телеграфу отъ вице-директора почтово-телеграфнаго округа изъ Архангельска, что радіотелеграфныя станціи не работаютъ. Такимъ образомъ экспедиціи предстояло итти попрежнему, въ слѣпую, безъ предварительныхъ указаній о состояніи льда, и дѣлать самой различныя предположенія, смотря по обстоятельствамъ. 24 іюля вечеромъ мы покинули Хоннингсвагъ и, обогнувъ мысъ Нордкинъ, вышли въ океанъ. Нашъ радіотелеграфъ могъ работать на разстояніе около 400 верстъ, и мы продолжали сноситься съ міромъ черезъ Норвежскую радіотелеграфную станцію въ Инге, построенную для сношеній со Шпицбергеномъ, пока черезъ два дня не вышли изъ сферы дѣйствія. При довольно свѣжемъ вѣтрѣ и слегка туманной погодѣ 28 іюля мы около 8 часовъ утра подошли къ Новой Землѣ, у Суханиныхъ острововъ, нѣсколько сѣвернѣе Карскихъ воротъ.

Чистое ото льда море заставило насъ измѣнить планъ, и, вмѣсто первоначальнаго намѣренія итти черезъ Югорскій Шаръ, мы взяли кратчайшій путь къ сѣверной части Я-мала, съ цѣлью войти на Енисей черезъ Карскія ворота. Около 5 часовъ вечера мы были уже въ Карскомъ морѣ, а часа черезъ 3 плава-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

нія по взятому курсу встрѣтились рѣдкіе первые пловучіе льды. По мѣрѣ нашего движенія вглубь, льды становились нѣсколько гуще, но они не мѣшали нашему плаванію. Стараясь избѣгать какой бы то ни было опасности при соприкосновеніи со льдомъ, мы повернули на югъ и юго-востокъ, съ цѣлью обойти льды и спустились значительно южнѣе, въ Байдарскую губу. Находясь на параллели и вблизи мыса Маре-Сале, мы пересѣкли разсѣянный ледъ, чтобы подойти къ мѣсту, гдѣ должна была производиться постройка радіотелеграфной станціи, и получить какія-нибудь свѣдѣнія, а если она готова, войти съ ней въ радіотелеграфную связь, такъ какъ всѣ наши попытки радіотелеграфированія, послѣ разрыва съ Инге, въ условленное въ Петербургѣ время, въ 11 часовъ вечера, были безуспѣшны. Мы бросили якорь 30 іюля у знака, поставленнаго ранѣе морскимъ вѣдомствомъ на мысѣ Маре-Сале и вскорѣ къ намъ на лодкѣ подъѣхали ямальскіе самоѣды. Это были наши первые визитеры съ сибирскаго берега. Они прикочевываютъ сюда, къ побережьямъ Я-мала, на лѣтніе морскіе промыслы тюленя, морского зайца и моржа изъ-подъ Обдорска. Интересно отмѣтить, что, за отсутствіемъ лѣса на Ямалѣ, они везутъ доски изъ-подъ Обдорска и строятъ себѣ лодки, сшивая ихъ деревянными гвоздями. На этихъ судахъ они пускаются въ море, отыскивая добычу. Конечно, плаванія эти ограничиваются небольшими, сравнительно, разстояніями отъ берега.

Ямальскіе самоѣды.

Никто изъ нихъ, къ сожалѣнію, не говорилъ совершенно по-русски, за исключеніемъ одного только зырянина изъ Пустозерска, промышлявшаго съ ними въ компаніи. Онъ далъ намъ свѣдѣнія, что никакой экспедиціи до настоящаго времени ни на Маре-Сале, ни въ ближайшіе пункты не приходило и отъ другихъ самоѣдовъ, промышлявшихъ по побережью, объ этомъ ничего не слышалъ. Мы оставили у него письмо о нашемъ проплытіи для передачи радіотелеграфной экспедиціи, если таковая прибудетъ и въ тотъ же день, снявшись съ якоря, поплыли далѣе на сѣверъ, не уклоняясь далеко отъ ямальскаго берега. Поднимаясь вдоль Я-мала, мы встрѣтили болѣе густые льды, чѣмъ прежде. Хотя они и не препятствовали нашему плаванію, но замедляли нашъ ходъ и заставляли иногда изъ осторожности останавливаться и пережидать. Во время нашихъ остановокъ еще раза два подъѣзжали къ намъ съ берега самоѣды-промышленники, но получить отъ нихъ какія-нибудь свѣдѣнія, по незнанію ими русскаго языка, совершенно не удавалось.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Здѣсь нужно замѣтить, что льды, которые мы встрѣчали, были всѣ мѣстнаго происхожденія, образовавшіеся въ теченіе зимы, слегка бугристые отъ снѣжныхъ надуvовъ. Подъ дѣйствіемъ весенняго и лѣтняго солнца, дождя и вѣтра, они были разбиты, изъѣдены водой, образовавъ на своей поверхности цѣлую сѣть озеръ разной величины, съ прѣсной водой, соединенныхъ каналами. Достаточно было задуть сильному вѣтру, и большія ледяныя поля легко разбивались на мелкіе куски и разносились по морю, быстро растаивая въ нагрѣтой солнечными лучами водѣ. Надъ образованіемъ и таяніемъ льдовъ въ Карскомъ морѣ до сихъ поръ не было систематическихъ наблюденій. За весь новый періодъ плаваній по Карскому морю имѣется только одно указаніе на образованіе льда въ зимнее время и таяніе его весной и лѣтомъ. Эти данныя были получены датской экспедиціей на пароходѣ „Димфна“, въ 1882 году, подъ командою лейтенанта Говгарда, для устройства международныхъ метеорологическихъ полярныхъ станцій. Пароходъ „Димфна“ былъ затертъ льдомъ у Я-мала, и его весь годъ со льдомъ носило по Карскому морю, пока въ концѣ августа слѣдующаго года Карскими воротами онъ не вышелъ въ океанъ. Эта экспедиція дала первыя свѣдѣнія о льдахъ Карскаго моря въ зимнее время.

Говгардъ, на основаніи непосредственныхъ наблюденій, указываетъ, что Карское море не замерзаетъ цѣликомъ и въ зимнее время. Ледъ въ немъ образуется, главнымъ образомъ, у береговъ, но первой же волной ломается, куски его несетъ вѣтромъ по морю, и такъ какъ зимою преобладающій вѣтеръ здѣсь юго-западный, то подъ вліяніемъ послѣдняго ледъ прибиваетъ къ Я-малу, гдѣ льдины нагромождаются вѣтромъ другъ на друга въ большія горы (образуя торосы), при затишьѣ онъ нѣсколько отходитъ отъ берега, но свободная вода опять замерзаетъ, новымъ вѣтромъ этотъ ледъ тоже взламывается и нагромождается другъ на друга, и такимъ образомъ число такихъ плавающихъ ледяныхъ торосовъ съ каждымъ днемъ зимы все болѣе увеличивается, и въ апрѣлѣ море представляется заполненнымъ какъ нагроможденнымъ льдомъ, такъ и разломаннымъ, носящимся по его поверхности. Съ наступленіемъ лѣта начинается таяніе льда; стоящіе въ это время вѣтры отъ сѣверо-востока прижимаютъ его къ Вайгачу и Новой Землѣ, гдѣ сильное теченіе истираетъ его погруженную часть, а верхняя таетъ и подъ вліяніемъ дождя, тумана и солнца дѣлается рыхлою, слабыя льдины разрушаются, а большія и прочныя получаютъ вмѣстѣ съ тѣмъ просторъ для движенія; эта разрушающая работа идетъ чрезвычайно быстро. При волненіи быстрота таянія увеличивается, при томъ морской ледъ начинаетъ таять уже при температурѣ—2° Ц. Что касается полярныхъ льдовъ, то ихъ никто никогда не видѣлъ ни въ Карскомъ морѣ ни въ близъ лежащихъ водахъ. Они встрѣчаются въ Атлантическомъ океанѣ, напр., въ широтахъ 50°—40° с. ш., но не здѣсь.

Картину, нарисованную Говгардомъ, необходимо было привести здѣсь, какъ единственное описаніе, по личнымъ наблюденіямъ, образованія и таянія льдовъ въ Карскомъ морѣ.

Дѣйствительно и позднѣе, при плаваніяхъ на р.р. Обь и Енисей, никто не встрѣчалъ на томъ пути полярныхъ глетчерныхъ льдовъ, занесенныхъ съ сѣвера. Однако при описаніи сѣверо-восточнаго берега Новой Земли А. И. Вилькицкимъ, въ 1901 году, были встрѣчены сѣвернѣе Маточкина Шара въ Медвѣжьемъ за-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Глетчерный ледъ въ Медвѣжьемъ заливѣ
по фот. А. И. Вилькицкаго.

ливѣ—ледники и плававшія по близости ледяныя горы глетчернаго происхожденія, изъ которыхъ нѣкоторыя сидѣли на мели на глубинѣ 70 саж., но, очевидно, не имѣется условій, содѣйствующихъ передвиженію этихъ льдовъ на югъ.

Приватъ-доцентъ Московскаго университета Б. М. Житковъ, посѣтившій полуостровъ Я-малъ въ 1908 году съ цѣлью всесторонняго обслѣдованія его и отысканія существовавшей черезъ него древней дороги по волоку изъ Бѣлаго моря въ Мангазею,—даетъ интересныя указанія, со словъ проживающихъ тамъ въ зимнее время самоѣдовъ, о состояніи льдовъ у береговъ Я-мала весной.

Житковъ объѣзжалъ берегъ Я-мала отъ его сѣверо-восточной части, островъ Бѣлый и весь западный берегъ до Шараповыхъ кошекъ съ 5 по 22 мая, и вездѣ море было чисто ото льда. Возлѣ берега тянулся лишь береговой припай льда шириною отъ 1/2 мили до 10—12 и рѣдко до 15 верстъ. Открытая вода видна была даже на сѣверъ отъ острова Бѣлаго. Указанная ширина припая, по словамъ самоѣдовъ, обыкновенно держится на западной сторонѣ Я-мала и въ теченіе зимы; къ нему прижимаетъ плывучій ледъ при западныхъ и сѣверныхъ вѣтрахъ, при восточныхъ же подолгу и зимою море открыто. Намерзать припай по берегу Карскаго моря начинаетъ около конца октября, а иногда и въ ноябрѣ еще берега чисты.

Случается, что и въ зимніе мѣсяцы ледъ совершенно относитъ, и море подолгу стоитъ открытое, окончательно же берега, обычно, очищаются въ іюлѣ. Толщина льда припая, по измѣренію Житкова, не превышала обычно 4 футовъ, не считая торосовъ.

Интересно отмѣтить, что г. Житковымъ былъ найденъ и древній морской путь, по которому плаванія совершались съ торговыми цѣлями въ Мангазею на небольшихъ судахъ. Прежняя р. Мутная, текущая въ Карское море, на нѣкоторыхъ современныхъ картахъ носитъ названіе Морды, а р. Зеленая—Се-яга. Рѣки эти, дѣйствительно, сходятся своими вершинами системою озеръ Ней-те и Ямбу-то, изъ которыхъ они вытекаютъ. Озера эти раздѣляются небольшимъ перешейкомъ-волокомъ, узкая часть котораго достигаетъ всего 87 саженъ, и посрединѣ его лежитъ совершенно круглое, въ 40 саж. діаметромъ, озеро, которое самоѣды называютъ Луце-хавы-то, въ переводѣ „озеро, гдѣ умерли русскіе“. Самоѣды считаютъ озеро святымъ, но не умѣютъ уже объяснить происхожденіе его названія, которое сохранилось, вѣроятно, отъ древнихъ временъ [1]).

Въ нашемъ плаваніи пришлось встрѣтить ледъ всѣхъ типовъ, за исключеніемъ глетчернаго. Около мыса Харасовой мы подошли къ высокому торосу, стоящему на мели, на глубинѣ 13 саж., и поднимавшемуся надъ водой около 3 саж. Это была причудливая по формѣ груда льдинъ, натертыхъ другъ на

[1]) Б. М. Житковъ. Полуостровъ Я-малъ. (Зап. Импер. Русск. Географ. о-ва. Стр. 144).

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

друга и потомъ спаявшихся вмѣстѣ. Торосъ состоялъ изъ 2-хъ массивныхъ столбовъ льда, прикрытыхъ сверху большой льдиной, образуя внутри гротъ.

Нѣсколько далѣе намъ преградилъ путь береговой припай, стоявшій плотнымъ, хотя и сильно изъѣденнымъ водой и тепломъ сплошнымъ пакомъ, тянувшійся отъ самаго берега на разстояніи 10—12 верстъ, а далѣе на западъ къ нему примыкали довольно густые пловучіе льды, прижатые къ нему сѣверо-западнымъ вѣтромъ. Мы считали первоначально этотъ ледяной припай неподвижнымъ, оставшимся отъ зимы, но черезъ день или два всю эту массу въ нѣсколько десятковъ верстъ отнесло теченіемъ далѣе къ сѣверу. Было очевидно, что онъ только передъ нашимъ приходомъ сдвинулся съ мѣста и вѣтеръ не успѣлъ его еще разбить на части и разнести по морю. Пловучій ледъ, прижатый къ паку съ запада, теченіемъ и слабымъ вѣтромъ былъ разсѣянъ, и черезъ три, четыре часа хода мы обошли этотъ ледъ и были на свободной водѣ.

Пароходъ „Корректъ“ во льдахъ.

Ледяной припай, преградившій путь „Корректу“.

Трудность плаванія во льдахъ заключается, главнымъ образомъ, лишь въ томъ, что невозможно опредѣлить пространство окружающаго корабль льда и взять ближайшее и лучшее направленіе къ свободной водѣ. Съ самаго высокаго пункта на кораблѣ, каковымъ является наблюдательная бочка, прикрѣпленная къ мачтѣ, возможно обозрѣть пространство не далѣе 20 верстъ въ окружности.

Вотъ почему проф. Нансенъ считаетъ необходимымъ для удобства плаванія коммерческихъ судовъ имѣть 2—3 небольшихъ моторныхъ судна, вооруженныхъ радіотелеграфомъ, которыя съ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Пароходъ „Корректъ“ у сѣверной части Я-мала.

ранняго лѣта входили бы черезъ проливы въ Карское море, а одно изъ устья Енисея, производили бы развѣдки и изслѣдованія льда и давали полученныя свѣдѣнія на радіотелеграфныя станціи для оповѣщенія коммерческихъ судовъ, идущихъ въ устья сибирскихъ рѣкъ.

Даже въ самые неблагопріятные по состоянію льда годы, какъ мы видѣли выше, Карское море не заполняется льдомъ, и въ іюлѣ мѣсяцѣ и началѣ августа остаются иногда лишь незначительные остатки его. При своевременномъ извѣщеніи о мѣстонахожденіи этихъ льдовъ, грузовыя суда получили бы возможность проходить по назначенію, не видѣвши на пути ни одной льдинки, а за рядъ лѣтъ такихъ наблюденій получился бы обширный матеріалъ для выводовъ, и надобность въ судахъ-развѣдчикахъ миновала бы.

И въ нашемъ плаваніи, при встрѣчѣ со льдами, мы совершенно не знали, что̀ встрѣтимъ черезъ 20—30 верстъ, и какъ далеко потянутся льды на нашемъ пути. Только опытный глазъ полярнаго изслѣдователя Нансена по темной окраскѣ облаковъ и другимъ признакамъ давалъ надлежащій курсъ судну. При встрѣчѣ съ густыми льдами у Я-мала можно было, естественно, думать, что чѣмъ далѣе на сѣверъ, тѣмъ условія плаванія будутъ труднѣе; въ дѣйствительности же оказалось наоборотъ. Черезъ 3 — 4 часа плаванія мы были на свободной водѣ и отъ мыса Паинте у сѣверной части Я-мала шли по свободному ото льда океану.

Группа моржей (фот. Б. А. Вилькицкаго).

Неудивительно, что неопытные и небывалые въ полярныхъ плаваніяхъ капитаны при первой встрѣчѣ со льдами возвращались обратно, считая путь непроходимымъ. Сѣверо-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

восточный вѣтеръ снова развелъ волну, и многіе изъ насъ, не совсѣмъ равнодушные къ морской качкѣ, сожалѣли, что льды не простирались и далѣе на сѣверъ на нашемъ пути. Вѣтеръ во льдахъ не можетъ развести большой волны, и вслѣдствіе этого плаваніе всегда становится спокойнымъ, какъ въ озерѣ; здѣсь чаще встрѣчается возможность охоты на тюленей, моржей, которые стаями располагаются для отдыха на льдахъ, или плаваютъ цѣлыми табунами-семействами.

Противъ пролива Малыгина мы прошли вблизи нѣсколькихъ отдѣльно стоявшихъ на мели торосовъ и могли наблюдать, съ какой быстротой морская волна разбиваетъ большія глыбы льда и мелкими кусочками разноситъ ихъ по морю.

9 августа мы огибали островъ Бѣлый; весь горизонтъ на сѣверъ и вокругъ былъ совершенно чистъ ото льда. Противъ острова Вилькицкаго пересѣкли двѣ-три небольшихъ полоски совсѣмъ слабаго льда. Проходя мимо устья Оби, мы замѣтили, что цвѣтъ морской воды замѣтно измѣнился, превратился въ желто-коричневый; вкусъ воды былъ почти совершенно прѣсный. Вечеромъ того же дня мы повернули курсъ въ Енисейскій заливъ.

Ледъ въ Енисейскомъ заливѣ при закатѣ солнца.

Въ Енисейскомъ заливѣ былъ вновь встрѣченъ ледъ, занесенный сѣверо-западнымъ вѣтромъ, но онъ не препятствовалъ нашему плаванію. Препятствія были встрѣчены вслѣдствіе отсутствія обстановки въ заливѣ и выше по рѣкѣ,—пришлось приткнуться на мель у низменнаго мало замѣтнаго песчанаго острова Сибирякова при попыткѣ войти въ рѣку по западную сторону острова. Снявшись съ мели при полномъ приливѣ, мы повернули къ восточному правому берегу Енисея, гдѣ вечеромъ 10 августа бросили якорь у острова Диксона, на гавань котораго профессоръ Норденшельдъ возлагалъ столько надеждъ послѣ своихъ плаваній еще въ 70-хъ годахъ прошлаго вѣка. Она была совершенно пустынна, — не только не было „множества кораблей“, какъ мечталъ проф. Норденшельдъ, но и признаковъ человѣческаго существованія. Насъ интересовало узнать, не заходила ли сюда какая-либо изъ затерявшихся нашихъ русскихъ экспедицій Брусилова, Русанова или Сѣдова, отыскивая удобную зимовку и возможность пополнить запасъ угля, доставленнаго сюда съ верховьевъ Енисея для полярной экспедиціи барона Толля, но оставшагося неиспользованнымъ за незаходомъ сюда „Зари“. Въ тесовомъ баракѣ уголь лежалъ въ цѣлости, покрытый ледяною корою и снѣгомъ, набившимся туда во время зимнихъ пургъ, непогодъ и бурановъ. Въ же-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Острова Диксона.

стяной коробкѣ, воткнутой подъ крышей барака, не оказалось никакихъ свѣжихъ писемъ, оставляемыхъ въ знакъ своего пребыванія на этомъ островѣ рѣдкими посѣтителями. Не нашлось никакихъ слѣдовъ экспедиціи и въ другихъ мѣстахъ острова, сравнительно небольшого, который былъ нами обойденъ и осмотрѣнъ за время нашей двухдневной стоянки. Дальнѣйшее плаваніе вверхъ по рѣкѣ до условленнаго перегрузочнаго пункта у Носоновскаго острова, расположеннаго около 300 верстъ выше острова Диксона, не представляло особенностей, если не

Берегъ рѣки Енисея около Гольчихи.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Лѣсъ, прибитый рѣкою къ берегамъ въ низовьяхъ Енисея.

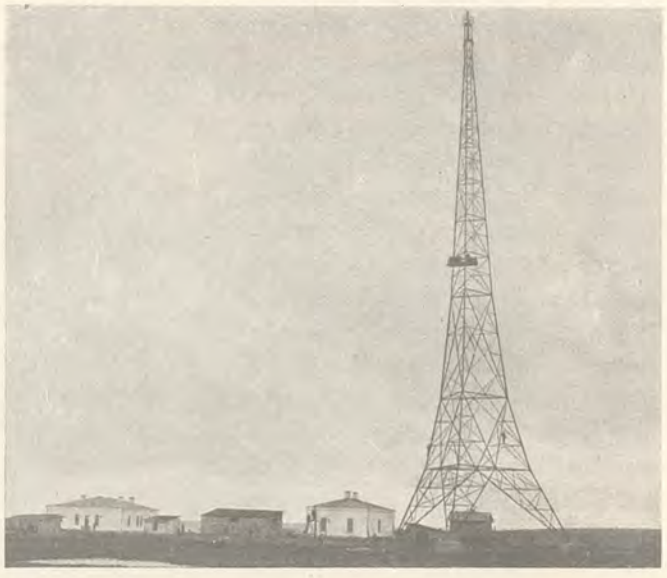
считать, что, поднимаясь отъ Гольчихи, самаго сѣвернаго жилого пункта на Енисеѣ, обитаемаго въ теченіе круглаго года, несмотря на ширину рѣки, достигающую иногда до 40 верстъ, и глубину фарватера отъ 8 до 10 саженъ, нашъ морской капитанъ, при отсутствіи обстановки или хотя створныхъ знаковъ по берегу, совершенно терялся, отыскивая фарватеръ, и мы нѣсколько разъ садились на мель, притыкаясь къ тому или другому краю глубокой части русла, измѣряемаго обыкновенно въ нѣсколько сотъ саженъ ширины въ этой части рѣки. Но всякій разъ мы снимались своими силами при полномъ приливѣ, который отмѣчается довольно высоко вверхъ по рѣкѣ. Первыя рыболовныя становища русскихъ промышленниковъ и инородцевъ были встрѣчены на срединѣ пути между островомъ Диксономъ и Гольчихой, около мыса Ефремовъ Камень. Въ этой части рѣки берегъ Енисея представляетъ безлѣсную тундру. Но сама природа какъ бы заботится снабдить эти пустынныя мѣста для нуждъ человѣка

Перегрузка товаровъ съ рѣчныхъ пароходовъ на морской у Носоновскаго острова.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Перегрузка у Носоновскаго острова.

топливомъ и строительнымъ матеріаломъ. По берегу и на отмелыхъ мѣстахъ рѣки лежатъ громадные запасы лѣса, принесеннаго весенними водами съ верховьевъ рѣки и отложеннаго по берегу на десятки верстъ. Чтобы добраться до берега у такихъ отложеній, иногда надо пройти 3—4 и болѣе верстъ по бревнамъ и обломкамъ лѣса, сплетеннаго въ самыхъ разнообразныхъ положеніяхъ. Вечеромъ 14 августа мы подошли къ группѣ Брехов-скихъ острововъ, гдѣ рѣка распадается на много рукавовъ, образуя цѣлый лабиринтъ острововъ, и остановились у сѣвернаго конца Носоновскаго острова. На слѣдующій день утромъ подошелъ къ намъ пароходъ „Турухансkъ“ Енисейской казенной рѣчной флотиліи, прибывшій съ баржами и сибирскимъ грузомъ въ тотъ же день, какъ и мы, къ перегрузочному пункту, куда онъ намъ и указалъ путь. Перегрузка началась съ того же дня и продолжалась до 28 августа. При отсутствіи какихъ бы то ни было приспособленій для перегрузки, таковая производилась при помощи пароходной лебедки и въ ручную, на открытомъ рейдѣ главнаго русла рѣки, и, чтобы перегрузить около 100.000 пудовъ, потребовалось почти двѣ недѣли. Изъ верховьевъ рѣки Енисея, для отправки за границу были доставлены для опыта торговли разные грузы: рожь въ зернѣ, лѣсъ въ брусьяхъ, конопля, ленъ, графитъ и др., а для зоологическаго сада въ Гамбургѣ медвѣди, волкъ, дикія козы и два верблюда изъ Монголіи, сплавленные по Енисею изъ Урянхайскаго края.

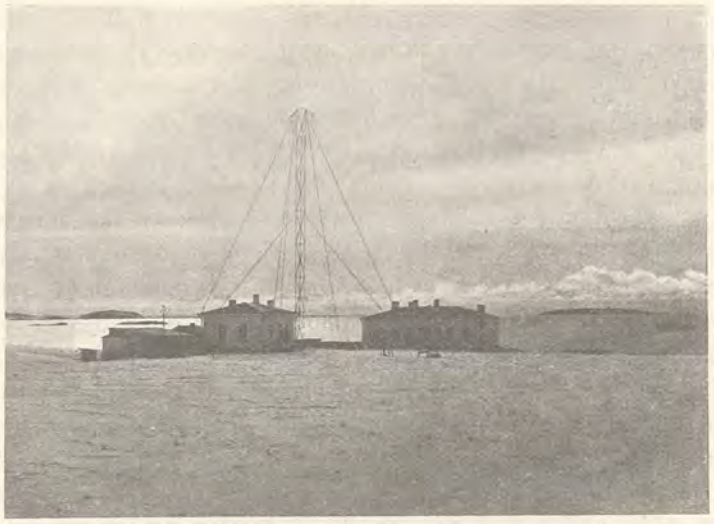


Радіотелеграфная станція на Югорскомъ Шарѣ, разсчитанная на 1.500 верстъ для сношеній съ Архангельскомъ и другими станціями по берегу Карскаго моря.

Обратный путь пароходъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

„Корректъ“ отъ острова Носоновскаго до Вардо въ Норвегіи совершилъ въ 10 дней, при чемъ были встрѣчены ничтожные остатки льда у устья Енисея, а тамъ—у Я-мала, гдѣ нами были встрѣчены наиболѣе густые льды, задерживавшіе наше плаваніе, не оставалось и признаковъ льда.



Радіотелеграфная станція на берегу Карскихъ воротъ. Такая же имѣется на мысѣ Маре-Сале.

Только при обратномъ рейсѣ, вблизи выхода изъ Карскихъ воротъ, телеграфистомъ на пароходѣ „Корректъ“ были услышаны впервые звуки радіотелеграфа. Оказалось, работали между собой станціи побережья Карскаго моря, и вскорѣ удалось вступить въ связь съ Югорскимъ Шаромъ, но услуги уже были безполезны, такъ какъ оставалось два-три дня пути до Норвегіи. За время плаванія и пребыванія въ Енисеѣ всѣ три радіотелеграфныхъ станціи по побережью Карскаго моря были установлены и пущены въ дѣйствіе.

Всѣ сибирскіе грузы были доставлены благополучно въ Англію и Германію и распроданы, а цементъ до Красноярска, откуда по желѣзной дорогѣ перевезенъ къ мѣсту назначенія въ г. Ново-Николаевскъ.

При плаваніи впередъ къ устью Енисея по Карскому морю все время стояли свѣтлыя ночи, на подобіе тѣхъ, какія наблюдаются въ Петербургѣ въ мѣсяцѣ маѣ. Солнце въ ясные дни закатывалось на короткое время, и вечерняя заря сходилась съ утренней. Это обстоятельство чрезвычайно облегчаетъ плаваніе во льдахъ. Температура воздуха не падала ниже 0°. Были иногда теплые солнечные дни, когда температура поднималась до +8—+10° Ц.

Здѣсь потому нѣсколько подробнѣе пришлось остановиться на плаваніи по Карскому морю, чтобы нарисовать общую картину условій, при какихъ приходится итти въ настоящее время коммерческимъ судамъ въ устье сибирскихъ рѣкъ, условій, пожалуй, нѣсколько болѣе тяжелыхъ въ прошломъ году, чѣмъ обычно.

При плаваніи на пароходѣ „Стіерненъ“ съ капитаномъ Виггинсомъ въ 1894 году, когда автору статьи пришлось впервые плыть черезъ Карское море, были встрѣчены гораздо болѣе слабые и болѣе рѣдкіе льды. Въ томъ году капитанъ Виггинсъ доставлялъ для Министерства Путей Сообщенія два мелкосидящихъ рѣчныхъ колесныхъ парохода для рѣки Ангары, и, несмотря на трудности плаванія во льдахъ съ колесными пароходами, шедшими самостоятельно, весь переходъ отъ Югорскаго Шара до Гольчихи на Енисеѣ былъ совершенъ въ 5 дней. По словамъ капитана Виггинса, руководившаго плаваніями мно-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

гихъ торговыхъ экспедицій на Енисей и Обь съ 1876 года, нерѣдко случалось, когда онъ на всемъ пути до устьевъ сибирскихъ рѣкъ вовсе не встрѣчалъ льда, который въ августѣ успѣваетъ совершенно растаять и исчезнуть. Достойно отмѣтить, что этотъ знатокъ условій плаванія по Карскому морю не былъ ни разу остановленъ даже въ самые неблагопріятные для плаванія годы льдами, которые заставили бы его вернуться обратно, не достигнувъ цѣли. Въ благопріятные годы, при отсутствіи льда, черезъ Карское море пройдетъ торговая экспедиція подъ командой любого капитана, но чрезвычайно важно руководство опытнаго въ полярныхъ плаваніяхъ капитана въ неблагопріятные годы, въ особенности на первое время, пока путь не будетъ достаточно изученъ, оборудованъ и обставленъ.

Англійская торговая экспедиція, въ которой плылъ адмиралъ Макаровъ, на пароходѣ „Іоаннъ Кронштадтскій“ въ 1897 году, какъ упоминалось выше, также не встрѣтила льда. Благодаря этому обстоятельству, суда, выйдя изъ Югорскаго Шара 7 августа рано утромъ, 10 августа были уже въ устьѣ Енисея, употребивъ на весь морской переходъ по Карскому морю менѣе 3 сутокъ.

24 того же августа пароходъ „Іоаннъ Кронштадтскій“ бросилъ якорь у гор. Енисейска, поднявшись вверхъ по рѣкѣ свыше 2.000 верстъ при отсутствіи обстановки на рѣкѣ и съ неизбѣжными вслѣдствіе того стоянками въ ночное время.

Все это убѣдительно показываетъ, что мелкосидящій морской пароходъ, выйдя изъ любого европейскаго порта, можетъ достигнуть не только устья Енисея и подняться въ глубь страны до гор. Енисейска, но достаточно имѣетъ времени для того, чтобы выгрузить доставленный и нагрузить сибирскій грузъ и вернуться обратно въ Европу,—не говоря уже о плаваніяхъ до устьевъ рѣкъ, которыя не будутъ, въ будущемъ, ограничиваться однимъ рейсомъ. Весь вопросъ о плаваніяхъ по болѣе или менѣе опасной части моря на всемъ пути изъ Европы въ Сибирь сводится, такимъ образомъ, къ переходу морскими судами опасныхъ мѣстъ въ теченіе двухъ или трехъ дней, и на основаніи опыта всѣхъ предшествующихъ лѣтъ врядъ ли можетъ возникать серьезное сомнѣніе въ возможности организовать ежегодные регулярные рейсы въ сибирскія рѣки, тѣмъ болѣе теперь, при современныхъ техническихъ средствахъ, при возможности пользоваться радіотелеграфомъ развѣдочными судами, а въ случаѣ крайней нужды аэропланами и гидропланами. Часто указываютъ на краткость навигаціоннаго періода въ Карскомъ морѣ, въ 2—2½ мѣсяца, но вѣдь морскимъ путемъ при его оборудованности можно перевезти столько груза и въ 2½ мѣсяца, сколько по желѣзной дорогѣ не перевезти и въ одинъ годъ.

Здѣсь излишне описывать дальнѣйшее плаваніе вверхъ по рѣкѣ на небольшомъ теплоходѣ „Омуль“, но необходимо сказать нѣсколько словъ о Енисеѣ и о богатствахъ его бассейна для выясненія того значенія, какое можетъ имѣть установленіе здѣсь коммерческихъ плаваній.

Паровое судоходство по Енисею въ настоящее время совершается отъ острова Диксона до города Минусинска и выше, до Саянскихъ горъ, на протяженіи 3.000 верстъ, а съ улучшеніемъ судоходныхъ условій верхняго Енисея, путемъ расчистки камней, къ чему приступлено Министерствомъ Путей Сооб-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

щенія за послѣдніе 2—3 года, Енисей будетъ судоходенъ для паровыхъ судовъ свыше 3½ тысячъ верстъ, до центра Азіи, Урянхайскаго края, откуда грунтовой дорогой до Улясутая въ Монголіи считается 500 верстъ, а до Кобдо 400.

Выше уже было сказано, что морскія суда небольшой осадки изъ Лондона и другихъ европейскихъ портовъ поднимались вверхъ по рѣкѣ и бросали якорь у бульвара г. Енисейска; при этомъ необходимо добавить, что большіе океанскіе пароходы съ глубокой осадкой могутъ итти на 1.500 верстъ до южной границы Туруханскаго края, до устья Подкаменной Тунгуски, на остальномъ же пути до Енисейска, при небольшой расчисткѣ камней въ Осиновскомъ порогѣ и 2—3 перекатовъ, въ самую малую воду могутъ ходить лишь суда съ осадкою до 15 и даже до 18 футовъ. Выше Енисейска до Сибирской магистрали и далѣе путь обезпеченъ уже рѣчными судами съ осадкою 5—6 футовъ.

На всемъ пространствѣ Туруханскаго края, этой древней Мангазеи, въ 1½ милліона кв. верстъ, едва насчитывается 15—16 тысячъ человѣкъ жителей, изъ которыхъ около половины приходится на долю русскаго населенія, разбросаннаго, главнымъ образомъ, по берегу Енисея, остальную же часть составляютъ бродячіе сѣверные инородцы, проживающіе въ тундрѣ и лѣсахъ, и только часть изъ нихъ въ лѣтнее время прикочевываетъ къ берегамъ Енисея для рыбнаго промысла. Если присоединить сюда весь нижній бассейнъ Енисея съ притоками, до города Енисейска включительно, то можно насчитать въ настоящее время не болѣе 30—40 тысячъ человѣкъ. Земледѣлія во всемъ Туруханскомъ краѣ нѣтъ, дозрѣваютъ лишь нѣкоторыя огородныя овощи въ южной половинѣ края. Распашки подъ рожь, ярицу и овесъ начинаются лишь за 100—150 верстъ до Енисейска. Сѣверной границей земледѣльческой зоны, гдѣ можетъ дозрѣвать пшеница, можно считать широту гор. Енисейска; только до этихъ предѣловъ стала проникать колонизація изъ Европейской Россіи.

Вся прежняя мангазейская область и побережье Ледовитаго океана на морскомъ пути едва ли не были гораздо болѣе оживленными въ торгово-промышленномъ отношеніи нѣсколько сотъ лѣтъ назадъ, чѣмъ теперь, о чемъ краснорѣчиво свидѣтельствуютъ многочисленные кресты и развалины избъ по берегамъ океана, Новой Земли и у устьевъ сибирскихъ рѣкъ.

Нельзя не пожалѣть о такихъ послѣдствіяхъ таможенной политики, установившейся со времени Тобольскаго воеводы кн. Куракина, закрывшаго сѣверный путь, чтобы „казнѣ въ пошлинахъ потери не было“; благодаря ей дремлютъ богатства этой окраины, а главное, утратился навыкъ и огромный опытъ, пріобрѣтенные нашими мореходами въ теченіе нѣсколькихъ столѣтій прежнихъ плаваній.

Иностранные мореплаватели, посѣтившіе впервые въ половинѣ XVI вѣка Новую Землю, находили даже въ ея сѣверныхъ частяхъ слѣды пребыванія русскихъ промышленниковъ и отзываются о нихъ какъ объ опытныхъ мореходахъ.

На всемъ пространствѣ сѣверной части губерніи по р. Енисею и его притокамъ разбросаны разнообразныя богатства, которыя мало или почти совсѣмъ не эксплуатируются, за отсутствіемъ путей и отдаленностью рынковъ для сбыта.

Низовья рѣкъ, какъ Енисея, такъ и Оби съ ихъ притоками и озера, раз-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

бросанныя въ тундрѣ, изобилуютъ самыми разнообразными цѣнными рыбными породами, какъ нельма, осетръ, стерлядь, омуль, муксунъ, чиръ, туруханская сельдь и др., которыя ловятся въ настоящее время въ относительно ничтожномъ количествѣ. То обстоятельство, что эти богатыя рыбою мѣста лежатъ на морскомъ пути изъ Сибири въ Европу, является благопріятнымъ признакомъ для развитія рыбнаго дѣла въ низовьяхъ этихъ рѣкъ. При существованіи морского пути рыбное дѣло могло бы вырасти въ крупную отрасль промышленности, если бы пользоваться этимъ путемъ для вывоза рыбы на наши внутренніе и иностранные рынки, въ настоящее же время этотъ вывозъ изъ бассейна Енисея на внутренній рынокъ не превышаетъ 160.000 пудовъ.

Тамъ же, въ низовьяхъ Енисея, и по притокамъ открыты огромныя залежи превосходнаго качества каменнаго угля, который, по мнѣнію генералъ-маіора Вилькицкаго, пользовавшагося при своихъ гидрографическихъ работахъ въ Карскомъ морѣ углемъ, добытымъ недалеко отъ с. Дудинскаго, не уступаетъ англійскому кардифу.

Тамъ же колоссальныя залежи графита, по качеству выше австрійскаго, который ввозится къ намъ въ Россію на нѣсколько милліоновъ рублей.

Отъ береговъ Ледовитаго океана на 400—500 верстъ къ югу тянется безлѣсная, холмистая, голая тундра, и лишь около села Дудинскаго начинаютъ показываться первыя низкорослыя деревья, и постепенно тянутся они отъ р. Курейки на тысячеверстныя пространства на востокъ и западъ, переходя границы Енисейской губерніи, и на югъ отъ Енисейскаго уѣзда, чередуясь распашками и степями, соединяются съ лѣсами Саянскаго хребта.

Представитель Лѣсного Департамента, на одномъ изъ совѣщаній при Министерствѣ Торговли и Промышленности о сѣверномъ морскомъ пути, сообщалъ, что запасы лѣса въ Енисейской губерніи, по послѣднимъ изслѣдованіямъ Департамента, огромны. Изъ 30 милліоновъ осмотрѣнныхъ десятинъ лѣса около 7 милліоновъ десятинъ изслѣдовано и устроено. Лѣса изобилуютъ отличными насажденіями сосны, ели и кедра, могущими свободно выдержать конкуренцію на лондонскомъ рынкѣ. Лѣса эти расположены, большею частью, сѣвернѣе желѣзной дороги, то-есть ниже Красноярска по рѣкѣ, и потому для нихъ сбытъ откроется только съ установленіемъ сѣвернаго пути. Ежегодный приростъ древесины, по приблизительному подсчету лѣсоустроительныхъ отчетовъ, можетъ достигнуть 90 милліоновъ пудовъ, при чемъ считая только $^1/_{10}$ для экспорта за границу, и то получимъ крупную цифру въ 9 милл. пудовъ.

Нынѣ образцы лѣса были отправлены на „Корректѣ“ съ притока Енисея, р. Пита, за границу и получили хорошую оцѣнку, они показали полную возможность широкаго развитія отпуска лѣса въ чужіе края. Профессору Нансену не даромъ лѣсныя богатства сѣвера Сибири показались далеко цѣннѣе лѣсовъ Норвегіи.

Все это пока лежитъ втуне, мертвымъ капиталомъ, не приносящимъ никакого дохода ни государству, ни населенію.

На богатствахъ болѣе южныхъ частей центральной Сибири, бассейновъ Оби и Енисея, дальнѣйшее экономическое развитіе которыхъ можетъ зависѣть въ значительной степени отъ существованія сѣвернаго морского пути, врядъ ли представляется надобность останавливаться,—они общеизвѣстны и общепризнаны.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Здѣсь главнымъ образомъ сосредоточилась вся жизнь Сибири съ его зерновымъ хозяйствомъ, сюда была направлена и вся колонизаціонная волна послѣднихъ лѣтъ. За незначительный періодъ времени, истекшій послѣ русско-японской войны, въ Сибирь переселено свыше 3 милл. человѣкъ,—вѣдь это цѣлое маленькое государство. Съ переселеніемъ въ Сибирь, тамъ все увеличивается количество сельско-хозяйственныхъ грузовъ, которые требуютъ вывозки во всѣхъ направленіяхъ.

Посѣвная площадь Сибири, еще по даннымъ записки двухъ министровъ, посѣтившихъ Сибирь въ 1910 году, равнялась 6 милл. десятинъ, дающихъ въ среднемъ по 50 пуд. съ десятины, или всего до 300 милліоновъ пудовъ хлѣба, изъ которыхъ на мѣстныя потребности нужно не болѣе половины. „Заселяя Сибирь хлѣбопашцами", говоритъ записка: „нужно обезпечить сбытъ сибирскому хлѣбу" и далѣе „судьба всѣхъ живущихъ за Ураломъ сибирскихъ крестьянъ зависитъ, главнымъ образомъ, отъ судьбы сибирскаго хлѣба". — вотъ безспорныя истины, съ которыми нельзя не согласиться.

Но въ какихъ же условіяхъ, на самомъ дѣлѣ, находится сбытъ этого вершителя судьбы сибирскихъ крестьянъ, — судьбы переселенцевъ-земледѣльцевъ, судьбы, можно сказать, всего переселенческаго дѣла, на которое за послѣдніе годы ассигнуются ежегодно десятки милліоновъ рублей изъ общегосударственныхъ средствъ.

Выходъ сибирскаго хлѣба на востокъ въ Приамурье затрудненъ дальностью разстоянія, да и весь спросъ туда исчисляется, по даннымъ Министерства Торговли и Промышленности, въ настоящее время не свыше 10—12 милл. пудовъ. Рынки Иркутской губерніи и Забайкальской области незначительны, туда идетъ усиленно своя колонизація и развивается свое земледѣліе.

Остается путь на западъ—въ Архангельскъ, Петербургъ и балтійскіе порты для экспорта за границу.

Но наиболѣе хлѣбородныя мѣстности Восточной Сибири отдалены громадными пространствами отъ упомянутыхъ пунктовъ сбыта на внѣшніе рынки. Непреодолимый законъ разстоянія дѣлаетъ невозможнымъ перевозку даже сибирской пшеницы по желѣзной дорогѣ на западъ, не говоря уже о ржи.

Разстояніе, напримѣръ, отъ Красноярска до балтійскихъ портовъ отъ 4.350 до 4.700 верстъ. Вѣдь такихъ разстояній для вывоза зерна на міровые рынки или до отпускныхъ портовъ по желѣзнымъ дорогамъ не существуетъ даже въ Америкѣ, гдѣ наибольшее разстояніе не превышаетъ 3.500 верстъ. Одна провозная плата отъ Красноярска до балтійскихъ портовъ превышаетъ 50 коп. съ пуда. Если присоединить сюда дополнительные сборы, обычную посредническую прибыль и стоимость подвоза водою или гужемъ къ станціи изъ мѣстъ производства и принять во вниманіе нормальныя цѣны пшеницы въ балтійскихъ портахъ въ обычные годы, то при сбытѣ хлѣба за границу, производителю пшеницы въ предѣлахъ Енисейской губерніи осталось бы 25—30 коп. съ пуда.

Сибирскій хлѣбъ обреченъ на замкнутое потребленіе на мѣстѣ и потому въ урожайные годы во многихъ мѣстностяхъ Сибири держится такой низкой цѣны до 20—25 коп. за пудъ, при которой сельское хозяйство становится совершенно невыгоднымъ во многихъ колонизуемыхъ нынѣ мѣстностяхъ. Земледѣліе бассейна

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

р. Енисея, отстоящаго на 4 тысячи верстъ отъ отпускныхъ портовъ Атлантическаго и Тихаго океановъ, находится въ особо затруднительномъ положеніи, здѣсь лежитъ, можно сказать, мертвая точка тарифовъ. И неудивительно, что отсюда идетъ и наибольшая обратная волна переселенцевъ. Вблизи сибирской магистрали по ту и другую сторону свободныя земли заняты, колонизація идетъ въ болѣе таежныя и сѣверныя части губерніи, гдѣ нѣтъ никакихъ побочныхъ заработковъ, и при среднемъ даже урожаѣ некуда продавать хлѣбъ. И нынѣ изъ центральной Сибири идутъ жалобы на невозможность сбыта хлѣба.

Всѣ мѣры должны быть направлены къ облегченію сбыта сельско-хозяйственныхъ продуктовъ и съ этою цѣлью должны быть открыты всѣ доступные выходы сибирскому хлѣбу на внѣшніе рынки и оказаны всѣ способы содѣйствія къ развитію въ краѣ лѣсной, обрабатывающей и горной промышленности, которая могла бы также поглощать избытки сельско-хозяйственныхъ продуктовъ и давать заработокъ населенію.

Устройство новыхъ желѣзныхъ дорогъ облегчитъ выходъ изъ многихъ районовъ, но все же не разрѣшитъ задачи всецѣло, такъ какъ самъ по себѣ рельсовый путь, при своей дороговизнѣ, представляется при громадныхъ сибирскихъ разстояніяхъ недоступнымъ для массовыхъ перевозокъ сырья, каковымъ и богата Сибирь. А безъ дешевыхъ путей, открывающихъ возможность сбыта сельско-хозяйственныхъ грузовъ на внутренніе или міровые рынки, колонизація такихъ мѣстъ не дастъ ожидаемыхъ отъ нея результатовъ.

Могучія водныя артеріи, какъ Обь и Енисей, открывающія возможность вывоза хлѣба на міровые рынки, должны быть использованы для цѣлей колонизаціи.

Практика даже прежнихъ плаваній показала, что иностранныя суда, приходившія въ 90-хъ годахъ прошлаго вѣка къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ, принимали на доставку обратно пшеницу и сибирское сырье, и фрахтъ устанавливался для обратныхъ грузовъ по 16 к. съ пуда; считая еще доставку внизъ по рѣкѣ въ томъ же размѣрѣ, всю стоимость вывоза можно принять въ 32 коп., т.-е. почти наполовину дешевле существующаго нынѣ желѣзнодорожнаго тарифа.

Желѣзная дорога, которую строитъ канадское правительство къ Гудзонову заливу.

При такихъ условіяхъ земледѣльцу можетъ остаться цѣна за производимую имъ пшеницу до 80 и 85 к. за пудъ. Очевидно, что путь для этого экспорта отъ центральной Сибири — Ледовитый океанъ и Карское море, которое можетъ сдѣлаться Средиземнымъ моремъ Сибири.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Условія колонизаціи сѣверныхъ частей центральной Канады во многомъ напоминаютъ нашу центральную Сибирь. Хотя разстояніе къ ближайшимъ отпускнымъ портамъ тамъ и короче, но эта часть Канады не имѣетъ такихъ могучихъ водныхъ артерій, какъ Обь и Енисей, и рѣки, текущія на сѣверъ, тамъ не судоходны. Однако канадское правительство не остановилось передъ мыслью о постройкѣ желѣзной дороги, стоимостью около 50 милл. рублей, отъ магистрали, соединяющей Тихій океанъ съ Атлантическимъ, до порта Нельсона въ Гудзоновомъ заливѣ, куда плаваніе считается гораздо труднѣе изъ Англіи, чѣмъ черезъ Карское море, по массовымъ скопленіямъ льда въ единственномъ проливѣ, часто загроможденномъ не только пловучими льдами, но и айсбергами.

Къ счастью для насъ, намъ не представляется надобности строить желѣзныхъ дорогъ до Карскаго моря, имѣя могучія рѣки. Намъ нужны дороги въ колонизуемыхъ районахъ, и въ этомъ отношеніи проектируемыя съ колонизаціонною цѣлью желѣзныя дороги Ачинскъ-Енисейскъ и Томскъ-Енисейскъ [1]) тогда только получатъ всю важность колонизаціоннаго значенія, когда онѣ будутъ привязаны къ морскому пути. Массовое передвиженіе сибирскихъ грузовъ можетъ дѣйствительно наступить, когда морскія суда будутъ непосредственно безъ перегрузки въ устьѣ Енисея на рѣчныя суда подходить къ г. Енисейску у окончанія желѣзной дороги, которая, въ свою очередь, будетъ подвозить сибирскіе грузы изъ болѣе отдаленныхъ районовъ, тяготѣющихъ къ этому пути, и Енисейскъ долженъ сдѣлаться внутреннимъ отпускнымъ портомъ.

Дешевый морской путь, а въ связи съ нимъ и ввозъ дешевыхъ машинъ и необходимыхъ продуктовъ и притокъ капиталовъ могутъ оживить сибирскую промышленность и сибирское земледѣліе.

Представители Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія на совѣщаніи о морскомъ пути при Министерствѣ Торговли и Промышленности отмѣчали это положеніе и указывали, что колонизація Сибири во многихъ аналогичныхъ мѣстахъ встрѣтилась съ невозможными экономическими условіями, несмотря на доброкачественность земли и естественныя богатства, и настаивали на скорѣйшемъ осуществленіи сѣвернаго морского пути. Отъ имени Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ ими было указано на необходимость полученія хотя бы даже такихъ льготъ по ввозу, какія имѣетъ Приамурье послѣ закрытія тамъ порто-франко.

На междувѣдомственномъ совѣщаніи съ представителями, главнымъ образомъ, центральной промышленности при Министерствѣ Торговли и Промышленности было принято рѣшеніе, что наиболѣе цѣлесообразною мѣрою является выдача пособій отъ казны въ формѣ помильной или порейсовой платы какому-либо русскому пароходному предпріятію.

И, съ цѣлью осуществленія этого плана, для дальнѣйшей разработки вопроса былъ Министерствомъ объявленъ вызовъ желающихъ принять на себя организацію такихъ рейсовъ въ размѣрѣ двухъ судовъ, по одному въ указанныя

[1]) На производство техническихъ изысканій дороги Томскъ-Енисейскъ бюджетной комиссіей Государственной Думы, при разсмотрѣніи смѣты чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія, включенъ дополнительный кредитъ на 1914 годъ—100.000 рублей.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

выше рѣки—Обь и Енисей, грузоподъемностью по 2.000 тоннъ каждое, да кромѣ того были запрошены Енисейскій и Тобольскій губернаторы о количествѣ имѣющихся тамъ грузовъ для вывоза и по цѣлому ряду другихъ вопросовъ.

Совѣщаніе, созванное Енисейскимъ губернаторомъ, въ ноябрѣ 1913 года изъ представителей торгово-промышленнаго класса, городского самоуправленія, общественныхъ и правительственныхъ учрежденій и свѣдущихъ лицъ, опредѣлило возможный вывозъ одного хлѣба (пшеницы и ржи) изъ Енисейской губерніи до 10 милл. пудовъ, за вычетомъ на потребленіе и обсѣмененіе. Лѣса Енисейской губерніи по пространству занимаютъ одно изъ первыхъ мѣстъ среди губерній и областей Сибири. Лучшія лѣсныя насажденія, по мнѣнію совѣщанія, расположены въ южной части Туруханскаго края, въ Енисейскомъ уѣздѣ, по бассейнамъ рѣкъ: Подкаменной Тунгуски, Дубчеса, Пита, Сыма, Ангары, Кана, Чуны и Оны. Вывозъ лѣса можетъ быть колоссальный, запасъ пригодныхъ лѣсовъ „потенціально неограниченный“; то же высказало совѣщаніе и относительно графита, если онъ найдетъ сбытъ на внутреннихъ рынкахъ и за границей: онъ можетъ удовлетворить какой угодно спросъ.

Открыты во многихъ мѣстахъ мѣдныя руды, желѣзо, каменный уголь, асбестъ и др., но все это почти вовсе не эксплуатируется. Опытъ отправки пеньки и льна за границу показалъ, что за ними большое будущее для сельскаго хозяйства.

Кромѣ того, пойдутъ рыба, мясо, сало, масло, дичь и другіе скоро-портящіеся продукты, но для нихъ потребуется оборудованіе пути рефригераторами. Что касается до шерсти, кожи, волоса, роговъ и т. п., то они будутъ вывозиться этимъ путемъ не только изъ Енисейской губерніи, но и изъ Монголіи. Опредѣлить общее количество всѣхъ этихъ предметовъ нельзя, богатство края мало изслѣдовано. Во всякомъ случаѣ отпускъ, по мнѣнію совѣщанія, превыситъ въ ближайшіе годы спросъ.

Совѣщаніе обратило вниманіе и на условія, при которыхъ, по его мнѣнію, морской путь могъ бы принести наибольшую пользу. Населеніе Сибири больше всего бы выиграло, если бы были установлены широкія таможенныя льготы черезъ устья сѣверныхъ рѣкъ, но, не разсчитывая на это и не выходя изъ предѣловъ возможнаго, совѣщаніе высказалось за полное освобожденіе отъ таможенныхъ ставокъ всѣхъ безъ исключенія товаровъ, ввозимыхъ въ Туруханскій край и сѣверную часть Енисейскаго и Канскаго уѣздовъ до параллели устья р. Ангары, а къ югу отъ этой линіи за освобожденіе отъ пошлины лишь предметовъ техническаго назначенія и всѣхъ вообще орудій производства въ самомъ широкомъ смыслѣ этого слова. Такая мѣра, по мнѣнію совѣщанія, не нанося сколько-нибудь значительнаго ущерба русской обрабатывающей промышленности, способствовала бы заселенію безлюднаго сѣвера губерніи, привлекла бы къ нему капиталы.

Тобольское отдѣленіе Императорскаго общества судоходства, обсуждавшее на общемъ собраніи 18 ноября 1913 г. аналогичный вопросъ по предложенію Тобольскаго губернатора, также отмѣтило, что еще въ 1907 году тобольская городская дума возбуждала ходатайство передъ Министерствомъ Торговли и Промышленности о необходимости установленія таможенныхъ льготъ. Что же касается

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

наименованія и количества грузовъ, которые могли бы вывозиться черезъ устье Оби, то, принимая во вниманіе, съ одной стороны, что избытокъ хлѣба выражается только въ одной Тобольской губерніи въ 20 милл. пудовъ, а изъ эксплуатируемыхъ дачъ добывается ежегодно до 16 милл. куб. фут. древесины, и признавая, съ другой стороны, неорганизованность условій перевозки, перегрузки, недостаточное количество въ настоящее время судовъ, коими можно перевезти грузы по рѣкѣ, собраніе останавливалось на томъ, что къ вывозу сѣвернымъ морскимъ путемъ можетъ быть доставлено изъ одной Тобольской губерніи хлѣба, лѣса, волокна и кожъ минимумъ 5 милл. пудовъ, не считая транзита изъ другихъ губерній и областей, расположенныхъ южнѣе по бассейну Оби и ея притокамъ. Въ первый же годъ, при наличныхъ средствахъ передвиженія, могло бы быть доставлено въ низовья Оби до 2 милл. пудовъ груза.

Иркутскій биржевой комитетъ, въ виду предположенія Министерства Торговли и Промышленности разрѣшить вопросъ о сѣверномъ морскомъ пути отправкой двухъ пароходовъ подъ русскимъ флагомъ, по одному въ каждую рѣку, поднялъ этотъ вопросъ на VIII-мъ всероссійскомъ съѣздѣ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства, указывая на необходимость болѣе широкихъ мѣръ.

Всероссійскій съѣздъ, происходившій подъ предсѣдательствомъ бывшаго министра Торговли и Промышленности Тимирязева, принялъ единогласно слѣдующую резолюцію: „придавая особенно важное значеніе скорѣйшему и широкому развитію плаваній сѣвернымъ морскимъ путемъ, съѣздъ находитъ намѣченныя Министерствомъ Торговли и Промышленности мѣры субсидированія рейсовъ двумя пароходами къ устьямъ означенныхъ рѣкъ далеко недостаточными и считаетъ ихъ палліативомъ, неспособнымъ принести существенной пользы. Въ интересахъ оживленія этихъ отдаленныхъ окраинъ, развитія колонизаціи и производительныхъ силъ Сибири и съ цѣлью содѣйствія вывозу сельско-хозяйственныхъ, лѣсныхъ и другихъ громоздкихъ и малоцѣнныхъ продуктовъ, не имѣющихъ выхода нынѣ по желѣзнымъ дорогамъ, вслѣдствіе дальности разстоянія, съѣздъ считаетъ настоятельно необходимымъ установленіе таможенныхъ льготъ, главнымъ образомъ, для предуктовъ потребленія первой необходимости для мѣстнаго населенія, нуждъ сельскаго хозяйства и промышленности края. Такая мѣра, содѣйствуя оживленію края, привлекла бы къ устьямъ сѣверныхъ рѣкъ какъ русскія, такъ и иностранныя суда для вывоза сибирскихъ продуктовъ, почему является настоятельно необходимымъ, чтобы Министерство Торговли и Промышленности при выработкѣ мѣръ съ цѣлью поощренія этихъ плаваній приняло во вниманіе ходатайства мѣстныхъ общественныхъ организацій, совѣщаній, съѣздовъ и биржевыхъ комитетовъ по разсматриваемому вопросу“.

Если устройство регулярныхъ рейсовъ къ устьямъ Колымы и Лены изъ Владивостока имѣетъ пока лишь мѣстное значеніе и разсчитано скорѣе на пробужденіе въ будущемъ этихъ дремлющихъ окраинъ Сибири и можетъ быть разрѣшено въ настоящее время однимъ, двумя рейсами, то скорѣйшая организація плаваній въ самыхъ широкихъ размѣрахъ къ устьямъ Енисея и Оби вызывается крупными государственными интересами, при томъ не терпящими отлагательства, несмотря ни на какія жертвы.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Но имѣетъ еще отношеніе къ этому дѣлу вопросъ, выдвинутый жизнью въ самое послѣднее время, на которомъ нельзя не остановиться: это вопросъ нашей торговли съ Монголіей.

Мы издавна пользовались правомъ безпошлинной торговли въ Монголіи, на основаніи договоровъ, заключенныхъ съ Китаемъ. Съ отдѣленіемъ Монголіи отъ Китая, въ торговлѣ съ ней установился принципъ „открытыхъ дверей". Несомнѣнно, что побѣдителемъ на свободномъ монгольскомъ рынкѣ явится тотъ, кто сможетъ доставить туда наиболѣе дешевые товары, удовлетворяющіе вкусамъ монголовъ, и кто сумѣетъ организовать и наиболѣе дешевый вывозъ монгольскихъ продуктовъ и сырья на внѣшніе рынки.

Наша торговля съ Монголіей была завязана во второй половинѣ прошлаго вѣка. Наши товары проникали до китайской стѣны и даже во внутренній Китай. Но лѣтъ 10 — 15 тому назадъ въ Монголіи появляются китайскіе торговцы, которые оказались несокрушимыми конкурентами русскихъ. Чтобы вытѣснить нашу торговлю изъ предѣловъ Монголіи, они придумали создать особую, чрезвычайно оригинальную торговую политику: они доставляютъ кружнымъ морскимъ путемъ изъ Англіи, Америки, Германіи продукты европейской промышленности въ порты Китая, затѣмъ черезъ Калганъ по желѣзной дорогѣ, а далѣе караваннымъ путемъ на верблюдахъ черезъ пустыню Гоби ввозятъ ихъ въ предѣлы Монголіи и Урянхайскаго края, на берега верхняго Енисея, откуда открывается самый кратчайшій, самый дешевый водный путь на европейскіе рынки. Товары эти оказались внѣ конкуренціи съ нашими: они были и дешевле, и лучше нашихъ. Наша торговля стала сокращаться и падать. Китайцы въ концѣ концовъ довели до того, что доставка товаровъ отъ портовъ Европы и Америки черезъ китайскіе порты до Урги сдѣлалась дешевле, чѣмъ отъ Москвы, несмотря на близость нашихъ водныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ, на которые могла опираться наша торговля въ Монголіи. Сильнымъ конкурентомъ на монгольскомъ рынкѣ выступила и Японія, распространяя свою дешевую мануфактуру и другіе товары.

Борьба кончилась тѣмъ, что наши торговцы были вынуждены покупать у китайскихъ торговцевъ иностранные товары, которые они туда привозили, съ цѣлью удержать хотя бы возможность скупки монгольскаго сырья, которое продолжало еще итти черезъ нашу границу, наши желѣзныя дороги какъ на внутренніе, такъ и на внѣшніе рынки. Монголія за послѣднее время, передъ разрывомъ съ Китаемъ, была болѣе связана съ рынками Европы, Америки, Китая и Японіи, чѣмъ съ Россіей и Сибирью. Китайцы, благодаря дешевизнѣ и качеству ввозимыхъ ими иностранныхъ товаровъ, имѣли полное преимущество пріобрѣтать и монгольское сырье, которое все болѣе и болѣе стало направляться также черезъ порты Китая въ Америку и Англію. На этотъ путь, какъ на болѣе дешевый, начали переходить и нѣкоторые русскіе торговцы, отправляя по нему товары въ Монголію и обратно, и шерсть въ Америку.

Китайское правительство взглянуло на дѣло торговли съ Монголіей, какъ на большое государственное дѣло, и всѣми мѣрами содѣйствовало упроченію этой торговой связи, а за послѣднее время была предрѣшена уже постройка желѣзной дороги Калганъ-Урга, которая окончательно закрѣпила бы экономическое, а вмѣстѣ съ тѣмъ и политическое господство Китая надъ Монголіей.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Между тѣмъ, независимая экономически отъ какой-либо другой страны самостоятельная Монголія имѣетъ для насъ несомнѣнно большое значеніе какъ своей территоріей, которой она соприкасается съ нами на протяженіи около 3.000 верстъ, такъ и въ качествѣ будущаго потребительскаго рынка.

Въ настоящее время она играетъ огромную роль, какъ поставщица монгольскаго сырья, необходимаго для нашего внутренняго рынка и для вывоза за границу. Она даетъ грузы для нашихъ желѣзныхъ дорогъ, а въ будущемъ Россія могла бы принять на себя посредническую роль по сбыту скота и мяса, каковымъ изобилуетъ Монголія, на внутренній и внѣшній рынки.

Но все это возможно будетъ сдѣлать только тогда, когда мы явимся въ Монголію съ болѣе дешевыми товарами и предложимъ болѣе дешевый фрахтъ для вывоза монгольскаго сырья. Главную роль въ этомъ отношеніи должны сыграть наши водные и желѣзнодорожные пути и грунтовыя дороги, намѣченные разными совѣщаніями къ осуществленію. Но едва ли не однимъ изъ главныхъ факторовъ удешевленія перевозокъ долженъ сдѣлаться сѣверный морской путь. Наши сѣверныя рѣки—Обь и Енисей—своими судоходными вершинами входятъ въ предѣлы Китая (Обь) и до самой почти границы сѣверной Монголіи (Енисей).

Инженеръ Родевичъ, производившій изысканіе верхняго Енисея, по порученію Министерства Путей Сообщенія, и составившій подробную карту его, доказываетъ выгодность воднаго грузообмѣна съ Урянхайскимъ краемъ и Монголіей. По его исчисленію, на расчистку каменистой и порожистой части рѣки, съ устройствомъ обходнаго канала возлѣ Большого порога, потребуется до $1^1/_2$ милл. рублей, и тогда водный путь по Енисею будетъ свободенъ отъ линіи желѣзной дороги у Красноярска до Джакуля на 835 верстѣ по Енисею, въ центрѣ Урянхайскаго края, откуда до Кобдо 400 верстъ. Считая по $^1/_{50}$ коп. пудо-версту, получаемъ вверхъ по водѣ—20 коп. и караваномъ на верблюдахъ до Кобдо—40 коп.,—вся же стоимость выразится въ 60 коп. съ пуда. Точно также до Булука на Енисеѣ воднаго пути 990 верстъ, и далѣе до Улясутая караванной дороги 500 верстъ, почему фрахтъ будетъ 23 коп. по водѣ и 46 коп. на верблюдахъ, всего же 69 коп. Обратно, внизъ по водѣ, по его исчисленію, изъ Кобдо, оставляя стоимость караваннаго пути въ томъ же размѣрѣ, будетъ стоить 50 коп. до Красноярска и 52 коп. изъ Улясутая, тогда какъ сейчасъ доставка по любому изъ этихъ трактовъ отъ сибирской магистрали до упомянутыхъ пунктовъ стоитъ отъ 2 до 3 рублей за пудъ.

Если признать исчисленія инженера Родевича правильными и прибавить къ нимъ размѣръ фрахта, установленнаго пароходомъ „Корректъ“ отъ европейскихъ портовъ до Красноярска въ 62 коп. съ пуда, при необорудованности пути, то и въ этомъ случаѣ стоимость доставки отъ балтійскихъ или европейскихъ портовъ обойдется до Кобдо въ 1 р. 22 к., а до Улясутая—въ 1 р. 31 коп., а обратно внизъ по рѣкѣ и морскимъ путемъ гораздо дешевле. Но вѣдь въ будущемъ надо разсчитывать на значительное пониженіе морской и рѣчной доставки до Красноярска.

Доставка шерсти изъ Монголіи до балтійскихъ портовъ въ любомъ направленіи стоитъ 2 руб. и дороже за пудъ, тогда какъ вывозъ сырья изъ Монголіи при указанныхъ Родевичемъ тарифахъ обойдется изъ Кобдо до Красноярска въ 50 коп.,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

а изъ Улясутая--58 коп., поэтому вывозъ по Енисею черезъ устье морскимъ путемъ будетъ стоить до европейскихъ портовъ ниже рубля. Слѣдовательно, стоимость перевозки этимъ путемъ должна оказаться почти вдвое дешевле. Начальникъ московской торговой экспедиціи въ Монголіи, полк. Поповъ, давая нѣсколько болѣе высокія ставки для фрахта по Енисею вверхъ и караваннаго пути, высказывается, что „открытіе судоходства по верхнему Енисею рѣшительно повернетъ всѣ грузы Улясутайскаго, Кобдоскаго и Уламконскаго округовъ на Красноярскъ".

Къ взрывнымъ работамъ по расчисткѣ камней по верхнему Енисею Министерствомъ Путей Сообщенія уже приступлено, и работы идутъ успѣшно.

Иркутское совѣщаніе1913 года по монгольской торговлѣ, отмѣчая стремленіе Китая къ созданію трансмонгольскаго пути Калганъ—Ургa, вывозящаго монгольскіе грузы къ портамъ Тихаго океана, находило, что Китай имѣетъ цѣлью сооруженіемъ этой дороги навсегда ослабить вліяніе Россіи въ Монголіи, а главное не допустить русской торговли въ послѣдней. Эта угроза русскому вліянію можетъ быть парализована, и „дѣйствительная гарантія для упроченія нашего вліянія и для завоеванія монгольскаго рынка, по мнѣнію совѣщанія, можетъ быть создана лишь посредствомъ оборудованія воднаго пути по Енисею, соединяющему Монголію съ Сибирской магистралью, дающему широкій выходъ къ Сѣверному океану". „Проектъ дешеваго воднаго пути изъ Монголіи по Енисею, съ выходомъ на міровые рынки, вполнѣ и съ увѣренностью можетъ быть противопоставленъ сравнительно дорогому трансмонгольскому желѣзнодорожному пути. Въ силу отмѣченныхъ условій, совѣщаніе считаетъ обязаннымъ обратить особое вниманіе правительства на исключительное значеніе воднаго пути по Енисею и на безусловную необходимость неотложныхъ мѣръ къ открытію этого пути, представляющаго одно изъ могучихъ орудій, данныхъ намъ природою въ обезпеченіе съ великимъ трудомъ достигнутыхъ нами культурныхъ завоеваній въ нашихъ азіатскихъ владѣніяхъ и на Дальнемъ Востокѣ".

За послѣдніе годы рѣчные пароходы совершаютъ уже рейсы въ верховьяхъ Иртыша, притока Оби, въ предѣлахъ китайской территоріи, выше озера Зайсана, а по могучему притоку Енисея—Ангарѣ, съ расчисткой каменистой части рѣки и устройствомъ канала въ обходъ порога, открывается сплошной водный путь до озера Байкала и вверхъ по Селенгѣ до другой части сѣверной Монголіи.

Если и при всѣхъ этихъ преимуществахъ дешевизны нашихъ водныхъ путей мы не въ состояніи были бы конкурировать нашими товарами на монгольскомъ рынкѣ, вслѣдствіе общей дороговизны продуктовъ русской промышленности, то въ нашихъ рукахъ будетъ всегда оставаться средство примѣнить мудрую китайскую торговую политику: пустить транзитомъ черезъ наши дешевые пути дешевые предметы европейской промышленности, которыми Китай торгуетъ съ Монголіей. Такая мѣра, оставляя фрахты по перевозкѣ товаровъ въ нашу пользу, содѣйствуя увеличенію русскаго морского и рѣчного флота, давая заработки русскому населенію, связала бы крѣпче наши экономическіе и политическіе интересы съ Монголіей.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Итакъ, кратчайшій водный путь въ Китай и Монголію, который искали, о которомъ мечтали въ теченіе нѣсколькихъ столѣтій многіе европейскіе мореплаватели и торговцы, дѣйствительно существуетъ; онъ найденъ и находится въ нашихъ рукахъ. Путь этотъ дѣйствительно пролегаетъ по Ледовитому океану и Карскому морю и идетъ черезъ наши сибирскія рѣки Обь и Енисей до самаго сердца Азіи, представляя два самыхъ кратчайшихъ и самыхъ дешевыхъ водныхъ пути для проникновенія товаровъ изъ любого европейскаго порта на центрально-азіатскій рынокъ. Когда этотъ путь на всемъ своемъ протяженіи будетъ надлежащимъ образомъ оборудованъ, улучшенъ, всѣмъ необходимымъ обставленъ, тогда можно увѣренно сказать, что и ось міровой торговли съ Монголіей, а можетъ-быть и съ западнымъ Китаемъ, перемѣстится съ береговъ Тихаго океана на сѣверный морской путь. И съ этимъ устройствомъ и оборудованіемъ необходимо, какъ можно, спѣшить: съ открытіемъ Панамскаго канала, долженствующаго совершить огромный переворотъ въ міровой торговлѣ, товары и разные грузы съ Азіатскаго материка все больше и больше будутъ тянуться къ портамъ Тихоокенскаго побережья. Примыкающая къ намъ Монголія и, можетъ-быть, Западный Китай, съ осуществленіемъ сѣвернаго пути, должны остаться подъ нашимъ экономическимъ вліяніемъ; они отдѣлены отъ береговъ Тихаго океана пустыней Гоби, и проложеніе желѣзныхъ дорогъ со стороны Китая по пустыннымъ, маловоднымъ и безлѣснымъ мѣстностямъ, гдѣ не найдено до сихъ поръ запасовъ каменнаго угля, не въ состояніи будетъ уничтожить міровое значеніе естественныхъ водныхъ путей по Енисею и Оби.

До тѣхъ поръ пока Сибирь была весьма слабо заселена и оставалась со своимъ натуральнымъ хозяйствомъ въ полной замкнутости, а извнѣ окружена была непроходимымъ Сѣвернымъ океаномъ съ одной стороны и недвижнымъ Китаемъ и маленькой Японіей съ другой, можно было спокойно смотрѣть на нее, какъ на колонію, пригодную лишь для сбыта продуктовъ центральной промышленности и для вывоза оттуда всякаго сырья.

Но за какихъ-нибудь 15—20 послѣднихъ лѣтъ и внутри и внѣ Сибири произошли крупнѣйшія событія мірового значенія. Всю Сибирь прорѣзала Великая Сибирская желѣзная дорога, отъ Атлантическаго океана до Тихаго,—по ней хлынула изъ Европейской Россіи масса земледѣльческаго населенія, привыкшаго у себя на родинѣ уже къ хозяйству денежному; все это въ корнѣ измѣнило укладъ сибирской экономической жизни, Сибирь потянулась къ міровымъ рынкамъ, и къ нимъ ей нужны все новые и новые пути, и чѣмъ короче и дешевле, тѣмъ лучше и необходимѣе.

Въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ Сибирью событія развертываются съ головокружительной быстротой: Японія превратилась въ міровую державу и твердой ногой вступила на азіатскій континентъ; многомилліонный Китай переходитъ къ новымъ формамъ жизни; азіатскій востокъ все больше и больше начинаетъ привлекать вниманіе всего міра, тамъ завязывается новый чрезвычайно сложный международный экономическій и политическій узелъ, и каждая изъ міровыхъ державъ стремится вплести въ него свои нити; тамъ совершается большая перегруппировка народныхъ массъ, передвигаются колонисты-пахари на иныя мѣста для закрѣпленія границъ, въ японскую и китайскую промышленность и

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

торговлю льется въ большомъ изобиліи международный капиталъ, вырабатывается своя экономическая политика, которая уже начинаетъ давать себя чувствовать.

Въ сѣверномъ морскомъ пути замѣшаны не только мѣстные интересы, но и общегосударственные и политическіе, большого масштаба. И чѣмъ скорѣе установятся широкія торговыя плаванія между Атлантическимъ океаномъ и сибирскими рѣками Обью и Енисеемъ, съ одной стороны, и Тихимъ океаномъ, съ другой, при условіи оборудованія всего пути радіотелеграфомъ, угольными станціями и гаванями для отстоя и перегрузки судовъ, тѣмъ скорѣе будетъ рѣшена и задача возможности обхода всего стараго свѣта. Правильное и скорое рѣшеніе этого вопроса находится теперь въ рукахъ русскаго правительства и законодательныхъ учрежденій.

Позволительно высказать пожеланіе, чтобы руководящимъ началомъ въ этомъ рѣшеніи была не старая политика воеводы кн. Куракина, можетъ-быть, имѣвшая свой смыслъ и значеніе для своего времени, но закрывшая слишкомъ надолго сѣверный путь. Напротивъ, теперь должны быть употреблены всѣ усилія, чтобы какъ можно скорѣе открыть этимъ путемъ самый широкій доступъ съ запада русской и иностранной предпріимчивости и капиталу. По волѣ историческихъ событій, Сибирь сдѣлалась передовымъ постомъ и буферомъ при возможныхъ осложненіяхъ на Дальнемъ Востокѣ, и потому она заняла первостепенное значеніе въ общегосударственной жизни Россіи, и ея экономическій подъемъ и культурный ростъ должны составлять общегосударственное дѣло. Нельзя долѣе оставлять Сибирь въ состояніи экономическаго застоя. Только немедленный призывъ къ жизни естественныхъ богатствъ и производительныхъ силъ Сибири, повышеніе ея культуры, сбытъ сельско-хозяйственныхъ и другихъ продуктовъ, возникновеніе фабрикъ, заводовъ, рѣчного и морского судоходства, оживляющаго внутреннія и внѣшнія сношенія, поднимающаго торговлю, только однѣ эти мѣры дадутъ намъ прочное положеніе въ Сибири.

Тогда, дѣйствительно, сбудутся пророческія слова нашего геніальнаго Ломоносова, который еще 150 лѣтъ тому назадъ писалъ: *„Россійское могущество прирастать будетъ Сибирью и Сѣвернымъ океаномъ“*.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Исторія изученія Азіатской Россіи.

Начало изученію Азіатской Россіи положено русскими людьми, проникавшими туда еще ранѣе покоренія Ермакомъ русскому Царю новыхъ владѣній. Первые завоеватели были вмѣстѣ съ тѣмъ первыми географами: открывая міру новыя земли и новыхъ людей, они давали о нихъ и первыя свѣдѣнія. Направлявшіеся за военными дружинами и отдѣльными смѣлыми предпринимателями въ новыя земли первые ихъ засельщики провѣряли на живомъ опытѣ дошедшія до нихъ свѣдѣнія о странахъ, куда завлекали ихъ поиски лучшей жизни. Такимъ образомъ первыя познанія объ Азіатской Россіи принадлежатъ казакамъ, русскимъ служилымъ людямъ, промышленникамъ, купцамъ, крестьянамъ, этимъ выходцамъ изъ народа, всегда раньше ученыхъ путешественниковъ проникавшимъ въ далекіе уголки нашихъ окраинъ и открывавшимъ туда путь людямъ науки и знанія, обычно шедшимъ уже по слѣдамъ бывалыхъ мѣстныхъ людей.

Насколько существенны были свѣдѣнія, собранныя этимъ естественнымъ, но, такъ сказать, первобытнымъ путемъ, показываетъ то, что уже къ XVII вѣку Сибирь—эта передняя часть Азіи, на основаніи подобныхъ данныхъ была описана не только въ сибирской лѣтописи, но и въ первой русской книгѣ объ Азіатской Россіи: „Книгѣ большому чертежу“. И любопытно, что уже въ то время въ Россіи имѣлись довольно подробныя и вѣрныя данныя о многихъ весьма далекихъ частяхъ теперешнихъ нашихъ владѣній, о всѣхъ главныхъ рѣчныхъ системахъ сѣвера Азіи и даже о забытомъ позднѣе сѣверномъ морскомъ пути между Европой и Азіей, которымъ, какъ показываютъ историческія изслѣдованія, русскіе люди ходили въ Сибирь даже раньше, чѣмъ она была завоевана Ермакомъ.

Въ XVII столѣтіи (1643—1650 г.г.) походы казаковъ *Пояркова* и *Хабарова* открываютъ Россіи Амуръ, и почти въ то же время казакъ *Семенъ Дежневъ* впервые достигаетъ крайней сѣверо-восточной оконечности Азіи, лишь въ 1898 году получившей имя этого отважнаго путешественника—мысъ Дежнева.

Дежневъ былъ родомъ изъ Устюга-Великаго, откуда вышло не мало удальцовъ, искателей приключеній и первыхъ колонизаторовъ Сибири, служилъ въ Тобольскѣ, оттуда перешелъ въ Енисейскъ и, наконецъ, (въ 1638 году) въ Иркутскій острогъ, на жалованье „пять рублей въ годъ, да нѣсколько ржи, овса и соли“... Въ обязанность Дежнева входило полученіе пошлинъ съ добычи промышленниковъ, собиравшихъ моржевую кость, и обложеніе ясакомъ (податью) инородцевъ. Въ плаваніе 1648 года Дежневъ вмѣстѣ съ Герасимомъ Анкудино-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

вымъ, выйдя изъ Нижне-колымска, прошелъ по Ледовитому океану до сѣверо-восточнаго мыса (Дежнева) и, обогнувъ его, вошелъ къ устью рѣки Анадыръ, гдѣ и основалъ зимовье, впослѣдствіи Анадырскій острогъ. О путешествіи Дежнева сдѣлалось извѣстнымъ только позднѣе, уже послѣ экспедиціи Беринга, именемъ котораго названъ проливъ, открытый и впервые пройденный Дежневымъ.

Присоединилъ къ Россіи далекую Камчатку устюжскій крестьянинъ—*Атласовъ*. Онъ переселился въ Сибирь, по дошедшимъ до насъ біографическимъ свѣдѣніямъ, „отъ скудости“ и записался въ Якутскіе казаки. Въ 1695 году былъ назначенъ приказчикомъ Анадырскаго острога. Разузнавъ о Камчаткѣ, онъ отправился туда съ сотнею людей, взявъ четыре карякскихъ острожка, водрузилъ крестъ на рѣкѣ Капучъ и заложилъ зимовье на рѣчкѣ Камчаткѣ. По возвращеніи его въ Якутскъ, онъ былъ отправленъ въ Москву съ вѣстью объ открытіи и покореніи Камчатки.

Но не только въ такія отдаленныя времена, а и гораздо позднѣе, даже въ XIX вѣкѣ, обслѣдованіе Сибири шло тѣмъ же путемъ. И тогда, параллельно уже съ работами спеціальныхъ правительственныхъ ученыхъ экспедицій, немало важныхъ практическихъ и научныхъ свѣдѣній собрано попутно военными людьми, при походахъ, и чинами различныхъ правительственныхъ учрежденій, при исполненіи ими своихъ обязанностей на мѣстахъ.

Такъ, въ 30-хъ годахъ XIX вѣка, одинъ изъ извѣстныхъ русскихъ людей—*Григорій Силычъ Карелинъ*, участвуя въ военныхъ походахъ въ киргизскую степь и за Каспій (гдѣ заложено было укрѣпленіе Ново-Александровское), собираетъ въ то же время обширные научные матеріалы. И еще позднѣе, во времена Хивинскаго похода 1873 года, участники экспедиціоннаго отряда: полковникъ *Корольковъ*, впослѣдствіи начальникъ Сыръ-дарьинской области, и аптекарь *Краузе* сумѣли собрать цѣнныя въ научномъ отношеніи ботаническія коллекціи. Въ концѣ 40-хъ годовъ, адмиралъ *Невельской*, присоединившій къ Россіи нынѣшнія дальневосточныя области, обогащаетъ въ то же время науку цѣнными открытіями, окончательно устанавливая, между прочимъ, географическое положеніе Сахалина. Насколько важны прежнія работы русскихъ моряковъ на далекомъ Тихомъ океанѣ, видно, напримѣръ, изъ того, что для многихъ мѣстъ побережья Аляски американцы пользуются все еще русскими картами.

Многихъ именъ такихъ воиновъ-ученыхъ не сохранила исторія. Но каждый походъ въ Азію приносилъ новыя и новыя знанія.

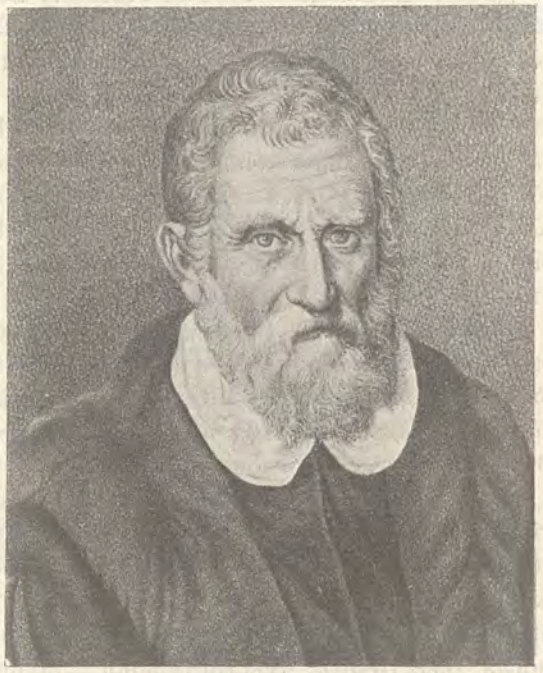
Изъ русскихъ путешественниковъ, смѣло проникавшихъ на собственный страхъ и рискъ въ невѣдомые края и давшихъ о нихъ необходимыя свѣдѣнія, извѣстны *Снѣгиревъ*, въ началѣ XIX вѣка искавшій золото за Тарбагатаемъ, дворянинъ *Модатовъ*, пробравшійся тогда же черезъ Тянь-шань, и горные чиновники *Бурнашевъ* и *Поспѣловъ*, дошедшіе еще въ первыхъ годахъ XIX вѣка до Ташкента и Бухары. И все это не единичные случаи, а лишь примѣры.

Изъ числа западно-европейскихъ путешественниковъ въ Азіатскую Россію первое мѣсто занималъ венеціанецъ *Марко Поло*. Онъ странствовалъ по Туркестану въ концѣ XIII вѣка и тогда еще проникъ даже въ недоступный Памиръ, собравъ цѣнный географическій матеріалъ. Многія подробности путешествія Марко Поло и сообщаемыя имъ свѣдѣнія нерѣдко представлялись полу-легендарными,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

но позднѣе получили правильное пониманіе и указываютъ на его большую наблюдательность и освѣдомленность.

Весьма интересны и поучительны экспедиціи въ Азію, предпринимавшіяся съ начала XVIII вѣка. Часть ихъ имѣла и случайный характеръ и совершалась иной разъ даже безъ матеріальной поддержки съ чьей-либо стороны. Но наибольшее значеніе имѣли изслѣдованія, предпринимавшіяся по почину правительства и появляющихся въ этомъ вѣкѣ первыхъ русскихъ ученыхъ учрежденій.



Марко Поло.

Начало систематическаго научнаго изслѣдованія окраинъ принадлежитъ Петру Великому. При немъ снаряжена въ Сибирь первая научная экспедиція. Руководителемъ ея былъ *Мессершмидтъ*. Онъ родился въ 1685 году, въ Данцигѣ, и въ 1713 году былъ приглашенъ Петромъ Великимъ въ Россію по рекомендаціи профессора Брейніуса. Именнымъ указомъ Петра, въ ноябрѣ 1718 года, Мессершмидтъ былъ посланъ въ Сибирь „для изысканія всякихъ раритетовъ и аптекарскихъ вещей: травъ, цвѣтовъ, кореній и сѣмянъ, и прочихъ принадлежащихъ статей въ лѣкарственные составы". Мессершмидтъ выѣхалъ изъ Петербурга 1 марта 1719 года, а вернулся 27 марта 1727 года, посѣтивъ въ это время Тобольскую, Томскую, Енисейскую и Иркутскую губерніи и Забайкальскую область, до Нерчинскаго завода, откуда проникъ даже въ Западную Маньчжурію до озера Далай-норъ. Описанія его путешествія обширны и чрезвычайно интересны, но до сихъ поръ остаются неизданными.

Вмѣстѣ съ Мессершмидтомъ ѣздилъ первое время плѣнный шведъ *Таббертъ-фонъ-Штраленбергъ*, который, возвратившись на родину, издалъ книгу, касающуюся въ значительной степени Сибири.

Изъ иностранцевъ большое также значеніе для познанія Сибири имѣлъ голландецъ *Витсенъ*, издавшій интересное описаніе Россіи (на голландскомъ языкѣ), дѣятельность котораго высоко оцѣнивалась Петромъ Великимъ.

Въ царствованіе Петра I началось сообщеніе моремъ изъ Охотска въ Большерѣцкъ на Камчаткѣ и получаются первыя извѣстія о Курильскихъ островахъ. Въ 1716 году снаряжается большая экспедиція для изслѣдованія Камчатки и сосѣднихъ съ нею земель, извѣстная подъ названіемъ „Большого камчатскаго наряда", подъ начальствомъ Якутскаго воеводы *Ельчина*, съ цѣлью изслѣдовать „сошлась ли Азія съ Америкой". Черезъ три года Петръ I посылаетъ туда же двухъ геодезистовъ *Лужина* и *Евреинова*, но эти геодезисты, такъ же, какъ Ельчинъ,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

не дали надлежащаго отвѣта. Поэтому 23 декабря 1724 года Петръ приказалъ снарядить новую экспедицію, подъ начальствомъ датчанина капитана *Витуса Беринга*, собственноручно написавъ для нея слѣдующую инструкцію: „1) надлежитъ на Камчаткѣ или въ другомъ мѣстѣ сдѣлать одинъ или два бота съ палубами, 2) на оныхъ ботахъ возлѣ земли, которая идетъ на Нордъ, и по чаянію, понеже оной конца не знаютъ, кажется, что та земля часть Америки, 3) и для того искать, гдѣ оная сошлась съ Америкой...“ Берингъ совершилъ къ берегамъ Камчатки два путешествія, оба уже послѣ смерти Петра Великаго. Первый разъ онъ побывалъ тамъ въ 1728—1729 годахъ, а второй разъ въ 1733—43 годахъ; это была уже такъ называемая „большая сѣверная экспедиція“.

Беринга Петръ Великій избралъ для завѣдыванія экспедиціями потому, что онъ „въ Остъ-Индіи былъ и обхожденіе знаетъ“. Но, будучи свѣдущимъ и опытнымъ человѣкомъ, Берингъ оказался крайне осторожнымъ и нерѣшительнымъ, легко поддававшимся чужому вліянію, что немало мѣшало успѣху изслѣдованій. Въ Сибири путешествовали съ нимъ его жена и дѣти.

Въ общемъ большая сѣверная экспедиція состояла, считая командный составъ, почти изъ 600 человѣкъ, въ числѣ которыхъ было до сотни различныхъ спеціалистовъ. Стоимость экспедиціи опредѣлялась въ 400 тысячъ рублей. Ближайшимъ помощникомъ Беринга былъ капитанъ *Чириковъ*, по отзыву современниковъ умный, образованный офицеръ, въ которомъ „морская служба не могла ожесточить чувствительное сердце“. Третій участникъ экспедиціи былъ датчанинъ капитанъ *Шпанбергъ*, человѣкъ грубый и жестокій, но хорошій морякъ. Имена большинства прочихъ офицеровъ этой экспедиціи увѣковѣчены въ географическихъ названіяхъ мѣстностей на сѣверномъ побережьѣ Сибири. Можно назвать мысъ Челюскинъ, берегъ капитана Харитона Лаптева и др.

Съ самаго начала экспедиція была подѣлена на самостоятельные отряды, изъ которыхъ три отряда, подъ начальствомъ лейтенантовъ *Малыгина* со *Скуратовымъ*, *Прончищева* съ *Ласиніусомъ* и *Овцына* занялись изслѣдованіемъ Ледовитаго океана, главной же части экспедиціи, подъ начальствомъ самого Беринга, поручено изслѣдованіе Камчатки, береговъ Охотскаго моря, ближайшихъ къ Сибири береговъ Америки и острововъ. Экспедиціи пришлось работать въ чрезвычайно тяжелыхъ условіяхъ и бороться съ такими трудностями, о которыхъ теперь невозможно даже составить понятіе. И многіе изъ участниковъ поплатились жизнью. Такъ, въ Хараулахскихъ горахъ погибъ Ласиніусъ съ 43 человѣками своего отряда; во время плаванія у Таймырскаго полуострова скончались Прончищевъ и сопровождавшая его жена. Погибъ и самъ начальникъ экспедиціи Берингъ, основатель города Петропавловска, и исторія его отряда иллюстрируетъ вмѣстѣ съ тѣмъ исторію всей его экспедиціи.

Въ февралѣ 1733 года началось выступленіе экспедиціи изъ Петербурга. Постепенно подвигаясь по Сибири къ востоку, производя рядъ различныхъ изслѣдованій, экспедиція добралась, наконецъ, до Камчатки, откуда рѣшено было лѣтомъ 1741 года предпринять плаваніе къ американскимъ берегамъ. Шесть недѣль плыли къ юго-востоку, не встрѣчая земли, пока, наконецъ, не достигли острова (повидимому, Каяка). Берингъ рѣшилъ сейчасъ же отправиться обратно, что возмутило нѣкоторыхъ участниковъ экспедиціи, желавшихъ заняться изслѣдова-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ніями. Обратное плаваніе происходило съ огромными лишеніями. Ежедневные штормы, холодъ, невозможность согрѣться, отсутствіе сухарей, вина и прѣсной воды вызвали заболѣванія почти всей команды. Ежедневно умирало по одному, по двое. Плаваніе шло ближе къ американскому берегу, пока не повернули къ западу, достигнувъ вслѣдъ затѣмъ острова близъ Камчатки (нынѣ островъ Беринга). Судно выбросило на камни. Съ большими усиліями, полубольные, стали съѣзжать на берегъ. Къ величайшей радости команды неподалеку отъ берега нашли ручей свѣжей воды и выкинутый моремъ лѣсъ (плавникъ). Для того, чтобы согрѣть больныхъ, стали выкапывать на островѣ ямы и помѣщать въ нихъ больныхъ, прикрывая ихъ парусами. Нѣкоторые сразу умирали, будучи вынесены изъ трюма на свѣжій воздухъ. Самъ Берингъ скончался въ ямѣ, въ которую былъ положенъ, чтобы не замерзнуть, — въ ямѣ обрушивался песокъ, покрывавшій ему ноги; Берингъ не велѣлъ его выгребать и умеръ, наполовину зарытый въ немъ. Отъ всей команды этого отряда остались въ живыхъ и спаслись 46 человѣкъ. Островъ, на которомъ умеръ Берингъ, получилъ его имя (изъ группы Командорскихъ острововъ).

Кромѣ морскихъ офицеровъ въ экспедиціи принялъ участіе цѣлый рядъ выдающихся ученыхъ: *І. Гмелинъ* (старшій), *Миллеръ*, *Штеллеръ*, *Крашенинниковъ*, *Делиль-де-ля-Кроеръ*, которымъ поручено было изслѣдованіе внутреннихъ областей Сибири въ историческомъ, географическомъ, этнографическомъ и естественномъ отношеніяхъ. Труды ихъ до сихъ поръ не утратили интереса.

Послѣ работъ большой сѣверной экспедиціи наступаетъ значительный перерывъ въ систематическомъ изслѣдованіи Русской Азіи, вплоть до временъ *Ломоносова*.

Вступивъ въ завѣдываніе Географическимъ Департаментомъ Императорской Академіи Наукъ и желая составить полную Россійскую географію, Ломоносовъ усердно сталъ добиваться изученія Азіатской Россіи, относительно которой ему не доставало очень многихъ данныхъ. Партійныя академическія интриги помѣшали Ломоносову въ выполненіи его плановъ. Благодаря происканъ враговъ его, былъ даже полученъ особый ордеръ президента Академіи графа Разумовскаго о томъ, чтобы задуманныя Ломоносовымъ „экспедиціи пріостановить“, а Ломоносову и Тауберту (сотруднику его) сочинить проекты и представить ему снова“. Только къ концу жизни Ломоносова, со вступленіемъ на престолъ Екатерины Великой, приступили, и то съ большой осторожностью, къ выполненію „съ дѣтства лелѣяннаго“ Ломоносовымъ „плана сѣверной экспедиціи“. По мысли великаго ученаго, рѣшено было искать морской путь въ Индію черезъ Сѣверный Ледовитый океанъ, мимо западныхъ береговъ Шпицбергена, а далѣе къ востоку, въ Беринговъ проливъ. Снарядили подъ большимъ секретомъ отрядъ изъ трехъ судовъ, подъ начальствомъ капитана 1-го ранга Чичагова, при чемъ изъ опасенія открыть этотъ путь иностранцамъ, оффиціальное наименованіе ей дали: „Экспедиція о возобновленіи китовыхъ и другихъ звѣриныхъ и рыбныхъ промысловъ“. Въ наставленіе экспедиціи Ломоносовымъ была выработана инструкція, приложенная къ его рукописи: „краткое описаніе разныхъ путешествій по сѣвернымъ морямъ и показаніе возможнаго прохода Сибирскимъ океаномъ въ Восточную Индію“. Рукопись эта, какъ и самые

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Михайло Ломоносовъ

проекты Ломоносова о сѣверномъ пути, долгое время оставались въ неизвѣстности вслѣдствіе особаго предписанія Императрицы Екатерины II: „все сіе предпріятіе содержать тайно, и потому сего Нашего указа, до времени, не объявлять и Нашему Сенату".

Эскадра Чичагова дважды ходила къ Шпицбергену: въ 1765 и въ 1766 годахъ, но оба раза неудачно, дальше Шпицбергена пройти она не могла; путь этотъ былъ признанъ невозможнымъ, и мысль искать его черезъ Сѣверный океанъ, за смертью Ломоносова (1765 г.), была вовсе оставлена.

Въ царствованіе Екатерины II состоялись затѣмъ знаменитыя „Академическія экспедиціи", которыя обогатили науку множествомъ цѣнныхъ свѣдѣній о совершенно неизслѣдованныхъ дотолѣ земляхъ. Собранныя ими научныя коллекціи, зоологическія, ботаническія и минералогическія, были обработаны отчасти ими самими, отчасти другими спеціалистами, иногда черезъ десятки лѣтъ послѣ путешествій. О многихъ мѣстностяхъ приходится и понынѣ черпать свѣдѣнія изъ описаній того времени, не говоря уже объ историческомъ значеніи этихъ трудовъ.

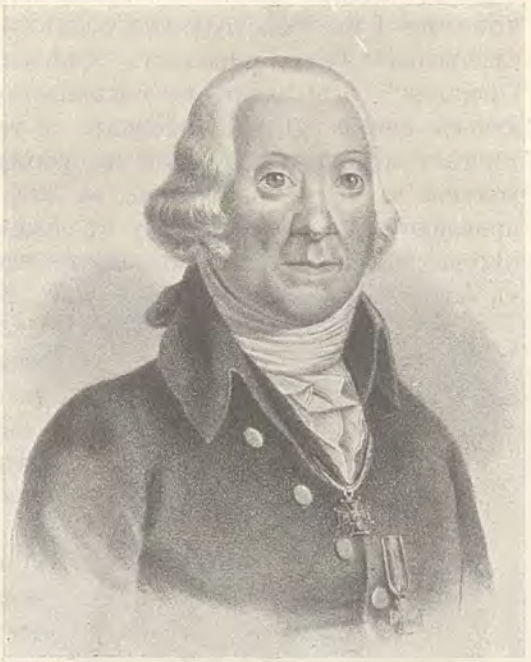
Наиболѣе выдающимся изъ плеяды славныхъ путешественниковъ Екатерининскаго царствованія былъ академикъ *Петръ-Симонъ Палласъ*. Въ 1768 году онъ выѣхалъ изъ Петербурга, во главѣ экспедиціи Академіи Наукъ. Начавъ, согласно инструкціи, съ изученія Поволжья и южнаго Урала, Палласъ въ 1771 году посѣтилъ Тобольскъ, Омскъ и, наконецъ, Красноярскъ, а въ 1772 году дошелъ до Иркутска и черезъ Забайкалье до Кяхты. Въ 1774 году Палласъ возвратился въ Петербургъ. Уже во время пути Палласъ отсылалъ въ столицу свои путевыя замѣтки, которыя вскорѣ затѣмъ появились въ печати на русскомъ языкѣ, переведенныя его ученикомъ *Зуевымъ*, сопровождавшимъ Палласа во время путешествія и рядъ поѣздокъ выполнившимъ при этомъ совершенно самостоятельно.

Палласъ не ограничился однимъ описаніемъ путешествій, онъ составилъ и издалъ длинный рядъ отдѣльныхъ статей, заключающихъ описанія различныхъ группъ растеній, животныхъ и т. п. Особенную цѣну для насъ имѣетъ предпри-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

нятое Палласомъ капитальнѣйшее изданіе русской флоры (Flora Rossica) съ прекрасными раскрашенными таблицами, посвященное Императрицѣ Екатеринѣ Великой. Къ сожалѣнію, изданіе это не было закончено. Важное значеніе имѣетъ и капитальный, также прекрасно иллюстрированный, трудъ Палласа по зоологіи (Zoographia rosso-asiatica).

Изъ другихъ академиковъ надо отмѣтить *Георги*, проѣхавшаго до Забайкалья и давшаго интересныя путевыя замѣтки, а также составившаго обширное физико-географическое описаніе Россійскаго государства, въ которомъ сообщается много свѣдѣній о Сибири. Менѣе посчастливилось *Фальку*, который путешествовалъ лишь по Западной Сибири, а главнымъ образомъ въ Европейской Россіи; на обратномъ пути, въ Казани, въ 1774 году, Фалькъ застрѣлился. Академикъ *Лепехинъ* путешествовалъ также преимущественно въ Европейской Россіи и только въ 1770—1771 годахъ побывалъ въ Тобольской губерніи.



Петръ Палласъ.

Коллекціи, собранныя этими экспедиціями, большею частью не сохранились,—однѣ погибли еще во время путешествія, другія пропали отъ небрежнаго храненія уже въ Петербургѣ. Благодаря этому многія важныя указанія путешественниковъ не могутъ быть провѣрены.

Кромѣ Академіи Наукъ, въ XVIII вѣкѣ снарядила экспедицію въ Сибирь медицинская коллегія (впослѣдствіи медико-хирургическая академія). Во главѣ экспедиціи былъ поставленъ иркутскій аптекарь *Сиверсъ*,—впослѣдствіи членъ-корреспондентъ Академіи Наукъ. Онъ посѣтилъ въ 1790—1792 г.г. Забайкалье, Енисейскую губернію, Семипалатинскую область, а въ 1793 году проникъ въ Ала-кульскую долину, съ цѣлью изученія дикорастущихъ травъ.

Въ концѣ царствованія Екатерины экспедиція графа *Лаперузы*, снаряженная французскимъ правительствомъ, плавала у береговъ Сахалина и Камчатки. На обратномъ пути во Францію Лаперузъ погибъ невдалекѣ отъ Австраліи. Онъ оставилъ хорошее описаніе береговъ Сахалина, Курильскихъ острововъ и Камчатки. За услуги, оказанныя мореплаванію, русскіе моряки поставили ему памятникъ въ Петропавловскѣ на Камчаткѣ.

Послѣ „Академическихъ экспедицій“ Екатерининскаго времени въ систематическомъ изученіи Азіатской Россіи вновь наступаетъ продолжительный перерывъ, и только въ 50-хъ годахъ XIX вѣка Императорская Академія Наукъ,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Императорскій С.-Петербургскій Ботаническій садъ и Императорское Русское Географическое общество начинаютъ проявлять усиленный интересъ къ изученію русскихъ владѣній въ Азіи и посылаютъ туда рядъ экспедицій. Громадный вкладъ въ дѣло изученія Сибири внесли въ первой половинѣ XIX вѣка работы Горнаго вѣдомства, хотя онѣ и преслѣдовали спеціальныя задачи. Маршрутами горныхъ офицеровъ (впослѣдствіи инженеровъ) пересѣчены многочисленныя, часто весьма отдаленныя мѣстности Сибири. Въ ихъ отчетахъ заключается масса географическихъ данныхъ, не потерявшихъ часто своего интереса и до сихъ поръ. Развитіе горнаго дѣла въ Сибири, въ особенности на Алтаѣ, также вызвало нѣсколько большихъ экспедицій частью практическаго, частью чисто-теоретическаго характера, какъ, напримѣръ, *Гумбольдта* и *Г. Розе*, *Гофмана*, *Гельмерсена*, позднѣе *Коппта*. А. Гумбольдтъ былъ приглашенъ Императоромъ Николаемъ I въ 1828 году для обслѣдованія Урала и Западной Сибири. Въ теченіе слѣдующаго года Гумбольдтъ объѣхалъ Уралъ, побывалъ въ Тобольскѣ, Омскѣ, Оренбургѣ и выѣхалъ къ Каспійскому морю. Всюду на мѣста были отпущены деньги для встрѣчи Гумбольдта, а также для того, чтобы онъ ни въ чемъ не терпѣлъ недостатка. Нельзя не упомянуть объ алтайскихъ экспедиціяхъ *Щуровскаго* и *Чихачева*. Вообще въ XIX-мъ столѣтіи научные путешественники направляются по преимуществу въ южныя части Сибири. Кромѣ перечисленныхъ путешественниковъ, можно назвать еще ботаника *Ледебура*, путешествовавшаго на Алтаѣ, *Турчанинова* — въ Дауріи, *Радде*, въ Забайкальѣ. Однако и Сѣверная Сибирь привлекала къ себѣ вниманіе изслѣдователей; такъ, можно назвать многолѣтнюю экспедицію *Эрмана*, охватившую почти весь сѣверъ Азіатской Россіи, изслѣдованія такъ называемой Бременской экспедиціи *Финша* на нижней Оби и др.

А. Ф. Миддендорфъ.

Къ этому времени относится широко задуманное предпріятіе Академіи Наукъ, порученное *А. Ф. Миддендорфу* — впослѣдствіи члену ея, который путешествовалъ по всей почти Сибири съ 1842 по 1845 годъ; онъ посѣтилъ отдаленнѣйшія ея окраины,—Таймырскій полуостровъ, Охотскій край и пр., собралъ обширныя зоологическія коллекціи, послужившія основой къ познанію фауны Сибири (въ особенности по безпозвоночнымъ), и богатыя ботаническія коллекціи, обработанныя затѣмъ спеціалистами для характеристики флоры отдѣльныхъ мѣстностей, равно какъ обильныя геологическія и этнографическія коллекціи, также обработанныя лучшими спеціалистами. Самъ же Миддендорфъ составилъ общій, и до сего времени имѣющій руководящее значеніе, очеркъ флоры Сибири, при чемъ обратилъ особое вниманіе на древесную растительность и законы ея распро-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

страненія. Онъ первый изслѣдовалъ и вопросъ о возможности земледѣлія на далекомъ сѣверѣ и въ предѣлахъ Якутской области.

Нѣтъ почти ни одного вопроса въ физической географіи Сибири, который не былъ бы затронутъ Миддендорфомъ въ его трудахъ и не былъ имъ разсмотрѣнъ и освѣщенъ, насколько, конечно, это позволяли матеріалы и состояніе науки того времени. Кромѣ далекаго сѣвера Миддендорфъ путешествовалъ въ Ферганѣ и по Барабѣ.

Послѣ экспедиціи Миддендорфа Академія Наукъ обратила на изслѣдованіе сѣвера Сибири особое вниманіе, снаряжая туда послѣдовательно нѣсколько экспедицій для разысканія обнаруженныхъ тамъ остатковъ мамонтовъ (экспедиціи *Шмидта*, *Черскаго*, *Толля*, *Герца* и *Воллосовича*). Въ началѣ XIX столѣтія въ такихъ цѣляхъ была снаряжена экспедиція *Адамса*. Экспедиціи эти, кромѣ своихъ прямыхъ задачъ, преслѣдовали и вообще научное изслѣдованіе страны. Позднѣе Академія Наукъ отправила большую полярную экспедицію барона *Толля*, погибшаго во время работъ на о. Беннетта, и экспедицію *Баклунда*, снаряженную на средства бр. Кузнецовыхъ. Затѣмъ Академія снаряжала рядъ мелкихъ экспедицій въ различныя мѣстности Сибири или содѣйствовала другимъ организаціямъ въ ихъ снаряженіи. Большинство этихъ экспедицій преслѣдовало задачи геологіи, этнографіи и зоологіи, но вносило много новаго и въ географію страны. Въ этомъ отношеніи особенное значеніе имѣла развивающаяся дѣятельность музеевъ Академіи Наукъ.

П. П. Семеновъ-Тянь-Шанскій.

С.-Петербургскій Ботаническій садъ, основанный еще Петромъ Великимъ, уже въ XVIII вѣкѣ организовалъ рядъ изслѣдованій, но только въ XIX вѣкѣ, съ преобразованіемъ сада въ Императорскій, дѣло это стало развиваться—выдавались пособія на изслѣдованія флоры различнымъ лицамъ и, наконецъ, при садѣ была учреждена должность „путешественника“.

Многіе изъ такихъ путешественниковъ сада привезли цѣнныя географическія данныя. Такъ, напримѣръ, въ 1840—1844 годахъ произвелъ интересныя изслѣдованія въ киргизской степи и въ Семирѣчьѣ — *Александръ Шренкъ*, который собралъ матеріалы, до сихъ поръ являющіеся для нѣкоторыхъ мѣстностей единственными источниками свѣдѣній. Съ 50-хъ годовъ „садъ“ поставилъ это дѣло еще шире, начавъ посылать въ экспедицію лицъ своего постояннаго ученаго персонала, среди которыхъ многіе явились весьма серьезными изслѣдователями.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Первымъ отправился *К. И. Максимовичъ* для обслѣдованія природы Приамурья. Въ 1854 году Максимовичъ началъ свои изслѣдованія у залива де-Кастри, на Тихоокеанскомъ побережьѣ, и въ теченіе трехъ лѣтъ занимался изученіемъ природы, преимущественно долины Амура, добравшись въ 1856 году до начала его, т.-е. до мѣста сліянія Аргуни съ Шилкой. Въ 1859—1860 годахъ Максимовичъ посѣтилъ бассейнъ Сунгари, а также Южно-уссурійскій край и значительную часть тихоокеанскаго побережья. Съ тѣхъ поръ „садъ“ не переставалъ отправлять для изслѣдованій свой ученый персоналъ и между прочимъ организовалъ, начиная съ 90-хъ годовъ, рядъ большихъ экспедицій въ Туркестанъ (*С. И. Коржинскаго, В. И. Липскаго, Б. А. Федченко*) и на Дальній Востокъ (*В. Л. Комарова* и другихъ).

Въ половинѣ XIX вѣка (въ 1845 году) основано было въ С.-Петербургѣ Императорское Русское Географическое общество, которое съ тѣхъ поръ организовало цѣлый рядъ экспедицій. Особенно развилась дѣятельность общества въ послѣдующія десятилѣтія, когда къ плодотворной и энергичной его работѣ присоединилась еще работа вновь основанныхъ отдѣловъ его: Западно-Сибирскаго, Восточно-Сибирскаго, Приамурскаго и Туркестанскаго.

Изъ экспедицій Географическаго общества нѣкоторыя заслуживаютъ особаго упоминанія. Прежде всего надо отмѣтить смѣлое и плодотворное по своимъ результатамъ путешествіе *П. П. Семенова-Тянь-Шанскаго*, который уже въ 1856—1857 г.г. проникъ въ центральный Тянь-шань, гдѣ его именемъ названъ впослѣдствіи крупнѣйшій ледникъ Тянь-шаня.

Н. Пржевальскій

Еще большей извѣстностью пользуется *Н. М. Пржевальскій*, который въ 1867—1868 г.г. обслѣдовалъ Уссурійскій край, а затѣмъ направился въ центральную Азію, совершивъ рядъ путешествій въ Монголію и Тибетъ. На пути въ свой пятый походъ Н. М. Пржевальскій заболѣлъ въ русскомъ Тянь-шанѣ и скончался въ октябрѣ 1888 г. въ гор. Караколѣ, который былъ затѣмъ переименованъ въ Пржевальскъ. Тамъ на берегу озера Иссыкъ-куль и похороненъ знаменитый путешественникъ. Его экспедиція была окончена *Пѣвцовымъ*.

Научные походы Пржевальскаго послужили школой, въ которой выработался цѣлый рядъ болѣе молодыхъ изслѣдователей, также достигшихъ извѣстности и собравшихъ цѣнные матеріалы для познанія Россіи и сопредѣльныхъ съ нею странъ Азіи. Назовемъ *Роборовскаго, Козлова, Казнакова* и др.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Немало потрудилось Русское Географическое общество съ его отдѣлами для изученія Сибири. Основатель этого общества, и первый его вице-предсѣдатель, *графъ Литке* совершилъ еще ранѣе учрежденія общества кругосвѣтное плаваніе на шлюпѣ „Сенявинъ“, вмѣстѣ съ *Мертенсомъ* и *Постельсомъ*.

Заслуженной извѣстностью пользуется „Сибирская экспедиція“ Географическаго общества 1855 — 1863 г.г. Въ составъ этой экспедиціи вошли: астрономы *Шварцъ*, *Рашковъ*, натуралисты *Ф. Шмидтъ*, *Маакъ*, *Гленъ* и другіе. Экспедиція изучала внутреннюю Сибирь и восточныя окраины Азіатской Россіи отъ Забайкалья до Сахалина. Кромѣ того, слѣдуетъ упомянуть экспедиціи *Штубендорфа*, *Г Радде*, *кн. Кропоткина*, *Майделя*, *Чекановскаго*, *Черскаго*, *Клеменца*, *Житкова*, *Игнатовскаго*, *Полякова*, *Лопатина*, *Грумъ-Гржимайло*, *Краснова* и *Потанина* (Средняя Азія и Монголія) и многихъ другихъ. Къ этимъ именамъ присоединяются впослѣдствіи имена *Юргенса*, *Эйгера* и *Бунге*, связанныя съ организаціей Географическимъ обществомъ, на Высочайше пожалованныя средства, первыхъ метеорологическихъ станцій въ арктической области. Многія предпріятія общества осуществлены имъ совмѣстно съ Академіей Наукъ или при ея содѣйствіи.

Въ послѣднее время немало интересныхъ научныхъ матеріаловъ дала Камчатская экспедиція (1908—1909 г.г.), снаряженная обществомъ на средства покойнаго *О. П. Рябушинскаго*. *Ф. Б. Шмидтъ* далъ средства на экспедицію *И. П. Толмачева* для изслѣдованія рѣки Хатанги.

Кромѣ Академіи Наукъ, Ботаническаго сада и Географическаго общества, во второй половинѣ XIX вѣка снаряжались экспедиціи и многими другими обществами и учрежденіями.

Такъ, Императорское общество испытателей природы, Императорское общество любителей естествознанія, антропологіи и этнографіи, Кабинетъ Его Императорскаго Величества, Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, Министерство Торговли и Промышленности, Геологическій комитетъ, генералъ-губернаторы: *Муравьевъ-Амурскій* и *фонъ-Кауфманъ* (послѣдній въ Туркестанѣ),—всѣ въ большей или меньшей мѣрѣ содѣйствовали изученію Азіатской Россіи. Участіе въ этомъ приняли также отдѣльныя лица: Великій Князь Николай Константиновичъ въ Средней Азіи (1877—1879 г.г.) и другіе.

Особаго упоминанія заслуживаютъ путешествія въ Туркестанъ *А. П.* и *О. А. Федченко*, предпринятыя по порученію Императорскаго общества любителей естествознанія, антропологіи и этнографіи, на средства, исходатайствованныя Туркестанскимъ генералъ-губернаторомъ К. П. фонъ-Кауфманомъ. Изслѣдованія продолжались съ 1868 по 1873 г., до времени кончины А. П. Федченко, замерзшаго при восхожденіи на Монбланъ. По словамъ профессора И. В. Мушкетова, добытые этими работами результаты были настолько значительны и важны, что сдѣлали бы честь многолѣтней и многочисленной экспедиціи. Названная экспедиція доставила впервые точныя географическія данныя какъ о нѣкоторыхъ пустынныхъ мѣстностяхъ (восточные Кизылъ-кумы), такъ и о горныхъ странахъ (Алай, Заалайскій хребетъ). Результаты экспедиціи напечатаны въ многотомномъ трудѣ: „Путешествіе въ Туркестанъ А. П. Федченко“ и въ изданной позднѣе „Флорѣ Памира“.

Изслѣдованія, предпринятыя Кабинетомъ Его Величества, касаются пре-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

имущественно Алтая, а также вообще Томской губерніи. Особенно широко поставлены геологическія изысканія, которыя и опубликованы въ цѣломъ рядѣ весьма цѣнныхъ научныхъ трудовъ. Организована особая „геологическая часть", привлекшая къ участію въ своихъ работахъ извѣстныхъ геологовъ: *Иностранцева, Венюкова, Петца, Полѣнова, Толмачева, Танфильева, Державина, Яковлева* и др. Не ограничиваясь спеціально геологическими вопросами, изслѣдователи даютъ обширный географическій матеріалъ. Такова, напримѣръ, работа *проф. Г. И. Танфильева* о Кулундинской степи, *Толмачева* о Кузнецкомъ Алатау. Одновременно съ геологическими изслѣдованіями составлялась и геологическая карта Алтая.

Геологическій комитетъ, первое время занимавшійся изслѣдованіемъ преимущественно Европейской Россіи, затѣмъ перешелъ и къ изслѣдованію Азіатской Россіи. Такъ, были широко поставлены изслѣдованія Ленскаго, Амурскаго, Приморскаго и Енисейскаго золотоносныхъ районовъ, давшія много цѣнныхъ матеріаловъ общегеографическаго характера (работы *Мейснера, Герасимова, Ячевскаго, Эдельштейна* и т. д.). Произведенъ былъ рядъ изслѣдованій вдоль линіи Сибирской желѣзной дороги (отчеты *Богдановича, Краснопольскаго, Высоцкаго, Герасимова, Обручева, Яворовскаго* и др., печатавшіеся въ спеціальномъ изданіи). Вопросы, связанные съ развивающейся горной промышленностью Сибири, постоянно вызываютъ экспедиціи въ различные ея районы, дающія цѣнные географическіе результаты. Въ послѣдніе годы были снаряжены геолого-географическія экспедиціи на крайній сѣверо-востокъ Сибири *(Полевой, Звѣревъ, Казанскій)*. Въ Туркестанѣ комитетомъ организована детальная геологическая съемка, при чемъ работы сосредоточились на первое время въ Ферганской области. Нельзя не упомянуть здѣсь имена академика *Чернышева, Вебера, Мушкетова, Нечаева* и пр. Многія геологическія изслѣдованія дали весьма цѣнные практическіе результаты. По этимъ изслѣдованіямъ, вслѣдъ за геологами частью шли горнопромышленники, организуя разработку полезныхъ ископаемыхъ, и большее знакомство промышленниковъ съ работа мигеологовъ несомнѣнно позволило бы работать планомѣрнѣе—съ меньшимъ рискомъ и съ меньшими затратами.

Большое значеніе въ исторіи изслѣдованія Сибири имѣютъ сибирскіе отдѣлы Географическаго общества, мѣстные музеи, а также создавшіеся за послѣднее время научные центры, какъ, напр., Томскій университетъ, Томскій технологическій институтъ, физическія обсерваторіи и т. п. Отдѣлами Географическаго общества, изъ которыхъ старѣйшимъ является Восточно-Сибирскій въ Иркутскѣ, а слѣдующій по времени возникновенія Западно-Сибирскій въ Омскѣ, Сибирь была какъ бы подѣлена на области изслѣдованія, число которыхъ постепенно увеличивается съ появленіемъ новыхъ отдѣловъ или выдѣленіемъ послѣдними подъотдѣловъ, подобныхъ, напр., Красноярскому, Троицкосавско-Кяхтинскому и др. Отдѣлы дали возможность мѣстнымъ дѣятелямъ публиковать ихъ наблюденія, а устройство музеевъ при отдѣлахъ повело къ накопленію во многихъ сибирскихъ городахъ интересныхъ матеріаловъ по Сибири, значительно облегчающихъ пріѣзжимъ путешественникамъ первоначальное знакомство со страною. Въ нѣкоторыхъ городахъ Сибири открыты, кромѣ того, независимые отъ отдѣловъ мѣстные музеи. Изъ нихъ извѣстностью пользуются Минусинскій музей, основанный мѣстнымъ жителемъ Мартьяновымъ и носящій теперь его имя, а также Енисей-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

скій, основанный Кытмановымъ. Работа мѣстныхъ отдѣловъ Географическаго общества выразилась въ изданіи печатныхъ трудовъ, въ снаряженіи ряда экспедицій и экскурсій (напр., Вилюйская *Маака*, Туруханская *Лопатина* и *Щапова*, Амгинская, Алтайская *Адріанова* и т. д.), въ содѣйствіи пріѣзжимъ изслѣдователямъ и въ открытіи мѣстныхъ музеевъ.

Съ мѣстными научными организаціями тѣсно связаны имена видныхъ сибирскихъ дѣятелей: *Потанина, Ядринцева, Адріанова, Клеменца, Щапова и Съдельникова.*

Трудно было бы привести здѣсь исчерпывающій подробный перечень всѣхъ лицъ, поработавшихъ на мѣстѣ для собранія этнографическихъ, географическихъ и другихъ свѣдѣній, ставшихъ нынѣ достояніемъ науки. Приходится поэтому ограничиться лишь болѣе извѣстными изслѣдователями, къ числу которыхъ относятся еще *Черскій, Чекановскій, Пекарскій, Сѣрошевскій, Майновъ* и др.

Открытый въ Томскѣ университетъ и учрежденное при немъ общество естествоиспытателей дали рядъ важныхъ работъ по изслѣдованію западной Азіи. Таковы труды *проф. Сапожникова*, совершившаго извѣстныя поѣздки на Алтай и въ Семирѣчье, труды ботаниковъ, *проф. Коржинскаго*, впослѣдствіи академика, *Крылова*, геологовъ: *Обручева, Державина, Зайцева, Кащенко* и т. д.

И. Мушкетовъ

Почетную извѣстность въ послѣднее время получила Магнитная обсерваторія въ Иркутскѣ, недавно еще опубликовавшая интересную работу *Вознесенскаго* и *Шостаковича* о климатѣ Восточной Сибири.

Здѣсь же слѣдуетъ упомянуть о посылкѣ группой московскихъ промышленниковъ въ Монголію особой экспедиціи, результатомъ которой явился печатный трудъ профессоровъ Томскаго университета *Соболева* и *Богословова* о русско-монгольской торговлѣ. Въ этой экспедиціи принималъ участіе полковникъ *Поповъ*, впослѣдствіи посѣтившій Урянхайскій край и выпустившій его описаніе съ картой.

Интересенъ по изслѣдованію Тобольскаго сѣвера печатный трудъ *А. А. Дунина-Горкавича*. Немало данныхъ о промысловыхъ животныхъ всего сѣвера Сибири собрано *А. В. Маркграфомъ* при его многократныхъ путешествіяхъ.

Нѣкоторые изъ провинціальныхъ ученыхъ обществъ также приняли участіе въ изслѣдованіи Азіатской Россіи. Особенной извѣстностью пользуются работы проф. *А. Я. Гордягина*, изслѣдовавшаго киргизскую степь по порученію Казан-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

скаго общества естествоиспытателей. Нельзя не отмѣтить также статей, касающихся Сибири, въ изданіяхъ Уральскаго общества естествоиспытателей, напр., работы *Карпинскаго* о третичныхъ слояхъ восточнаго Урала.

Особенно много изслѣдователей привлекалъ всегда Туркестанъ.

Кромѣ упомянутыхъ уже изслѣдователей Туркестана: П. П. Семенова-Тянь-Шанскаго, А. П. и О. А. Федченко, необходимо упомянуть о талантливомъ и оригинальномъ ученомъ зоологѣ *Н. А. Сѣверцовѣ*, который началъ свои изслѣдованія, находясь въ плѣну у кокандцевъ, а затѣмъ совершилъ рядъ трудныхъ и плодотворныхъ путешествій, давшихъ очень богатый географическій, зоологическій и геологическій матеріалы. Нельзя не отмѣтить также выдающейся дѣятельности *И. В. Мушкетова* и *Р. Д. Романовскаго*, маршруты которыхъ съ 1874 по 1880 годъ охватили весь Туркестанскій край. Мушкетовское описаніе геологическаго строенія Туркестана въ ряду всѣхъ геологическихъ работъ этого края занимаетъ самое видное мѣсто. Его знаютъ и имъ руководятся и изслѣдователи и горнопромышленники. Изъ другихъ изслѣдователей Туркестана слѣдуетъ назвать бар. *Каульбарса*, *Радлова*, *Д. Л. Иванова*, геодезиста *Тилло*, зоологовъ *Богданова* и *В. Ф. Ошанина*.

Въ послѣдующее затѣмъ время производятъ интересныя изслѣдованія въ Семирѣчьѣ ботаникъ *А. Н. Красновъ*, зоологъ *А. М. Никольскій*, *проф. Сапожниковъ*, геологи *Обручевъ* и *Богдановичъ*, немало потрудившіеся также для изученія географіи и геологическаго строенія Восточной Сибири, а въ особенности центральной Азіи. Извѣстны также многочисленныя работы по исторіи, этнографіи и археологіи края академиковъ *В. Бартольда*, *Н. Веселовскаго*, а также гр. *Н. А. Бобринскаго*, *Гродекова* и др.

Въ Ферганѣ былъ еще академикъ *Миддендорфъ* (1878 г.), на Памиръ немного позже проникаетъ *Г. Е. Грумъ-Гржимайло*, а затѣмъ иностранецъ *Олуфсенъ*; Закаспійскую область и Самаркандъ (въ 1887—1889 г.г.), а впослѣдствіи Бухару (1896—1899) и область Тянь-шаня и Джунгарскаго Алатау (1904 и 1909 г.г.) обслѣдовалъ ботаникъ *В. И. Липскій*. Извѣстностью пользуются работы ботаника *В. А. Дубянскаго*, спеціализировавшагося на изученіи песковъ Закаспійской области, ранѣе (въ 1904 г.) посѣтившаго Тургайскую и Уральскую области. Изъ иностранцевъ, посѣтившихъ Тянь-шань, извѣстны *Мерцбахеръ*, *Фридрихсенъ*, *Девисъ*, *Пемпелли* и др.

Въ 1893—1894 годахъ въ бассейнѣ р. Зеравшана работаетъ *В. Л. Комаровъ*, а съ 1897 по 1913 годъ совершаетъ рядъ поѣздокъ въ Туркестанъ ботаникъ *Б. А. Федченко*. Чрезвычайно цѣнное значеніе имѣютъ изученіе и опыты разведенія различныхъ растеній песчаныхъ степей, организованные лѣсоводомъ *Палецкимъ* на средства желѣзнодорожнаго вѣдомства при станціи Фарабъ.

Озера Туркестана всесторонне изслѣдованы съ 1898 г. трудами *Л. С. Берга*, давшаго обстоятельныя описанія Аральскаго моря, Балхаша, Иссыкъ-куля, а общее и наиболѣе современное, полное живого интереса описаніе природы Туркестана дано уже въ наши дни, въ 1913 году, кн. *В. И. Масальскимъ*—въ книгѣ „Туркестанскій край“, составляющей XIX томъ обширнаго изданія подъ заглавіемъ „Россія“, руководившагося покойнымъ П. П. Семеновымъ-Тянь-Шанскимъ.

Изученіе водоснабженія Туркестана задумано и уже мѣстами поставлено

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

широко Отдѣломъ Земельныхъ Улучшеній. Изыскательныя партіи при составленіи проектовъ орошенія и строители первыхъ оросительныхъ сооруженій въ Мургабѣ и Голодной Степи даютъ попутно много весьма важныхъ данныхъ для познанія природы, земель и водъ Средней Азіи. Въ этомъ отношеніи нельзя обойти молчаніемъ имена инженеровъ *С. П. Максимова, Е. Е. Скорнякова, Курсина, Толмачева, Чаева, Моргуненкова* и др.

Изъ другихъ частей Азіатской Россіи, привлекшихъ особое вниманіе изслѣдователей въ XIX вѣкѣ, выдѣляется сѣверное побережье Сибири, главнымъ образомъ въ связи съ выясненіемъ вопроса о морскомъ полярномъ пути. Наибольшее количество изслѣдованій принадлежитъ Главному Гидрографическому Управленію. Стяжали себѣ славу этими изслѣдованіями капитанъ *Биллингсъ* съ лейтенантомъ *Сарычевымъ*, работавшіе на Колымѣ, Чукотскомъ полуостровѣ и у его береговъ; лейтенантъ баронъ *Врангель*, изслѣдовавшій Чукотскій полуостровъ, лейтенантъ *Анжу*, посѣтившій Ново-Сибирскіе острова и прилегающіе берега Сѣверной Сибири; капитанъ-лейтенантъ *Крузенштернъ*; выше названный *Литке*, составившій „Мореходный атласъ“ изъ 51 карты и гидрографическое описаніе всѣхъ береговъ и острововъ Берингова моря, адмиралъ *Невельской*, адмиралъ *С. О. Макаровъ*, совершившій кругосвѣтное путешествіе на корветѣ „Витязь“, генералъ *А. И. Вилькицкій*, трудами экспедиціи котораго былъ изслѣдованъ путь изъ Европы въ устья Оби и Енисея и плаваніе по этой послѣдней рѣкѣ; сынъ его капитанъ *Б. А. Вилькицкій*, которому посчастливилось открыть въ 1913 году землю Императора Николая II, островъ Цесаревича Алексѣя и островъ генерала Вилькицкаго. Наконецъ слѣдуетъ упомянуть контръ-адмирала *Завойко*, генерала *Жданко*, капитана *Колчака* и другихъ. Министерство Торговли и Промышленности снарядило въ 1909 году для изысканій, связанныхъ съ сѣвернымъ морскимъ путемъ, экспедицію *Толмачева* и *Воллосовича* на сѣверо-восточное побережье Азіатскаго материка, послѣ чего Добровольный флотъ сталъ ежегодно посылать свои суда въ устья Колымы и Лены.

Однимъ изъ выдающихся изслѣдователей побережья Сибири является баронъ *А. Э. Норденшельдъ*, уроженецъ Гельсингфорса. Впервые онъ проникъ въ Сибирь къ устью Енисея въ 1875 году, а въ слѣдующемъ году повторилъ свое плаваніе; оба плаванія совершены на средства сибирскаго купца *Сибирякова* и норвежскаго *Дикcона*. Чрезъ два года въ 1878—1879 годахъ Норденшельдъ предпринимаетъ знаменитое свое путешествіе по Ледовитому океану на кораблѣ „Вега“, при чемъ ему удается проплыть по Ледовитому океану вдоль сѣвернаго побережья Сибири, обогнуть мысъ Дежневъ и пройти на югъ къ Японіи и дальше кругомъ Азіи и Европы назадъ въ Швецію.

Такимъ образомъ имѣется обширный и цѣнный матеріалъ по изученію природы Азіатской Россіи, и почти всѣ экспедиціи, организованныя правительствомъ, обществами и учрежденіями, имѣютъ важное значеніе для науки. При знакомствѣ съ ихъ трудами обращаетъ однако на себя вниманіе разрозненность изслѣдованій, отсутствіе связи между отдѣльными экспедиціями, отсутствіе общаго для всѣхъ ихъ плана. Отчасти это объясняется отсутствіемъ опредѣленныхъ задачъ, какія ставятся въ случаяхъ направленія извѣстныхъ работъ къ опредѣленнымъ практическимъ цѣлямъ. Конечно, о практическихъ задачахъ научныхъ трудовъ

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

не забывали и многіе ученые. Такъ, путешествія *Никольскаго* и *Полякова* въ 1881—1882 г.г. имѣли цѣлью выяснить колонизаціонное значеніе Сахалина; Миддендорфъ въ своихъ обширныхъ трудахъ всегда обращалъ вниманіе на возможность земледѣльческаго хозяйства, изслѣдуя этотъ вопросъ даже для отдаленной Якутской области.

Но особую цѣнность и для всякаго рода практическихъ выводовъ, а отчасти и для самой науки, получили систематическія изслѣдованія различныхъ мѣстностей Азіатской Россіи, предпринимавшіяся въ позднѣйшее время по иниціативѣ правительства, съ опредѣленными цѣлями практическаго характера.

На первомъ мѣстѣ въ этомъ отношеніи стоятъ, конечно, работы военнаго и морского вѣдомствъ по описанію и съемкѣ пограничныхъ мѣстностей азіатскихъ окраинъ. Этимъ путемъ добыты точныя географическія и топографическія свѣдѣнія о всемъ сѣверо-восточномъ и восточномъ морскомъ побережьѣ Азіатской Россіи, нанесены на карты и описаны въ отношеніи рельефа и существующихъ путей сообщенія обширнѣйшія пространства пустынныхъ мѣстъ и лѣсовъ, при чемъ географическое положеніе этихъ мѣстностей съ точностью опредѣлено на основаніи астрономическихъ наблюденій, и для значительной части этихъ земель имѣется уже и точная тріангуляціонная сѣть, съ обозначеніемъ основныхъ пунктовъ на мѣстѣ прочными знаками, въ видѣ соотвѣтствующихъ сооруженій.

Далѣе цѣннѣйшій во всѣхъ отношеніяхъ географическій матеріалъ дали работы многочисленныхъ изыскательныхъ партій вѣдомства Путей Сообщенія при постройкѣ Великаго Сибирскаго пути, Закаспійской, Ташкентской, Уссурійской и Амурской желѣзныхъ дорогъ, а равно партій по обслѣдованію теченія главнѣйшихъ сибирскихъ рѣкъ въ цѣляхъ установки лоцманскихъ знаковъ и обезпеченія правильности широко развивающагося теперь тамъ пароходства. Для многихъ рѣкъ составлены новыя карты и о работахъ партій выпущены отчеты объ изслѣдованіяхъ. Изъ этихъ отчетовъ заслуживаютъ вниманія отчеты инженера *Жбиковскаго* относительно Обь-Енисейскаго водного пути, *Близняка* по тому же вопросу, *Алинова*, инженера *Родевича* — очеркъ Урянхайскаго края и рѣка Абаканъ, *Васильева* о рѣкѣ Ленѣ, *Чернцова* о рѣкѣ Ангарѣ и др. Предположены изслѣдованія и далекой Колымы.

Много богатѣйшихъ данныхъ преимущественно экономическаго характера, но частью и общегеографическаго собрано партіями по изысканіямъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Сибири. Данныя эти помѣщаются въ объяснительныхъ запискахъ къ проектамъ дорогъ.

Наконецъ, межевыя работы вѣдомства Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, раскинутыя на обширной площади старожильческаго русскаго населенія средней полосы Сибири, и особой партіи Министерства Юстиціи по землеустройству Забайкальскаго казачьяго войска, связанныя съ точной топографической съемкой и тріангуляціей этихъ мѣстностей, дали возможность во многомъ исправить прежнія географическія представленія и изображенія отдѣльныхъ районовъ четырехъ сибирскихъ губерній и Забайкалья.

За этими главнѣйшими источниками современныхъ знаній Сибири и прочихъ частей Русской Азіи слѣдуютъ обширные матеріалы, собранные пар-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

тіями и отрядами, командированными въ киргизскую степь съ цѣлью естественно-историческаго и статистическаго описанія земель и хозяйственнаго быта киргизскаго народа для установленія размѣровъ необходимаго имъ для кочеванія земельнаго запаса и выясненія количества свободныхъ для русскаго переселенія земельныхъ излишковъ.

Изслѣдованія эти, начатыя бывшимъ Министерствомъ Государственныхъ Имуществъ въ 1896 году, подъ наблюденіемъ извѣстнаго земскаго статистика *Щербины*, и продолженныя Переселенческимъ Управленіемъ, подъ руководствомъ статистиковъ *Кузнецова*, *Румянцева*, *Скрыплева*, *Юферева*, *Хворостанскаго* и др., охватили обширнѣйшій районъ въ нѣсколько милліоновъ квадратныхъ верстъ, а именно Тургайскую, Акмолинскую и Семипалатинскую области, а въ позднѣйшее время кромѣ того распространены на Уральскую область, Семирѣчье и коренной Туркестанъ.

Сопровождаясь составленіемъ картъ, цѣнными этнографическими и естественно-историческими описаніями изслѣдованнаго края, работы этихъ экспедицій и изданные печатные отчеты ихъ составили цѣнный вкладъ въ сокровищницу познаній объ Азіатской Россіи. Послѣдующія работы повторнаго изслѣдованія тѣхъ же мѣстностей, произведенныя позднѣе Переселенческимъ Управленіемъ для тѣхъ же практическихъ цѣлей, пополнили этотъ важный и въ научномъ отношеніи матеріалъ.

Немало цѣнныхъ данныхъ естественно-историческаго, экономическаго и статистическаго характера собрано бывшимъ Министерствомъ Государственныхъ Имуществъ, въ періодъ времени съ 1886 по 1890 годъ, обслѣдованіемъ хозяйственнаго быта государственныхъ крестьянъ Западной и Восточной Сибири. Данныя эти напечатаны для Тобольской и Томской губерній въ двадцати двухъ выпускахъ особаго изданія, озаглавленнаго: „Матеріалы для изученія экономическаго быта государственныхъ крестьянъ и инородцевъ Западной Сибири“, а также въ сводной къ этимъ матеріаламъ работѣ: „Крестьянское землепользованіе и хозяйство въ Тобольской и Томской губерніяхъ“. Въ названныхъ работахъ принимали участіе извѣстные изслѣдователи Сибири: *С. К. Паткановъ* и *Н. О. Осиповъ*, а также *А. А. Кауфманъ*, *С. П. Кафка*, *П. И. Соколовъ* и др. Кауфману принадлежатъ также изслѣдованія по колонизаціи Приамурья, Тургайской области и др. Статистико-экономическое обслѣдованіе Восточной Сибири, произведенное при участіи *Н. А. Ушакова*, *А. В. Адріанова*, *Н. М. Астырева* и др., опубликовано въ „Матеріалахъ по изслѣдованію землепользованія и хозяйственнаго быта сельскаго населенія Енисейской и Иркутской губерній“.

Подобное же изслѣдованіе было произведено въ Забайкальской области Высочайше учрежденной, подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря *Куломзина*, комиссіей для изслѣдованія землевладѣнія и землепользованія въ Забайкальской области. Въ трудахъ ея, опубликованныхъ въ 16 томахъ (въ 1898 г.), приняли участіе *Д. М. Головачевъ*, *В. Ю. Григорьевъ*, *Д. А. Клеменецъ*, *В. Г. Трейденъ*, *А. Калмыковъ*, *К. Миллеръ*, *С. Д. Рудинъ*, *М. А. Кроль* и др.

Для Амурской и Приморской областей хозяйственно-статистическія, а также богатыя естественно-историческія данныя собраны Высочайше командированной экспедиціей шталмейстера Гондатти въ Амурскую область въ 1910—1911 годахъ, въ работахъ которой приняли участіе *А. Н. Митинскій*, *П. П. Чубинскій*,

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

В. В. Солдатовъ, Стакле, Н. И. Прохоровъ, С. П. Шликевичъ, В. А. Закревскій, И. Ф. Крюковъ, Э. Э. Анертъ, В. Ф. Романовъ, В. Н. Сукачевъ и многіе другіе. Собранные матеріалы опубликованы въ нѣсколькихъ томахъ трудовъ экспедиціи.

Экономическія данныя, касающіяся спеціально переселенцевъ, собирались особыми экспедиціями. Такъ, въ 1896 — 1901 годахъ обслѣдованы *Дмитріевымъ, Букейхановымъ* и др. переселенческія хозяйства степныхъ областей; въ 1903 — 1904 г.г. экспедиція *В. В. Алексѣева* обслѣдовала переселенческія хозяйства Степного края и сибирскихъ губерній; въ 1904 — 1905 г.г. изслѣдованы *Алексѣевымъ* хозяйства переселенцевъ двухъ уѣздовъ Тургайской области. Наконецъ въ 1911—1912 годахъ особой партіей *В. К. Кузнецова* снова обслѣдовались поселки Сибири и Акмолинской области. Въ ряду изслѣдователей переселенческихъ хозяйствъ и условій колонизаціи Зауралья выдающееся мѣсто занимаютъ *А. А. Станкевичъ*—впослѣдствіи Тобольскій губернаторъ и *О. Буссе* — первый изслѣдователь переселенія крестьянъ въ Южно-уссурійскій край. Кромѣ того, необходимо упомянуть объ изслѣдованіяхъ общеземской организаціи, работавшей на Дальнемъ Востокѣ подъ общимъ руководствомъ *кн. Львова*, данныя которой опубликованы въ извѣстномъ трудѣ „Приамурье".

Изъ новѣйшей иностранной литературы, Сибири и сибирскому переселенію посвященъ рядъ статей и замѣтокъ Берлинскаго профессора *Аугагена* на страницахъ нѣмецкихъ журналовъ.

Крупный и капитальный, роскошно иллюстрированный и изданный на англійскомъ языкѣ, трудъ по описанію окраинныхъ частей сѣверо-востока Азіи, озаглавленный „Экспедиція *Джезупа* въ сѣверныя части Тихаго океана", изданъ американскимъ естественно-историческимъ музеемъ въ Нью-Іоркѣ.

Прекраснѣйшее описаніе края Урянховъ, жители котораго приняли русское подданство еще при Михаилѣ Ѳеодоровичѣ, хотя край этотъ и до сихъ поръ не включенъ въ предѣлы государственныхъ границъ, составлено англійской экспедиціей *Дугласса Каррутерса, Миллера* и *Прайса* подъ заглавіемъ „Невѣдомая Монголія". Планъ этой экспедиціи былъ разработанъ англійскимъ королевскимъ географическимъ обществомъ.

Въ самое позднѣйшее время, благодаря особому вниманію новыхъ законодательныхъ учрежденій къ дѣлу точнаго научнаго изслѣдованія Сибири и другихъ частей Азіатской Россіи, — получили довольно широкое и планомѣрное развитіе научныя изслѣдованія Азіатской Россіи, организованныя Переселенческимъ Управленіемъ, а также Отдѣломъ Земельныхъ Улучшеній въ цѣляхъ развитія колонизаціи.

Работы почвенно-ботаническихъ экспедицій Переселенческаго Управленія начались въ 1908 году по распоряженію бывшаго Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ князя Б. А. Васильчикова и съ одобренія Государственной Думы, отнесшейся къ этому дѣлу съ большимъ сочувствіемъ, особенно въ лицѣ сибирскихъ депутатовъ Н. Л. Скалозубова, Н. К. Волкова, В. И. Дзюбинскаго, Бѣлоусова и др. Цѣлью экспедицій было поставлено изученіе природныхъ условій отдѣльныхъ мѣстностей и выясненіе возможности ихъ колонизаціи. Изслѣдованія эти производятся спеціалистами — почвовѣдами и ботаниками, работы которыхъ объединяются привлеченными къ этому дѣлу научными силами.

Результатомъ почвенно-ботаническаго изслѣдованія незатронутой земледѣ-

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

ліемъ мѣстности является картина распредѣленія почвъ и пріуроченныхъ къ этимъ почвамъ типичныхъ для нихъ растительныхъ сообществъ. Эта картина изображается на картѣ, получивъ которую практическая агрономія имѣетъ возможность не случайно, а вполнѣ сознательно, методически пріурочивать свои опыты и изслѣдованія къ опредѣленнымъ, типичнымъ почвеннымъ зонамъ.

Почвенныя изслѣдованія Переселенческаго Управленія ведутся, подъ общимъ руководствомъ профессора *К. Д. Глинки*, его сотрудниками членами Докучаевскаго почвеннаго комитета, единственнаго пока въ Россіи учрежденія, поставившаго себѣ спеціальною цѣлью разработку вопросовъ почвовѣдѣнія. Ботаническими изслѣдованіями завѣдываетъ съ 1910 года *Б. А. Федченко* (до 1910 года ими руководилъ *А. Ф. Флеровъ*). Послѣднія находятся въ тѣсной связи съ дѣятельностью Императорскаго Ботаническаго сада Петра Великаго, которому доставлены экспедиціями богатѣйшія коллекціи (свыше 300.000 экземпляровъ растеній) для гербарія, не считая множества музейныхъ образцовъ: фотографій, сѣмянъ, луковицъ.

Труды почвенно-ботаническихъ экспедицій получили извѣстность въ ученомъ мірѣ и привлекли къ себѣ вниманіе и западно-европейскихъ ученыхъ. Нѣкоторые изъ напечатанныхъ изслѣдователями отчетовъ заслуживаютъ особаго вниманія,—таковы работы почвовѣдовъ: *Д. А. Драницына*, *С. С. Неуструева*, *Л. И. Прасолова*, *Н. И. Прохорова*, *профессора В. П. Смирнова* и ботаниковъ: *проф. В. В. Сапожникова*, *П. Н. Крылова*, *В. Л. Комарова*, *В. Н. Сукачева*, *З. А. фонъ-Минквицъ* и *И. М. Крашенинникова*.

Начатыя только въ 1908 году почвенно-ботаническія изслѣдованія Переселенческаго Управленія, охватили къ 1914 году площадь слишкомъ въ 120 милліоновъ десятинъ, изъ которой до $^1/_3$ являются при извѣстныхъ условіяхъ вполнѣ пригодными для будущей хозяйственной культуры. Значительные размѣры обслѣдованной площади сами по себѣ опредѣляютъ уже до извѣстной степени характеръ обслѣдованій. Конечно, это еще не тѣ детальныя изслѣдованія, съ которыми хорошо знакома земская Россія по почвенно-оцѣночнымъ работамъ земствъ. Сибирскія изслѣдованія имѣютъ и понынѣ нѣсколько рекогносцировочный характеръ. Ихъ задача пролить первый свѣтъ на азіатскія почвы, систематизировать и дополнить свѣдѣнія о флорѣ, ея составѣ и распредѣленіи за Ураломъ. Въ силу этого названныя изслѣдованія не сплошь покрываютъ огромную территорію русскихъ Азіатскихъ владѣній, а разбросаны отдѣльными полосами и участками,—мѣстами оазисами. Но все же они охватили почти всѣ главнѣйшіе естественно-историческіе районы и позволили почвовѣдамъ и ботаникамъ уже теперь подчеркнуть предполагавшуюся ранѣе лишь теоретически зональность расположенія за Ураломъ почвенныхъ типовъ и растительныхъ сообществъ. Теперь выяснена южная граница лѣсныхъ суглинковъ, сѣверные предѣлы полосы сибирскаго чернозема, а также зона каштановыхъ почвъ. Въ Туркестанѣ установленъ и точно анализированъ новый, неизвѣстный Европейской Россіи почвенный типъ сѣроземовъ, лежащій на лессовой почвѣ; наконецъ, лабораторныя изслѣдованія обнаружили большее богатство гумусами сибирскихъ черноземовъ по сравненію съ русско-европейскими. Почвовѣды вывезли изъ Азіатской Россіи цѣнные почвенные образцы, которые въ видѣ обширныхъ почвенныхъ коллекцій хранятся въ Петербургѣ въ Докучаевскомъ почвенномъ комитетѣ.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Что касается ботанической части изслѣдованій, то ими, въ связи съ производившимися ранѣе изслѣдованіями флоры, намѣтились границы распредѣленія главнѣйшихъ растительныхъ сообществъ, выяснены условія наиболѣе цѣнныхъ культурныхъ или интересныхъ для культуры растеній, а изъ дикорастущихъ, но крайне важныхъ и полезныхъ для Туркестана растеній, условія жизни и распространенія саксаула и множества видовъ лѣкарственныхъ травъ и, между прочимъ, цитварной полыни, имѣющейся только въ Россіи и дающей сантонинъ. Наконецъ въ Приморской области опредѣлена сѣверная граница распространенія реликтовыхъ растеній: бархатнаго дерева и др. Тамъ же открытъ *І. К. Кузнецовымъ* красивый кустарникъ Дирвиля, который введенъ въ культуру и заинтересовалъ даже американцевъ.

На основаніи всѣхъ собранныхъ при почвенно-ботаническихъ изслѣдованіяхъ данныхъ, въ ближайшіе годы предполагается составить почвенную и ботаническую карты всей Азіатской Россіи, схемы которыхъ уже установлены. Карты эти необходимы для практическихъ цѣлей при обсужденіи и примѣненіи всякаго рода законодательныхъ и правительственныхъ мѣропріятій въ отношеніи губерній и областей Азіатской Россіи. Къ нимъ будутъ составлены сводныя описанія распредѣленія почвъ и растительности.

Собранныя экспедиціями ботаническіе матеріалы оказались настолько обширными и разнообразными, что, дополнивъ имѣвшіеся уже ранѣе, нерѣдко недостаточные, матеріалы, они позволили Переселенческому Управленію приступить къ изданію перваго на русскомъ языкѣ, и вообще перваго для всей Азіатской Россіи, общедоступнаго опредѣлителя растеній, подъ заглавіемъ „Флора Азіатской Россіи“, какового составлено къ началу 1914 года 9 выпусковъ.

Что касается почвенно-ботаническихъ изслѣдованій, производящихся независимо отъ указанной работы Отдѣломъ Земельныхъ Улучшеній, то слѣдуетъ упомянуть, что таковыя производятся въ Туркестанѣ, Семирѣчьѣ и въ степныхъ областяхъ въ районахъ предполагаемыхъ оросительныхъ работъ. Почвенной частью этихъ изслѣдованій руководитъ извѣстный земскій почвовѣдъ *Н. А. Димо.*

Вопросы почвовѣдѣнія, касающіеся Азіатской Россіи, освѣщаются въ литературѣ въ спеціальномъ журналѣ „Почвовѣдѣніе“, издающемся *П. В. Отоцкимъ* на русскомъ языкѣ, съ переводомъ на одинъ изъ трехъ иностранныхъ языковъ. Ботаническіе вопросы, помимо отдѣльныхъ изданій, разрабатываются въ трудахъ и извѣстіяхъ Императорскаго Ботаническаго сада Петра Великаго, въ которыхъ главнѣйшіе выводы печатаются, кромѣ русскаго языка, также на французскомъ или на нѣмецкомъ языкѣ.

Многія новыя данныя изслѣдованія Азіатской Россіи, въ связи съ юридическими и экономическими вопросами, находятъ себѣ отраженіе на страницахъ журнала „Вопросы Колонизаціи“, посвященнаго заселенію русскихъ окраинъ и издаваемаго *Г. Ф. Чиркинымъ* и *Н. А. Гавриловымъ.*

Изъ учрежденій и обществъ, проявляющихъ въ настоящее время живой интересъ къ изслѣдованіямъ Азіатской Россіи, кромѣ Императорскаго Русскаго Географическаго общества, посвящающаго имъ болѣе половины засѣданій и научныхъ докладовъ, слѣдуетъ упомянуть состоящее подъ августѣйшимъ покровительствомъ Государыни Императрицы Александры Ѳеодоровны

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Императорское общество востоковѣдѣнія, организовавшее между прочимъ по иниціативѣ своего предсѣдателя генералъ-лейтенанта Шведова курсы восточно-азіатскихъ языковъ, предположенные нынѣ къ обращенію въ особую академію, и общество изученія Сибири и улучшенія ея быта, работающее подъ руковод ствомъ предсѣдателя—извѣстнаго изслѣдователя алтайскихъ народовъ академика В. В. Радлова. Общество это снаряжаетъ даже иногда и свои экспедиціи для изслѣдованій различныхъ мѣстностей Азіатской Россіи, главная же заслуга его въ содѣйствіи мѣстной иниціативѣ въ этомъ направленіи и въ привлеченіи молодыхъ силъ къ дѣлу изученія Сибири. Громадное вниманіе научному изученію Зауралья удѣляютъ, какъ уже было сказано выше, мѣстные отдѣлы названныхъ ученыхъ обществъ въ сибирскихъ губерніяхъ и областяхъ.

Изложенное показываетъ, что весь, довольно обширный теперь, запасъ знаній о необъятныхъ пространствахъ нашихъ азіатскихъ владѣній, какимъ располагаетъ современная Россія, накопленъ совмѣстною вѣковою работою нѣсколькихъ поколѣній нашего народа, правительства и представителей русской науки.

Этотъ запасъ, однако, далеко еще не полонъ. Умѣстно вспомнить здѣсь слова знаменитаго нашего ученаго Ломоносова: „всѣми прежде бывшими безустанными и благопоспѣшествованными трудами—мужеству и бодрости человѣческаго духа и проницательству смысла послѣдній предѣлъ еще не поставленъ, и что много можетъ еще преодолѣть и открыть осторожная смѣлость и благородная непоколебимость сердца“ изслѣдователей.

На ряду съ мѣстностями, точно обслѣдованными и изученными не менѣе, чѣмъ центральныя коренныя губерніи нашего отечества, есть еще весьма значительныя пространства, не только едва затронутыя культурной жизнью, но малоизвѣстныя даже и географической наукѣ. Есть ненанесенныя съ надлежащей точностью на карту горные отроги хребтовъ, проходы черезъ которые еще не открыты, есть многоводныя рѣки, условія плаванія по которымъ остаются невыясненными, имѣются и такія, теченіе которыхъ съ достовѣрностью не установлено; множество цѣнныхъ лѣсовъ еще не измѣрено, и далеко не всѣ дачи даже описаны очевидцами; много залежей горныхъ богатствъ, которыхъ ни мѣстоположеніе, ни цѣнность, ни условія разработки еще не опредѣлены и съ приблизительной даже точностью.

Задача полнаго и подробнаго изслѣдованія обширныхъ азіатскихъ окраинъ кажется, такимъ образомъ, еще не только не выполненной въ настоящее время, но даже едва ли достижимой въ ближайшемъ будущемъ.

Но тѣмъ настоятельнѣе усиленныя работы въ этомъ направленіи, тѣмъ опаснѣе равнодушіе и медленность въ такомъ дѣлѣ. Этого требуетъ теперь уже не одна пытливость человѣческаго ума, не одни только интересы науки и естественное стремленіе новыхъ поколѣній ученыхъ продвинуться впередъ по пути, открытому имъ трудами ихъ предшественниковъ. Самая реальная насущная нужда государства въ заселеніи окраинъ для укрѣпленія государственныхъ границъ и для использованія дремлющихъ богатствъ страны—побуждаютъ стремиться къ скорѣйшему всестороннему и полному изученію края, въ который ежегодно переносится

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

изъ коренной Россіи жизнь столь громаднаго количества населенія, и гдѣ постепенно сосредоточивается столько новыхъ экономическихъ и политическихъ интересовъ.

Оцѣнивая всю трудность какъ полученія съ мѣстъ новыхъ свѣдѣній и научной ихъ провѣрки, такъ, въ особенности, и спѣшнаго извлеченія изъ этихъ обширныхъ, часто академическаго характера матеріаловъ, тѣхъ необходимыхъ данныхъ, которыя имѣютъ наиболѣе важное практическое значеніе,—все же нельзя мириться съ прежнимъ темпомъ предпринимаемыхъ съ этой цѣлью изслѣдованій.

Прежняя многовѣковая работа отдѣльныхъ выходцевъ изъ народа и народной переселенческой массы по освоенію новыхъ земель, совершавшаяся медленно и какъ бы въ потемкахъ, по однимъ лишь указаніямъ собственнаго жизненнаго, часто весьма тяжелаго, опыта и по преданію,—должна итти теперь при возможномъ освѣщеніи пути далеко впередъ всѣмъ доступнымъ для насъ обиліемъ свѣта современныхъ научныхъ знаній и указаній исторіи и научнаго опыта, а главное, совершаться быстрѣе... Нельзя забывать, что невѣдомыя и пустынныя пространства постепенно изсякаютъ на земномъ шарѣ, и богатыя такими землями государства становятся предметомъ естественной зависти сосѣдей.

При такихъ условіяхъ достигнуть скорѣе полной и всесторонней освѣдомленности относительно единственнаго колонизаціоннаго запаса, какимъ располагаетъ наше государство въ предѣлахъ Азіи,—становится необходимо. Это одно изъ непремѣнныхъ условій будущаго заселенія этого края. А только этимъ путемъ нынѣшняя Россія и можетъ выполнить завѣщанную намъ предшествующими поколѣніями задачу—сохранить эти земли для дальнѣйшаго роста и величія нашей родины.

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Оглавленіе II тома.

стр.

Климатъ *(проф. А. И. Воейковъ).* . . . . . 1— 6

Почвы *(проф. К. Д. Глинка)* . . . . . 7—24

Устройство поверхности *(Л. С. Бергъ).*

Общій обзоръ Сибири и Туркестана (27). I. Уральскій хребетъ (28). II. Западно-Сибирская низменность (29). III. Киргизская складчатая страна (33). IV. Туркестанская низменность (35). V. Тургайская столовая страна (42). VI. Усть-уртъ (43). VII. Система Тянь-шаня. (43). VIII. Алтайско-Саянская система (58). IX. Система первичнаго поднятія Азіи (70). X. Средне-Сибирское плоскогорье (85). XI. Средне-Сибирская низменность (87). XII. Окраинные хребты Восточной Сибири (88). XIII. Камчатка (101). XIV. Система Чукотскаго полуострова (102) . . . . . 25—103

Геологическое строеніе *(И. П. Толмачевъ).* . . . . . 104—120

Растительность *(Б. А. Федченко).*

Тундра (125). Тайга (126). Лѣсостепь (128). Степь (129). Пустыни Туркестана (132). Туркестанскія горы (136). Памиръ (141), Амурская переходная область и дубово-кедровые маньчжурскіе лѣса (143). Высокогорныя области Сибири (144) . . . . . 121—146

Животный міръ *(П. Е. Васильковскій).*

I. Тундра (152). II. Тайга (159). III. Степныя области (172). . . . . 147—181

Горныя богатства *(И. А. Корзухинъ).*

Золото (182). Серебро (187). Свинецъ, мѣдь, цинкъ, олово (187). Желѣзо (189). Каменный уголь (190). Графитъ (191). Соль (191). Драгоцѣнные камни (192). Горная промышленность Туркестана (193). Минеральные источники (194). . . . . 182—204

Лѣсныя богатства *(В. В. Фаасъ).*

Типичныя особенности лѣсовъ Азіатской Россіи (208). Экономическое значеніе лѣсовъ Азіатской Россіи (212). Лѣсоустройство (216). Охраненіе лѣсовъ. Лѣсные пожары (216). Доходность лѣсовъ (218) . . . . . 205—218

Искусственное орошеніе въ Азіатской Россіи *(Е. Е. Скорняковъ).*

Распредѣленіе атмосферной влаги по поверхности Азіатской Россіи (219). Климатическія условія Туркестана (221). Древность искусственнаго орошенія въ Туркестанѣ (222). Источники оросительной воды въ Туркестанѣ (223). Свойства туркестанскихъ рѣкъ, благопріятствующія ирригаціи (225). Выводъ воды изъ рѣкъ (227). Типы туркестанскихъ головныхъ сооруженій (229). Магистральные каналы (233). Распредѣлительныя сѣти (235). Водоподъемныя приспособленія (236). Главнѣйшіе туркестанскіе каналы (237). Примѣненіе грунтовыхъ водъ для цѣлей орошенія. Кяризы (238). Способы орошенія полей (240). Распредѣленіе воды (241). Водная администрація Туркестана (242). Единица измѣренія воды (242). Содержаніе ирригаціонныхъ системъ въ порядкѣ (243). Необходимость изданія воднаго закона (243). Площадь орошаемыхъ земель Туркестана (244). Земли, требующія орошенія (245). Первыя попытки орошенія туркестанскихъ пустынь (246). Работы Великаго Князя Николая Константиновича (248). Орошеніе Мургабскаго Государева имѣнія (249). Работы Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія (252). Привлеченіе частной предпріимчивости (253). Колонизація орошаемыхъ земель (253). . . . . 219—255

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Промыслы.

Земледѣліе *(М. А. Цвѣтковъ).* (256—274). Воздѣлываемыя сельско-хозяйственныя растенія (259). Пріемы полеводства и техника земледѣлія (263). Агрономическая помощь населенію (268). Посѣвная площадь Азіатской Россіи въ 1911 году по даннымъ Центральнаго Статистическаго Комитета съ дополненіями по губернаторскимъ обзорамъ (272—273). Посѣвная площадь Азіатской Россіи въ 1911 году *(по П. П. Румянцеву)* (274). **Хлопководство.** *(А. И. Книзе и В. И. Юферевъ)* (275—298). Исторія возникновенія и развитія хлопководства въ Туркестанѣ (275). Развитіе хлопчатобумажной промышленности въ Россіи и роль хлопка отечественнаго производства (278). Хлопковое производство и хлопчатобумажная промышленность Россіи по сравненію съ другими странами (283). Районы воздѣлыванія хлопчатника въ Туркестанѣ (284). Условія воздѣлыванія хлопчатника въ Средней Азіи и наиболѣе распространенные сорта его (285). Качества русскаго хлопка, какъ прядильнаго матеріала, по сравненію съ американскимъ (285). Типъ туркестанскаго хлопковаго хозяйства и успѣхи развитія хлопководства среди русскихъ переселенцевъ (286). Главнѣйшіе пріемы воздѣлыванія хлопчатника и доходность хлопковыхъ плантацій (286). Очистка хлопка (291). Побочные продукты хлопководства (292). Роль хлопководства въ экономической жизни края (294). Кредитъ, торговля хлопкомъ и транспортъ (295). Возможность дальнѣйшаго расширенія хлопководства въ краѣ (296). Мѣропріятія правительства по развитію хлопководства (297). **Животноводство** *(М. А. Цвѣтковъ и П. Е. Васильковскій)* (299—330). Лошади (301). Крупный рогатый скотъ (308). Мелкій скотъ: овцы, козы, свиньи (312). Верблюды. Ослы. Яки (315). Олени (319). **Молочное хозяйство** *(А. А. Каллантаръ)* (331—338). **Рыболовство** *(Е. К. Суворовъ и А. С. Скориковъ)* (339—359). I. Дальній Востокъ (340). II. Ленско-Колымскій рыболовный районъ (350). III. Байкальскій районъ (352). IV. Енисейскій рыболовный районъ (354). V. Обскій рыболовный районъ (355). VI. Барабинскій рыболовный районъ (357). VII. Аральскій рыболовный районъ (358). **Охота** *(А. А. Силантьевъ)* (360—380). **Кедровый промыселъ** *(В. В. Фаасъ)* (380—382). **Плодоводство. Пчеловодство. Шелководство** *(М. А. Цвѣтковъ)* (383—396). Плодоводство (383). Пчеловодство (389). Шелководство (392). **Кустарное дѣло** *(И. П. Ямпольскій)* (397—404). I. Кустарные промыслы Туркестана (397). II. Кустарная промышленность Сибири (403) . . . . . 256—404

Распространеніе сельско-хозяйственныхъ орудій и машинъ за Ураломъ *(П. П. Кокоулинъ).* . . . . . 405—412

Торговля, промышленность, кредитъ *(П. П. Румянцевъ).* . . . . . 413—446

Учрежденія мелкаго кредита *(Г. А. Вацуро).*

Западная Сибирь (449). Средняя Сибирь (454). Дальній Востокъ (458). Степныя области (461). Туркестанъ (467). . . . . 447—474

Пути сообщенія *(Н. А. Гавриловъ, Н. С. Норкинъ и В. П. Волковъ).*

Водные пути (476—501). Бассейнъ рѣки Оби (481). Бассейнъ рѣки Енисея (485). Озеро Байкалъ, Верхняя Ангара и Селенга (489). Бассейнъ рѣки Лены (490). Бассейнъ рѣки Амура (493). Бассейнъ Аральскаго моря (498). **Грунтовыя дороги** (501—512). Грунтовыя дороги въ Сибири (501). Грунтовыя дороги въ Туркестанѣ (507). **Желѣзныя дороги** (513—560). Сибирская желѣзная дорога (513). Амурская желѣзная дорога (531). Средне-Азіатская и Ташкентская желѣзныя дороги (544). Новыя желѣзныя дороги въ Азіатской Россіи (550) . . . . . 475—560

Сѣверный морской путь *(С. В. Востротинъ).* . . . . . 561—616

Исторія изученія Азіатской Россіи. . . . . . 617—638

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Товарищество „А. Ф. МАРКСЪ"
С.-Петербургъ, Измайл. пр. 29

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

Digital Library (Repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru
1-782174
Томский госуниверситет 1878
Научная библиотека 00528380