

27270

Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ
Россіи.

~~39584~~

В. LXXVI.



ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНІЕ СИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ.

М. Л. Федоровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія т-ва „Общественная Польза“, Большая Подъяческая, 39.
1912.

2724

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.



84509

Слѣдующіе Труды Комиссіи

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Риккера,
Невскій, 14.

№№ вы-
пусковъ.

Цѣна
Р. К.

- I. Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи —75
- II. Историческій очеркъ учрежденія, подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ —20
- III. Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ. 1 —
- IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ Исчерпанъ
- V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ 3 —
- VI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1907 и 1908 г. г. Исчерпанъ
- VII. О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г. г. Н. Петровъ —75
- VIII. Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій Исчерпанъ.
- IX. Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги, — на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ —50

39

Библиотека НКФ СССР

- | | | |
|--------|--|------------|
| X. | Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло. И. Рербергъ | Исчерпанъ. |
| XI. | Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ | 3 — |
| XII. | О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ | 1 — |
| XIII. | Къ разсмотрѣнію смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ | Исчерпанъ. |
| XIV. | Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Плана на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. перевелъ Н. Петровъ. | 3 — |
| XV. | Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г. | Исчерпанъ. |
| XVI. | Краткое изложеніе заключеній сѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего сѣзда, состоявшаго 27 января—3 февраля 1909 г. | Исчерпанъ. |
| XVII. | Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ | Исчерпанъ. |
| XVIII. | Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій. | Исчерпанъ. |
| XIX. | Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ | Исчерпанъ. |
| XX. | Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложение къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, помощника начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. | 1 50 |
| XXI. | Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго | Исчерпанъ. |
| XXII. | Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій | 2 — |
| XXIII. | Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ. | 4 — |
| XXIV. | I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозныхъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ августъ мѣсяцъ 1909 года, по порученію г. Пред- | |

- сѣдателя **ВЫСОЧАЙШЕ** учрежденной Особой Высшей Комиссiи для всесторонняго изслѣдованiя желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи
- II. Реорганизациа главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства. Инж.-Техн. П. П. Риццони Искер-пань.
- XXV. Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Кульжинскiй. —50
- XXVI. Швейцарскiе союзные желѣзнодорожные законы. 1 50
- XXVII. О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россiи. —75
- XXVIII. Экономическое значенiе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ —50
- XXIX. Правительственные источники образованiя капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ —20
- XXX. О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованiя 1869—1909 г.г. —20
- XXXI. О наивыгоднѣйшемъ расположенiи мастерскихъ для ремонта подвижнаго состава. С. Кульжинскiй. — 75
- XXXII. Материалы по вопросу о реорганизации управленiя русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Искер-пань.
- XXXIII. Свѣдѣнiя и данныя о мастерскихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ 1 50
- XXXIV. Передача государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. С. Кульжинскiй — 75
- XXXV. Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ. — 75
- XXXVI. О развитiи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Кульжинскiй — 75
- XXXVII. Материалы по обслѣдованiю Южныхъ желѣзныхъ дорогъ 3 —
- XXXVIII. Материалы по обслѣдованiю Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ 3 —
- XXXIX. Материалы по обслѣдованiю Екатерининской желѣзной дороги. 3 —
- XI. Материалы по вопросу о реорганизации отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I. 3 —
- XLI. Тоже. Часть II. 3 —
- XLII. Тоже. Часть III. 3 —
- XLIII. Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ —50

- XLIV. Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, проектъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ 3 —
- XLV. Планъ района обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ. Исчерпанъ.
- XLVI. Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ желѣзн. дороги общаго значенія 5 —
- XLVII. Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей 5 —
- XLVIII. Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія. 2 —
- XLIX. Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ 3 —
- L. Изслѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплуатаціоннымъ отчетамъ этихъ дорогъ 2 —
- LI. Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства съ 1907 г. Н. Петровъ —75
- LII. Матеріалы по обслѣдованію Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ 3 —
- LIII. Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе ими городовъ въ Россіи и за границею М. П. Федорова. 1 —
- LIV. Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентинскій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ 1 —
- LV. Матеріалы по обслѣдованію Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ 3 —
- LVI. Матеріалы по обслѣдованію Николаевской желѣзной дороги 3 —
- LVII. Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ 1 25
- LVIII. О реорганизаціи Центральныхъ Установленій Министерства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дорогами. С. Кульжинскій 1 —
- LIX. Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федорова. 1 50

LX.	Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе Н. Петровъ	—50
LXI.	Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на сред- ства частныхъ предпринимателей и переданныя въ собственность казны. П. Соловьева подъ ред. С. Кульжинскаго	1 —
LXII.	Статья 683 ч. 1 т. X Свода законовъ, исторія и анализъ ея въ связи съ данными для ея пере- смотра. Г. Н. Каргановъ	1 50
LXIII.	Очерки финансовой организаціи Сѣверо-Амери- канскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ. М. С. Модель подъ ред. С. Н. Кульжинскаго	3 —
LXIV.	О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капи- ловъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Хо- доровскій	1 50
LXV.	О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел. дор. С. Кульжинскій	50
LXVI.	Матеріалы по обслѣдованію Сызрано-Вяземской жел. дор.	3 —
LXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Самаро-Златоустов- ской жел. дор.	3 —
LXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Либаво-Роменской ж. д.	3 —
LXX.	Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодоро- жныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связан- ныхъ съ ними и сравненіе съ русскими. Н. Антошинъ	—75
LXXII.	О сооруженіи желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путей. С. Кульжинскій	1 50
LXXIII.	Къ вопросу о реорганизаціи прусскихъ желѣзно- дорожныхъ и государственныхъ финансовъ. Г. Кирх- гоффъ. Переводъ съ нѣмецкаго Ю. Н. Куль- жинскаго	1 —
LXXVI.	Экономическое положеніе Сибирской магистрالی. М. Федоровъ	1 —

Б) Печатаются:

LXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Сибирской жел. дор.	— —
LXXI.	Желѣзныя дороги и бюджетъ. С. Кольсонъ. Пере- водъ съ франц. В. Л. Лѣсковецъ, подъ ред. К. Я. Загорскаго	— —
LXXIV.	Матеріалы къ вопросу о проведеніи подъѣздныхъ путей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ. Часть I. Отвѣты порайонныхъ комитетовъ на письмо г. упра- вляющаго дѣлами О. В. Комиссіи	— —
LXXV.	Тоже. Часть II. Отвѣты начальниковъ казенныхъ жел. дор. на письмо г. управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи	— —

Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ
Россіи.

В. LXXVI.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНІЕ СИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ.

М. Л. Федоровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія т-ва „Общественная Польза“, Б. Подъяческая, 39.
1912.

I.

При обследованіи коммерческой дѣятельности Сибирской, Забайкальской и Восточно-Китайской жел. дорогъ выяснилось, что изучать экономическія и коммерческія условія каждой изъ указанныхъ дорогъ и строить на такомъ изученіи обособленныя мѣропріятія по каждой изъ нихъ безусловно нераціонально, и что объектомъ изслѣдованія должна быть вся сибирская линія отъ Челябинска до Владивостока, включая и Восточно-Китайскую дорогу.

У всѣхъ линій, изъ которыхъ складывается Великій Сибирскій Путь, есть крупныя общіе интересы, которые нельзя обслужить мѣропріятіями отдѣльныхъ дорогъ, таковы: пассажирскій транзитъ, переселенческое движеніе, принятіе общихъ для всей Сибири мѣръ по поднятію мѣстныхъ промысловъ и сельскаго хозяйства, отъ развитія которыхъ зависитъ серьезное повышеніе доходности всей магистрали, прямыя сообщенія съ Китаемъ, Кореей и Японіей, сооруженіе питательныхъ вѣтвей, ознакомленіе публики съ условіями сибирской промышленности въ цѣляхъ привлеченія къ ней капиталовъ, использованіе казенныхъ лѣсовъ для нуждъ дорогъ и, наконецъ, созданіе правильныхъ условій для разработки горныхъ богатствъ и минеральныхъ источниковъ;—всѣ эти вопросы тѣсно связаны съ финансовыми результатами всѣхъ дорогъ, составляющихъ Великій Сибирскій Путь.

Разматривая же Сибирскія линіи, какъ одну общую магистраль отъ Челябинска до Владивостока, протяженіемъ болѣе 7000 верстъ, и принимая во вниманіе, что эта громадная линія должна обслуживать всѣ нужды Сибири и является главнѣйшимъ факторомъ ея будущаго развитія,—необходимо, прежде всего, выяснитъ современныя экономическія условія прилегающихъ къ ней областей.

Сибирскій путь обслуживаетъ губерніи: Тобольскую, Томскую, Енисейскую, Иркутскую; области: Акмолинскую, Забайкальскую, Амурскую, Якутскую, Приморскую и отчасти Семипалатинскую.

Всѣ эти раіоны находятся, по главнымъ экономическимъ факторамъ, въ нижеслѣдующихъ условіяхъ:

ТАБЛИЦА I я.
Территорія, население и скотоводство.

Губерніи и области.	Населеніе въ тысяч. душъ.	Площадь въ тыс. кв. верстъ.	Скотоводство и коневодство въ тысячахъ головъ.							Примѣчаніе.
			Лоша- дей.	Рога- таго скота.	Овецъ и козъ.	Сви- ней.	Оле- ней.	Бздо- выхъ со- бакъ.	Итого.	
Акмолинская обл.	1 217	479	918	943	1.538	65	87	—	3.554	*) Изъ числа 3 милліоновъ го- ловъ около 1 мил- ліона овецъ.
Тобольская губ.	1.800	1.219	831	995	948	195	460	6	8.438	
Томская губ.	3.100	744	1.826	2.058	2.932	480	—	—	6.310	
Енисейская губ.	787	2.223	494	491	733	140	85	3,6	1.940	
Иркутская губ.	505	703	240	333	263	66	—	—	901	
Амурская обл.	212	352	100	81	9	42	—	—	236	
Якутская обл.	259	3.489	111	333	—	—	37	1,5	484	
Приморская обл.	538	510	91	155	2	76	—	—	324	
Забайкальская обл.	810	575	—	—	—	—	—	—	3 000*)	
Итого	9.228	10 294	4.611	5.389	6.425	1.064	669	11	20.187	

ТАБЛИЦА II-я.

Сборъ продовольственныхъ хлѣбовъ, овса и картофеля:

Губерніи и области.	Собрано хлѣба въ тысячахъ пудовъ ⁽³⁾ .							
	Озимыхъ хлѣбовъ ⁽¹⁾ .	Ржи яровой.	Яровой пшеницы.	Ячменя.	Проса.	Овса.	Картофеля.	Итого.
Акмолинская обл.	196	140	7.196	396	118	1.581	1.919	11.546
Тобольская губ. .	4.781	1.513	20.833	1.810	61	17.027	5.800	51.825
Томская губ. . .	5.702	3.014	48.462	3.310	1.421	31.421	16.048	109.378
Енисейская губ. .	3.581	1.426	3.508	358	76	3.057	2.604	14.610
Иркутская губ. .	4.660	3.784	2.124	868	20	3.464	2.777	17.697
Амурская обл. . .	—	—	6.656	75	200	7.023	1.430	15.384
Приморск. обл. . .	—	157	2.494	214	523	2.137	1.632	7.157 ⁽²⁾
Итого . . .	18.920	10.034	91.273	7.031	2.419	65.710	32.210	227.597 ⁽⁴⁾

1) Озимые пшеница, рожь и ячмень.

2) Кромѣ того на земляхъ Уссурійскаго казачьяго войска собрано хлѣба 123 тысячи четвертей.

3) Кромѣ того, въ Якутской области въ 1908 г. собрано 28 тысячъ четвертей ярицы, 10 тыс. четвертей яровой пшеницы, 65 тысячъ четвертей ячменя, 7 тысячъ четвертей овса, 50 тысячъ четвертей картофеля, а всего 162 тысячи четвертей.

4) Въ Забайкальской области площадь запашекъ доходитъ до 330.000 десятинъ; но области не хватаетъ своего хлѣба, и она ввозитъ до 7 миліоновъ пудовъ.

ТАБЛИЦА III-я.

Торговля, промышленность и добыча золота:

Губернии и области.	Внутренняя торговля.		Добыча золота.		Промышленность.			Примѣчанія.
	Число яр-марокъ и торжковъ.	Сумма оборотовъ.	Число приисковъ.	Добыто золота.	Число фабрикъ и заводовъ.	Сумма производствъ.	Число рабочихъ.	
Акмолинская обл.	105 ⁽¹⁾	90.000 т. р.	2	8 фун.	1.158	26.936 т. р.	5.640	1.200 раб. на золот. приискахъ. На приискахъ болѣе 8 т. рабоч. 16 т. рабочихъ на приискахъ.
Тобольская губ.	448	23.840	—	—	4 521 ⁽²⁾	19.800	11.700	
Томская губ.	—	—	49	59 пуд.	8.460 ⁽³⁾	22.443	24.666	
Енисейская губ.	29 ⁽⁴⁾	340 т. р.	163	112 пуд.	830 ⁽⁵⁾	6 милл.	3.500	
Иркутская губ.	⁽⁶⁾	—	—	—	—	—	—	
Забайкальская обл.	9	1.300 т. р.	150 ⁽⁷⁾	251 пуд.	38	1.300	—	
Амурская обл.	—	10.800 т. р.	256	917 пуд.	498	7.173	1.896	
Приморская обл.	—	⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾	13	83	1.434 ⁽¹¹⁾	3.678	3.939	
Якутская обл.	4	1 245 т. р.	31	⁽¹⁰⁾ ⁽¹²⁾	⁽¹³⁾	—	—	

1) Главные торговые пункты: Омскъ и Акмолинскъ. Послѣдній представляетъ собою центръ для подвоза товаровъ изъ Средней Азіи караванами.

2) 1-е мѣсто занимаетъ маслодѣліе (въ 1908 г. на 9.886 т. рублей), затѣмъ винокурение—1.051 тыс. рублей и кожевенное производство—1.006 тыс. руб.

3) 1-е мѣсто занимаютъ крупчатныя мельницы съ производствомъ на 3.700 тыс. руб., а затѣмъ маслодѣліе—на 2.400 тысячъ рублей; кирпичное—на 2 милліона рублей и маслобойное—на 1.590 тыс. рублей.

4) Обороты торговли Енисейской губерніи съ Монголіей составляютъ до 450 тысячъ рублей.

5) По преимуществу кустарное производство. Крупное же производство водочное и винокуренное на 4.900 тыс. руб.

6) Торговля преимущественно привозными потребительными товарами, а промыслы главнымъ образомъ подсобныя при земледѣліи. Торговля въ Забайкальи сосредоточена въ Верхне—Удинскѣ, гдѣ бываетъ ярмарка. Иркутскъ является главнымъ торговымъ центромъ въ губерніи; въ немъ числится болѣе 500 ремесленниковъ.

7) Въ 1903 году.

8) Обороты внутренней торговли Благовѣщенска.

9) За 41 годъ добыто 13.408 пудовъ золота (вмѣстѣ съ Якутской областью).

10) Размѣры внутренней торговли Приморской области трудно опредѣлимы, такъ какъ масса товаровъ идетъ на потребленіе населенія изъ-за границы. Въ 1908 году имѣются свѣдѣнія, что въ область ввезено въ общемъ 34 милліона пудовъ разныхъ товаровъ, 807 тысячъ ведеръ спирта и 18 тысячъ головъ скота.

11) Въ томъ числѣ 580 мельницъ съ производствомъ на 574 тысячи рублей.

12) Количество добытаго въ Якутской области золота включено въ добычу Амурской области, такъ какъ горный надзоръ у обѣихъ областей общій.

13) Главный промыселъ, кромѣ добычи золота, звѣроловство, которымъ занято болѣе 8.000 охотниковъ, не считая иноподцевъ.

ТАБЛИЦА IV-я.

Внѣшняя торговля Россіи по Сибирской границѣ.

Г О Д А.	Вывозъ (въ тысячахъ руб.)			Привозъ товаровъ (въ тыс. руб.)			Полученная пошлина (въ тысяч. руб.).		
	По западной- китайской су- хопутной гра- ницѣ.	По восточно- китайской су- хопутной гра- ницѣ.	По Приморской области.	По западно- китайской су- хопутной гра- ницѣ и Усин- скому округу.	По восточно- китайской су- хопутной гра- ницѣ.	По портамъ Приморской области (Вла- дивостокъ и Николаевскъ).	По западно- китайской су- хопутной гра- ницѣ и Усин- скому округу.	По восточно- китайской су- хопутной гра- ницѣ.	По портамъ Приморской области.
1909	6.102	14.320	2.974	10.640	26.965	39.146	13	14.970	2.682
1908	8.022	13.256	7.445	10.001	29.591	73.852	24	14.426	1.680
1907	9.179	15.401	5.409	9.362	20.884	78.254	32	13.842	1.204
1906	6.813	49.962	2.050	9.146	15.373	113.864	33	10.339	385
1905	6.258	24.676	4	9.053	10.800	19.773	27	4.309	—
Средн. за 5 лѣтъ.	7.274	23.523	3.576	9.640	20.723	64.977			
	34.373 т. р.			95.340 т. р.					

По всѣмъ тремъ таможеннымъ границамъ въ 1909 году ввезено 29.652.000 пудовъ на 76.751.000 руб. и взыскано за нихъ пошлины 17.665.000 руб.

Но въ приведенныхъ цифрахъ заключается также *чай*, который долженъ быть исключенъ изъ оборотовъ сибирско-китайской торговли, такъ какъ перевозка его направлена черезъ Сибирь транзитомъ совершенно искусственно—путемъ уменьшенія для сибирской границы пошлины по сравненію съ европейской границей: на *байховомъ чаѣ* на 6 руб., на *плиточномъ* на 16 руб. 60 коп. и на *кирпичномъ*—на 7 руб. 50 коп.

При такихъ условіяхъ изъ общей суммы ввезеннаго по сибирско-китайской границѣ *чая*—слѣдуетъ исключить весь чай, идущій изъ Китая транзитомъ за Челябинскъ.

Опредѣлить количество чая, остающагося для потребленія самой Сибири очень трудно; для этого пришлось бы произвести цѣлое изслѣдованіе.

Если же принять во вниманіе, что населеніе Сибири составляетъ около 7% всего населенія Россіи, то безъ ошибки въ сторону преувеличенія можно считать, что чая искусственно направленнаго черезъ сибирскую границу, окажется не менѣе 85%, и тогда сумму общаго ввоза товаровъ въ Сибирь въ 1909 г. придется уменьшить по крайней мѣрѣ на 33 милліона рублей ¹⁾, причемъ непосредственная внѣшняя торговля Сибири съ Китаемъ выразится:

а) по вывозу изъ Сибири цифрой въ 23.396 тыс. руб.	
и б) по ввозу изъ Китая	» » 43.751 » »
<hr/>	
а общій оборотъ составитъ . . .	67.147 тыс. руб.

Торговля сношенія Сибири съ *Японіей* послѣ войны выражаются въ среднемъ: по вывозу изъ Сибири въ суммѣ около 2 милліоновъ рублей, и по ввозу изъ Японіи —

¹⁾ Въ 1909 г. чая, выпущеннаго на внутреннее потребленіе было 4.495.600 пудовъ, цѣнностью на 59.241.000 рублей, (прод. примѣчавія на сл. стр.)

болѣе 5 милліоновъ рублей, а съ *Кореей*: по вывозу изъ Сибири—нѣсколько болѣе 100 тысячъ рублей и по привозу изъ Кореи около 500.000 руб.

II.

Такова экономическая обстановка, въ которой приходится работать Сибирской дорогѣ.

Сравнивая эти условія съ таковыми же въ Европейской Россіи, прежде всего, нужно отмѣтить, что на общее протяженіе Сибирской дороги и сѣти Европейской Россіи приходится:

Изъ нихъ по Сибирской границѣ ввозъ чая составлялъ.

ЧЕРЕЗЪ ТАМОЖНИ:	Привозъ чая.		Очищено пошлиной.		
	Колич. тыс. пуд.	Цѣнность тыс. руб.	Колич. тыс. пуд.	Цѣнность тыс. пуд.	Взыскано пошлины.
1. Челябинскую	—	—	1.081	13.888	13.312
2. Иркутскую	—	—	100	900	585
3. Остальные таможи сухопут. восточно- сибирск. границы .	133	1.589	1.400	16.073	14.430
4. Владивостокскую . .	2.779	33.670	819	6.141	1.691
5. Николаевскую	377	3.993	164	987	5
Итого	3.289	39.252	3.564	37.989	30.023

на версту:	въ районѣ Сибирской дороги.	въ районахъ европей- ской русской сѣти.
населенія	1.285 душъ	2.720 душъ.
продовольственныхъ хлѣбовъ (безъ овса и картофеля)	18.000 пудовъ ¹⁾	47.000 пудовъ.
продовольственныхъ хлѣбовъ, (включая овесъ и картофель)	26.850 » ²⁾	90.245 »
а на душу населенія:	<i>Сибири:</i>	<i>Европ. Россіи:</i>
продовольственныхъ хлѣбовъ, овса и кар- тофеля (за исключе- ніемъ сѣмянъ для по- сѣва)	21 пудъ	32,5 »

Изъ сопоставленія приведенныхъ цифръ видно, что Сибирь едва сама себя прокармливаетъ и отнюдь не можетъ считаться житницей, имѣющей излишки хлѣба для вывоза.

И дѣйствительно, Забайкалье ежегодно требуетъ ввоза дополнительнаго хлѣба, по мѣстнымъ подсчетамъ, до 7 милліоновъ пудовъ; а въ Примурье, по свѣдѣніямъ Харбинскаго биржевого комитета ³⁾ ежегодно ввозится изъ Манчжуріи:

¹⁾ Сборъ 1908 года въ Европейской Россіи продовольственныхъ хлѣбовъ (за исключеніемъ овса, картофеля и сѣмянъ для посѣва) опредѣлился въ 2.300.000 мил. пудовъ, а сѣть желѣзныхъ дорогъ равнялась 49.000 верстамъ; въ районахъ Сибири сборъ тѣхъ же хлѣбовъ равнялся 130.000.000, а протяженіе 4 линій 7.187 верстамъ.

²⁾ Всѣхъ хлѣбовъ, включая картофель и овесъ (за исключеніемъ сѣмянъ для посѣва) было собрано: въ Европейской Россіи—4.424 милліона пудовъ, а въ Сибири—193 милліона пуд. Населеніе Европейской Россіи равнялось 136 милліонамъ, а районовъ тяготѣющихъ къ 4 сибирскимъ дорогамъ 9.230.000 душъ.

³⁾ Записка, поданная камергеру Н. Л. Гондатти отъ Харбинскаго биржевого комитета за 1910 г.

муки пшеничной	на 4.456.000 руб.
пшеницы	» 3.720.000 »
чумизы, бобовъ, гороха, кукурузы и гречневой крупы	» 2.368.000 »
и ячменя	» 761.000 »
<hr/>	
а всего на	11.305.000 руб.

Перевозка хлѣба на дорогахъ Сибирской и Забайкальской не превышаетъ 55 миліоновъ пудовъ, а на Восточно-Китайской желѣзной дорогѣ, въ виду усиленнаго переселенія китайцевъ въ Манчжурію, она съ 4.700 тысячъ пудовъ въ 1906 г. увеличилась въ 1910 г. до 33 миліоновъ пудовъ; но $\frac{3}{4}$ всей хлѣбной перевозки Восточно-Китайской дороги направляется во Владивостокъ для вывоза за границу (бобы).

Разсматривая другія экономическія условія Сибири отмѣчу, что общая добыча *золота*, полученнаго въ 1908 г. на 664 приискахъ, дала 1.422 пуда, что составляетъ около 67% средней добычи золота во всей Россіи. Занято было, въ этомъ дѣлѣ около 30 тысячъ рабочихъ.

Общее количество *скота* въ районахъ Сибирскаго пути равняется 20 слишкомъ милліонамъ головъ, что даетъ:

на версту 4-хъ дорогъ Сибирской линіи	2.250 головъ
и на душу населенія	2,2 »
тогда какъ въ Европейской Россіи:	
на версту сѣти приходится	2.367 головъ
а на душу населенія	0,85 »

Фабрикъ и заводовъ въ районахъ, прилегающихъ къ Сибирскому пути, имѣется около 17.000 съ производствомъ на 87 миліоновъ рублей. Число рабочихъ, занятыхъ въ сибирской промышленности, кромѣ золотыхъ присковъ, нужно считать не болѣе 50.000.

Уже изъ незначительной суммы производства сибирской промышленности видно, что послѣдняя, за небольшимъ исключеніемъ перемолочной, винокуренной и пивоваренной, имѣеть чисто кустарный характеръ.

Что касается *внутренней торговли*, то обороты ея не превышаютъ 125—130 милліоновъ рублей.

Наконецъ, *внѣшняя торговля* Сибири съ *Китаемъ*, *Кореей* и *Японіей*, достигаетъ въ общей суммѣ

по вывозу изъ Сибири	25	мл.	рублей
и по ввозу въ Сибирь	48	»	»

съ общимъ оборотомъ въ 73 мил. рублей.

Такимъ образомъ, наибольшій денежный доходъ Сибирь получаетъ отъ добычи золота—до 25 милліоновъ рублей; но этотъ доходъ уходитъ почти весь на сторону, не повышая покупательной способности сибирскаго населенія.

Денежный доходъ отъ землѣделія также не великъ, ибо весь хлѣбъ потребляется самими производителями; а если и происходитъ его перемѣщеніе по странѣ, то общаго плюса для всей Сибири такое перемѣщеніе не даетъ; приходится даже приплачивать за хлѣбъ, ввозимый изъ Манчжуріи.

Отпускъ же хлѣба за Челябинскъ за пятилѣтіе съ 1904 по 1908 г. составлялъ въ среднемъ 27.660 тысячъ пудовъ въ годъ, считая въ томъ числѣ муку и масляничную сѣмена; изъ этого количества 9 милліоновъ пудовъ направляется притомъ на Пермь-Котласское сообщеніе, что особенно подчеркиваетъ преувеличенность опасеній хозяевъ центральной Россіи, воздвигшихъ противъ наплыва сибирскаго хлѣба извѣстный тарифный переломъ въ Челябинскѣ. До крупнаго увеличенія сибирскаго населенія ожидать значительныхъ излишковъ хлѣба для вывоза за предѣлы Сибири едва ли есть основаніе.

Совсѣмъ въ иномъ видѣ представляется сибирское скотоводство и коневодство.

Въ краѣ имѣются всѣ данныя для широкаго развитія этихъ отраслей сельскаго хозяйства.

Примѣръ быстрого роста сибирскаго маслодѣлія уже показалъ, что можно сдѣлать въ этой отрасли сибирской промышленности при рациональной организаціи дѣла.

Но и помимо маслодѣлія сибирское скотоводство можетъ имѣть серьезное значеніе и въ дѣлѣ мясного довольствія европейской Россіи, не говоря уже о Дальнемъ Востокѣ.

Скотоводство у насъ начинаетъ покидать насиженные мѣста сѣвернаго Кавказа и Донской области, уступая мѣсто культурѣ хлѣба, и уходитъ на востокъ все дальше отъ главныхъ нашихъ потребительныхъ центровъ.

Искусственное охлажденіе, дающее возможность везти мясо изъ самыхъ отдаленныхъ раіоновъ, представляется одной изъ ближайшихъ задачъ въ Западной Сибири. Но при этомъ нужно имѣть въ виду, что оставлять скотоводство Западной Сибири въ его нынѣшнихъ хозяйственныхъ условіяхъ нельзя. Комиссіи, проѣзжавшей нынѣшнимъ лѣтомъ по Сибирской желѣзной дорогѣ, пришлось убѣдиться, что огромная маслодѣльная промышленность, дающая масла на вывозъ на 49 милліоновъ рублей (1909 г.), находится въ серьезной опасности отъ неурожая кормовъ. На всѣхъ станціяхъ отъ Омска до Челябинска сообщались свѣдѣнія о полномъ отсутствіи корма, вызвавшемъ спѣшную продажу скота, при чемъ коровы сбывались по 6 руб. за голову, да и то не находилось покупателей.

Поэтому забота о развитіи травосѣянія и объ организаціи кормовыхъ запасовъ также выдвигается въ общесибирскомъ хозяйствѣ на первую очередь.

Затѣмъ слѣдуетъ указать на крайне слабое развитіе *горнаго дѣла* въ Сибири; между тѣмъ въ развитіи горной промышленности лежитъ, несомнѣнно, залогъ прочной постановки доходности Сибирской линіи. Какъ то странно читать постоянныя іереміады о полномъ пренебреженіи разработкой огромныхъ рудныхъ богатствъ Сибири, лежа-

щихъ нынѣ втуне: *серебро, свинецъ и мѣдь*, говоритъ путе-
водитель по великой Сибирской желѣзной дорогѣ, нахо-
дятся во многихъ рудныхъ мѣсторожденіяхъ въ Сибири,
изъ числа которыхъ разрабатывается только незначи-
тельная часть. Въ Алтайскомъ горномъ округѣ, на земляхъ
Кабинета Его Императорскаго Величества, извѣстно до
800 металлическихъ мѣсторожденій, изъ числа которыхъ
разрабатывалось около 500 въ продолженіе 150 лѣтъ, т. е.
со времени положеннаго тамъ начала горному дѣлу пер-
вымъ русскимъ предпринимателемъ Никитою Антуфьевымъ
Демидовымъ. Въ настоящее время, по уменьшеніи произ-
водительности рудъ и по измѣнившимся экономическимъ
условіямъ края, эксплуатируется только 1 рудникъ—Зы-
ряновка Усть-Каменногорскаго уѣзда.

Въ Акмолинской и Семипалатинской областяхъ сере-
бро-свинцовыя руды залегаютъ въ изобиліи въ Акмолин-
скомъ, Атбасарскомъ, Каракалинскомъ, Павлодарскомъ и
Зайсанскомъ уѣздахъ.

На сѣверномъ склонѣ Саяна и по долинѣ Енисея се-
ребряныя руды залегаютъ въ соединеніи со свинцовыми
колчеданами. Въ Забайкальской области серебро-свинцо-
выя руды находятся во многихъ мѣстностяхъ Нерчинскаго
заводскаго округа въ видѣ жильныхъ и гнѣздовыхъ мѣсто-
рожденій.

Въ Приморской области серебро-свинцовыя руды
извѣстны во многихъ мѣстностяхъ восточнаго побережья.

Въ Амурской Области и т. д.

Это перечисленіе идетъ безконечнымъ перечнемъ и по
мѣдной, желѣзной, марганцевой рудѣ, ртути, олову, свръ и
по многочисленнымъ *каменноугольнымъ* мѣсторожденіямъ.

И все это ждетъ еще разработки.

А между тѣмъ Россія въ 1909 году для удовле-
творенія своей внутренней потребности переплатила за границу:

За сѣрный колчеданъ	502 тыс. руб.
„ желѣзо	2.773 „ „

За мѣдь	2.033 тыс. руб.
„ олово	5.520 „ „
„ свинець	5.493 „ „
„ цинкъ	2.343 „ „
а всего за металлы . . .	23.862 тыс. руб.

Громадныя *лѣсныя* пространства Сибири не приносятъ также почти никакой выгоды ни странѣ, ни казнѣ.

Всѣ сибирскіе лѣса принадлежатъ казнѣ и кабинету, при чемъ площадь казенныхъ лѣсовъ распредѣляется такъ:

Въ Акмолинской области . . .	2.313 тыс. дес.
„ Амурской „ . . .	35.757 „ „
„ Енисейской губерніи . . .	7.800 „ „
„ Забайкальской области . .	29.590 „ „
„ Иркутской губерніи . . .	8.794 „ „
„ Приморской области . . .	41.945 „ „
„ Тобольской губерніи . . .	65.979 „ „
и въ Томской „ . . .	38.193 „ „
Всего	230.371 тыс. дес.*)

(или по 25 десятиныхъ на душу населенія Сибири).

Завѣдуютъ русско - азіатскими казенными лѣсами 155 лѣсничествъ.

Отъ этого громаднаго лѣснаго хозяйства казна въ 1906 г. получила дохода:

а) продажей растущаго лѣса . . .	1.478.000 руб.
и б) продажей мертваго лѣса . .	323.000 „
а всего	1.801.000 руб.

Несомнѣнно, что въ лѣсномъ хозяйствѣ Сибири необходима серьезная реформа въ смыслѣ приспособленія его хотя бы къ нуждамъ Великаго Сибирскаго Пути.

¹⁾ Ежегодникъ Гл. Упр. Землеустройства и Земледѣлія 1908 г. Пространство русскихъ казенныхъ лѣсовъ и ихъ эксплуатація. В. В. Фаасъ.

Напримѣръ, Сибирская дорога израсходовала древеснаго топлива въ 1909 году на 1.110.000 руб., на шпалы 675.000 руб., а на Забайкальской дорогѣ въ томъ же году было употреблено дровъ на 1.712.000 руб. и шпаль на 264 тыс. руб.; а сколько еще требуется лѣснаго строительнаго матеріала на сооруженіе служебныхъ и жилыхъ помѣщеній. Постройка Амурской желѣзной дороги, а затѣмъ и ея эксплуатація также потребуютъ огромныхъ расходовъ на лѣсные матеріалы. А между тѣмъ обширныя лѣсныя угодья казны лежатъ втуне, не принося никакой выгоды той же казнѣ, и рѣдѣютъ отъ постоянныхъ пожаровъ и буреломовъ.

Остается сравнить *внѣшнюю торговлю Сибири* и ея значеніе для сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ съ торговыми оборотами по европейской границѣ.

Не входя въ подробности, ограничусь общими оборотами того же 1909 года, по которому выше даны свѣдѣнія по торговлѣ Сибири съ Китаемъ, Японіей и Кореей.

Вывозъ по европейской границѣ (включая Черное море и Кавказъ) равнялся въ 1909 году	1.367.161.000 руб.
а привозъ	785.913.000 „
и общій оборотъ	2.153.074.000 руб.

На версту европейской сѣти это составитъ	34.700 руб.
а на четырехъ Сибирскихъ дорогахъ	9.300 „

(а съ транзитнымъ чаемъ—12.220 руб.), т. е. и товары внѣшняго обмѣна питаютъ сибирскія линіи въ три раза меньше, чѣмъ сѣтъ Европейской Россіи.

Ш.

Что же представляютъ изъ себя и какъ работаютъ въ указанныхъ выше условіяхъ Сибирскія желѣзныя дороги?

Прежде всего, во что обошелся странъ Великій Сибирскій Путь:

Стоимость его складывается изъ нижеслѣдующихъ затратъ:

Изъ средствъ государственнаго казначейства на сооруженіе <i>Сибирской</i> дороги по 1-е января 1909 г. было отпущено	240.296.000 руб.
На укладку второго пути и переустройство ея горныхъ участковъ исчислено . . .	100.118.000 „
Итого . . .	<u>340.414.000 руб.</u>

Забайкальская дорога:

изъ государственнаго казначейства по 1-е января 1909 г. отпущено	185.398.000 руб.
на укладку 2-го пути опредѣлено	48.576.000 „ ¹⁾

Уссурийская желѣзная дорога

по 1-е января 1909 года стоила	58.020.000 „
и <i>Китайская Восточная</i>	255.000.000 „ ²⁾
Итого . . .	<u>546.984.000 руб.</u>

¹⁾ Устройство 2-го пути на участкѣ Байкаль-Култукъ, на протяженіи 80 верстъ, съ обратнымъ капиталомъ, но безъ стоимости подвижнаго состава, опредѣлена Государственной Думой въ 13.663.163 руб., а работы по устройству 2-го пути на участкахъ Иркутскъ-Байкаль и Танхой-Карымская безъ переустройства, однако, двухъ горныхъ перегоновъ Горхонъ-Кижя и Сохондо-Яблоновая въ 34.913.633 руб. (безъ подвижнаго состава).

²⁾ Опредѣлить точно затраты на Восточно-Китайскую дорогу крайне трудно; если же исходить изъ общей суммы затратъ, показанной въ отчетѣ

Затраты на *Амурскую* дорогу, по предварительнымъ подсчетамъ, должны равняться . 176.903.000 руб.¹⁾

Такимъ образомъ, общій Сибирскій путь съ Амурскимъ развѣтвленіемъ обойдется въ . 1.064.311.000 руб.

Результаты эксплуатаціи 3-хъ Сибирскихъ дорогъ въ 1908 году выразились въ нижеслѣдующихъ цифрахъ:

	Валовой доходъ.	Расходъ.	Чистый доходъ.
На Сибирской желѣз-ной дорогѣ . . .	41.842.321 р.	33.383.931 р.	— 8.458.390 р.
» Забайкальской . .	9.175.144 »	23.439.606 »	дефиц. 14.264.462 »
» Китайской Восточ-ной	16.406.062 »	32.012.965 »	дефац. 15.606.903 »
Итого	67.423.527 р.	88.836.502 р.	дефиц. 21.412.975 р.

84509

Но собственно эксплуатаціонный дефицитъ составлялъ всего *8.430.926 руб.*²⁾

Послѣ 1908 года чистый доходъ Сибирскихъ дорогъ значительно увеличился:

Такъ—по *Забайкальской*: дефицитъ съ 14.265 тыс. руб. уменьшился въ 1910 году до *9.422 тыс. руб.* или на 4.843 тыс. руб.

по постройкѣ Китайской Восточной дороги (по желѣзнодорожному предпріятію) 1897—1903 годовъ, въ которомъ общая сумма расходовъ по постройкѣ опредѣлена въ 374.955.598 руб., а поверстная въ 157.991 руб., то оставшаяся въ рукахъ общества линія въ 1.617 верстъ можетъ быть оцѣнена въ 255 милліоновъ рублей. Прибавлять къ строительной стоимости позднѣйшія затраты, вызванныя войною, было бы неправильно, а потому слѣдуетъ остановиться на приведенной цифрѣ.

¹⁾ Головной участокъ Амурской желѣзной дороги уже потребовалъ дополнительныхъ кредитовъ, и нужно думать, что она обойдется въ общемъ много дороже и дойдетъ до четверти милліарда рублей.

²⁾ Такъ какъ на эксплуатацію Китайской Восточной дороги отнесены въ 1908 году обязательные расходы на содержаніе военной охраны въ суммѣ 12.982.049 руб.

По *Китайской Восточной*: съ 15.606 тыс. руб. до 13.061 тыс. руб. ¹⁾ или на 2.545 тыс. руб.

а по *Сибирской* дорогѣ: чистый доходъ въ 1909 г. поднялся на 180 тыс. руб.

Такимъ образомъ, эксплуатаціонный дефицитъ понизился въ послѣднее время слишкомъ на 7 милліоновъ, и въ общемъ Сибирскій путь во всей его совокупности почти окупилъ свои эксплуатаціонные расходы.

Но проценты и погашеніе произведенныхъ уже затратъ, а также по предстоящимъ расходамъ на окончаніе прокладки 2-го пути Сибирской дороги, на переустройство ея горныхъ участковъ, на 2-й путь Забайкальской дороги и на сооруженіе Амурской линіи, *составляющіе въ общемъ около 50 милліоновъ въ годъ*, еще долгое время будутъ требовать тяжелыхъ жертвъ изъ налоговыхъ средствъ страны.

Къ этому нужно прибавить, что Амурская дорога, несомнѣнно, обойдется значительно дороже первоначальныхъ предположеній, а это вызоветъ и новыя единовременныя затраты, и новыя ежегодныя по нимъ платежи процентовъ и погашенія. Наконецъ и самая эксплуатація Амурской дороги долгое время будетъ давать крупныя недовыручки.

При ближайшемъ изученіи доходности сибирскихъ дорогъ обращаютъ на себя вниманіе два наиболѣе крупныхъ коммерческихъ вопроса: перевозка чая и пассажирскій транзитъ.

Выше было сказано, что въ 1910 году всѣ 4 сибирскія линіи въ совокупности почти вышли изъ эксплуатаціоннаго дефицита; но это только относительно вѣрно, такъ какъ въ доходности ихъ серьезное значеніе имѣетъ перевозка чая.

Какъ въ общемъ оборотѣ внѣшней торговли Сибири

¹⁾ По росписи 1910 года эксплуатаціонный дефицитъ Китайской Восточной дороги опредѣлился въ 1.179.217 руб., по Уссурийской—въ 530.875 руб. и по Сучанской вѣтви въ 111.492 руб., а всего въ 1.821.584 руб. Особые обязательные расходы исчислены при этомъ въ 11.397.811 руб.

съ Китаемъ, такъ и въ перевозкѣ по сибирскимъ желѣзнымъ дорогамъ, чай занимаетъ совершенно исключительное положеніе, благодаря пониженію пошлины для азіатской границы, по сравненію съ европейской:

	По азіатской границѣ:	По европейской границѣ:
на чай байховый . . .	25 р. 50 к.	31 р. 50 к. на пудъ
» » плиточный . . .	15 » — »	31 » 50 » » »
» » кирпичный . . .	3 » 75 »	11 » 25 » » »

Если прикинуть пониженіе пошлины на количество чая, ввезеннаго, или върнѣе, очищеннаго пошлиной по азіатско-сибирской границѣ въ 1910 году, то окажется, что казна на этомъ пониженіи потеряла:

по байховому чаю .	565.081 п. × на 6 р. 00 к. =	3.390.486
» кирпичному » .	1.274.863 » × на 7 » 50 » =	9.561.472
и по плиточному » .	25.488 » × на 16 » 50 » =	420.552
<hr/>		
Итого		13.372.510

Предположивъ даже, что все это количество прошло транзитомъ изъ Владивостока до Москвы, т. е. дало казеннымъ дорогамъ чистаго дохода ¹⁾):

за кирпичный	3.735.348 рублей
за байховый и плиточный . . .	1.883.915 рублей
а всего	5.619.263 рубля ²⁾ .

все-таки окажется, что для того, чтобы повысить доходность казенныхъ дорогъ отъ Владивостока до Москвы на 5,6 мил-

¹⁾ Считаю что весь путь идетъ по казеннымъ дорогамъ; на самомъ дѣлѣ часть этой выручки достается Московско-Казанской дорогѣ.

²⁾ Тарифъ на перевозку кирпичнаго чая по I классу за 8.011 в. составитъ 3 р. 74 коп., а за вычетомъ стоимости провоза по $\frac{1}{100}$ съ пудо-версты (81 коп.)=2 р. 93 коп., а на байховый и плиточный по классу IA—4 рубля, а за вычетомъ 81 коп.=3 р. 19 коп.

ліона рублей, пожертвовали таможеннымъ доходомъ въ 13 слишкомъ милліоновъ рублей.

Но такъ какъ нельзя предположить, чтобы весь чай, въ томъ числѣ и кирпичный, идущій преимущественно на потребленіе степного населенія Азіи, перевозился транзитомъ черезъ всю Сибирь, то, очевидно, убытокъ казны долженъ быть еще больше.

Этотъ примѣрный подсчетъ имѣетъ лишь то значеніе, что нельзя рассчитывать на продолжительное существованіе такой таможенной аномаліи, которая допущена ради направленія чая на сибирскій путь, и несомнѣнно доходъ послѣдняго отъ перевозки чая въ недалекомъ будущемъ сильно сократится.

Второй общій для сибирской магистрали вопросъ касается такъ называемыхъ сибирскихъ экспрессовъ. Такихъ экспрессовъ установлено 3. Одинъ прямой изъ Петербурга черезъ Вологду, Вятку, Пермь—Челябинскъ и два изъ Москвы, корреспондирующихъ съ заграницей.

Средняя скорость этихъ поѣздовъ 37 верстъ въ часъ, такъ что особо скорыми назвать ихъ нельзя. Наиболѣе населеннымъ изъ трехъ поѣздовъ является поѣздъ, идущій изъ-за границы черезъ Александрово-Варшаву-Москву. Цѣна проѣзда изъ Парижа до Москвы въ нордъ-экспрессъ—269,60 франковъ, приплата за нордъ-экспрессъ—102,60 фр. и отъ Москвы до Владивостока:

I классъ—702,50 фр. и приплата за сибирскій поѣздъ	178,60 франковъ.
и II классъ—440,25 фр. и приплата за сибирскій поѣздъ	134,45 франковъ.

Такимъ образомъ стоимость билета I класса отъ Парижа до Владивостока равняется 1.253,30 франкамъ (или около 465 рублей). Въ Иркутскѣ установлена пересадка. При проѣздѣ на Дальній Востокъ пришлось слышать неоднократно отъ начальниковъ станцій, да и видѣть воочию, что

населенность остальных двухъ поѣздовъ крайне слабая; а про нѣкоторые поѣзда желѣзнодорожные агенты прямо заявляли, что «даромъ треплуть вагоны».

Не имѣя статистики населенности поѣздовъ, трудно сказать, насколько правильны слышанныя заявленія; но нельзя не обратить на нихъ серьезнаго вниманія.

При обычномъ у насъ отсутствіи подсчета финансовыхъ результатовъ различныхъ желѣзнодорожныхъ мѣропріятій и съ экспрессами могутъ получаться не малые убытки.

Нельзя забывать, что каждый изъ трехъ поѣздовъ требуетъ отъ казны очень крупныхъ затратъ и потому для установленія такого поѣзда нужно имѣть вполне оправдывающіе его подсчеты.

Дѣйствительно, если даже принимать въ расчетъ только одни расходы, непосредственно зависящіе отъ движенія, и брать ихъ въ размѣрѣ 75 коп. съ поѣзда и версты¹⁾, что отнюдь нельзя считать преувеличеннымъ, то каждый Московско-Владивостокскій экспрессъ въ два конца обойдется казнѣ въ 633.000 руб. въ годъ, а Петербурго-Владивостокскій обходится въ 666.000 р. (см. приложение А).

Такимъ образомъ одни расходы, связанные съ движениемъ, для 3-хъ сибирскихъ экспрессовъ составляютъ около 2-хъ милліоновъ рублей въ годъ.

При всемъ желаніи опредѣлить доходность 3-хъ сибирскихъ экспрессовъ—это оказалось почти невозможнымъ, такъ какъ на запросы, сдѣланные комиссіей въ Управленіи жел. дорогъ, отвѣта до сихъ поръ не послѣдовало.

¹⁾ Съ 0/0 и погашеніемъ капитала всѣ расходы эксплуатаціи составляютъ не менѣе 2 руб., а издержки, зависящія отъ движенія опредѣлены С. Н. Кульжинскимъ для экспрессовъ не менѣе 73 коп. съ поѣздо-версты. («Безпересадочное пассажирское сообщеніе большой скорости на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ». С. Н. Кульжинскій. Изд. Собранія Инженеровъ Путей Сообщенія).

Въ обзорѣ начальника Забайкальской дороги Э. Кнорринга (Забайкальская дорога 1906—1909 г.) расходы, зависящія отъ движенія въ 1909 году опредѣлены въ 113 руб. на 100 поѣздо-версть (стр. 8).

Между тѣмъ на бывшей въ Лондонѣ 6 конференціи по сообщенію съ Китаемъ и Японіей черезъ Сибирь была точно установлена сумма дохода полученнаго отъ продажи купонныхъ книжекъ въ сообщеніи черезъ Сибирь, составившая въ 1910 году:

на Николаевской жел. дорогѣ	22.741	франкъ
» Московско - Курской	39.990	»
» Сызрано - Вяземской	228.360	»
» Пермской	998	»
» Сѣверныхъ	993	»
» Сибирской	659.588	»
» Забайкальской	450.964	»
» Китайско-Восточной	670.424	»
и на Уссурійской	49.136	»
Итого	2.123.194	франкъ.,
или (считая франкъ по 37 коп.)	785.584	руб.

Какъ велика сумма дохода отъ русскихъ пассажировъ, купившихъ билеты на экспрессы въ кассахъ русскихъ дорогъ, какъ я уже сказалъ, не выяснено, и Государственному Контролю слѣдовало бы обратить серьезное вниманіе на то, оправдывается ли установленіе 3-хъ поѣздовъ дѣйствительной надобностью, или третій поѣздъ является излишней роскошью.

Нужно замѣтить, что движеніе на Дальній Востокъ иностранцевъ, на которыхъ, главнымъ образомъ, и строился расчетъ при установленіи сибирскихъ экспрессовъ, имѣетъ свои сезоны: на примѣръ, въ дождливые мѣсяцы въ Японіи и Китаѣ пріѣздъ туристовъ пріостанавливается, и даже поѣздки дѣловыхъ людей пріурочиваются къ извѣстнымъ періодамъ года.

Это распредѣленіе путешественниковъ по сезонамъ должно быть тщательно изучено; иначе приходится на самомъ дѣлѣ «даромъ трепать вагоны» въ то время года, когда наступаютъ мертвые сезоны.

Если статистика населенности поѣздовъ по мѣсяцамъ подтвердитъ существованіе такихъ мертвыхъ сезоновъ, то, оставляя одинъ или даже два экспресса въ недѣлю, какъ регулярные на круглый годъ, третій экспрессъ было бы разумно отмѣнить, и только въ мѣсяцы усиленнаго передвиженія транзитныхъ пассажировъ или увеличивать составъ регулярныхъ экспрессовъ, или даже вводить дополнительные экспрессы.

Во время поѣздки въ Японію въ іюнѣ, т. е. въ періодъ дождей, мнѣ пришлось ѣхать изъ Харбина почти въ пустомъ поѣздѣ; а на пароходѣ Добровольнаго флота, перевозившемъ насъ изъ Владивостока въ Цуругу, было всего 14 пассажировъ всѣхъ классовъ при наличномъ составѣ экипажа въ 68 человекъ.

Необходимо также имѣть въ виду, что для привлеченія транзитныхъ пассажировъ главнымъ условіемъ является скорость, а потому съ проложеніемъ второго пути на Сибирской и Забайкальской линіяхъ, на ускореніе экспрессовъ должно быть обращено особое вниманіе.

Нельзя не отмѣтить также, что въ сибирскихъ экспрессахъ не принято рѣшительно никакихъ мѣръ, чтобы знакомить путешественниковъ съ Сибирью, съ ея исторіей, географіей и съ экономическими условіями попутныхъ областей и городовъ. Нигдѣ на станціяхъ нельзя раздобыть ни путеводителей, ни расписаній; а въ столовыхъ вагонахъ имѣются иллюстрированныя публикаціи иностранныхъ ликеровъ и европейскихъ курортовъ, но ни одного указанія на русскія гостиницы, или на интересныя мѣста Сибири, гдѣ могли бы остановиться иностранцы-любители рыбной ловли или охоты.

Однимъ словомъ, путешествіе въ сибирскомъ экспрессѣ не оставляетъ въ пассажирѣ ни одного сколько-нибудь интереснаго впечатлѣнія, а однообразно тянущіеся дни (изъ Петербурга до Владивостока 9 дней 16 часовъ, а изъ Москвы 9 дней 8 часовъ) наводятъ въ концѣ концовъ одну тоску.

Мнѣ лично пришлось убѣдиться, что ни на одинъ изъ вопросовъ, задаваемыхъ иностранцами относительно лежащихъ по пути мѣстностей и даже названій большихъ рѣкъ, никто изъ агентовъ поѣзда не могъ дать отвѣта, главнымъ образомъ по незнанію языковъ (кромѣ междуна-роднаго московскаго поѣзда), но также по поразительному незнакомству съ географіей Сибири.

Естественнымъ результатомъ такой неосвѣдомленности и полного отсутствія объяснительныхъ изданій, у иностранцевъ, посѣщающихъ Сибирь, остается отъ нея одно впечатлѣніе какой то дикой страны, о которой даже сами русскіе ничего не знаютъ.

Въ то время, какъ за границей каждая мало-мальски привлекательная мѣстность рекламируется въ массѣ прекрасно иллюстрированныхъ путеводителей со всѣми нужными путешественнику указаніями, сибирскіе экспрессы тщательно скрываютъ отъ пассажира даже названія попутныхъ мѣстностей.

Нельзя не указать при этомъ на прекрасный обычай японскихъ дорогъ, на которыхъ рядомъ съ особой вывѣской съ названіемъ станціи, выставлены крупныя объявленія объ интересныхъ храмахъ, монастыряхъ и другихъ достопримѣчательностяхъ (напр. мѣста битвъ), которыя находятся въ окрестностяхъ станцій, съ указаніемъ разстояній до нихъ, и объявленія эти написаны не только на японскомъ, но на англійскомъ и даже иногда на русскомъ языкѣ (въ Манчжуріи).

Вообще на освѣдомительныя изданія необходимо обратить на сибирскихъ экспрессахъ особое вниманіе.

Есть еще небольшая подробность, которую нельзя обойти молчаніемъ; разница во времени между Москвой и Дальнимъ Востокомъ достигаетъ 6½ часовъ (по 40 минутъ въ день). Обычно пассажиры, ѣдущіе на востокъ, съ каждымъ днемъ опаздываютъ больше и больше къ утреннему кофе и къ завтраку, а на обратномъ пути появляются настолько рано, что иногда ресторанъ-вагонъ, руководству-

ющійся почему то петербургскимъ временемъ, бываетъ еще закрытъ.

Изъ-за этой разницы во времени назначенія завтраковъ и обѣдовъ происходятъ постоянныя пререканія съ агентами вагона.

Одинъ изъ пассажировъ даже завелъ имѣвшіеся у него двое часовъ, одни на харбинское, другіе на петербургское время, и въ концѣ концовъ, забывъ на какихъ часахъ какое у него время, не попалъ совсѣмъ къ утреннему кофе.

Такъ какъ въ обиходѣ тоскливаго долгаго переѣзда завтраки и обѣды представляютъ, помимо удовлетворенія голода, и извѣстное развлеченіе, то слѣдовало бы урегулировать этотъ вопросъ, ибо нельзя въ Иркутскѣ ложиться спать въ 5 часовъ утра только потому, что въ Москвѣ въ это время 12 часовъ ночи, а также соотвѣтственно располагать и время ѣды.

Еще деталь, которая, однако, вызываетъ полное недоумѣніе со стороны иностранцевъ: при распространенномъ въ наше время увлеченіи фотографіей, нѣтъ ни одной семьи пассажировъ, въ которой не было бы съ собой одного или нѣсколькихъ фотографическихъ аппаратовъ; между тѣмъ станціонные агенты не позволяли любителямъ-пассажирамъ снимать даже самыя жалкія станціи, вокругъ которыхъ кромѣ тайги ничего не было; и когда удивленные иностранцы показывали купленные ими почтовые карточки съ видами чуть ли не всѣхъ станцій и мостовъ дороги, то обычный отвѣтъ былъ: «это не наше дѣло — намъ приказано не позволять».

Очевидно—это какое то административное недоразумѣніе.

Въ 1908 году всѣхъ платныхъ *пассажировъ* на трехъ сибирскихъ линіяхъ (Сибирская, Забайкальская и Китайская-Восточная дороги) было перевезено: 5.577.000
и сдѣлано пассажиро-версть . . . 2.882.000.000

тогда какъ на европейской сѣти
 число пассажировъ равнялось. 151.947.000
 и пассажиро-версть 15.719.867.000

	На 3-хъ сибир- скихъ линіяхъ:	На европейской сѣти Россіи.
Такимъ образомъ пассажи- ровъ на версту пути было	867	3.155
Пассажиро-версть на версту пути	448.000	326.000
И средній пробѣгъ пассажира.	516,8 версты	103,4 версты
Грузовъ малой скорости въ томъ же 1908 году было	205.000.000 пуд. ¹⁾	5.285.000.000 пуд.
На версту пути	31.928 »	109.700 »
Пудо-версть.	161.354.000.000 »	2.368.836.000.000 »
На версту пути	23.445.000 »	49.185.000 »
И средній пробѣгъ	786,0 версть	239,7 версть.

Такимъ образомъ бѣдная пассажирами и грузами трансъ-сибирская магистраль наверстываетъ нѣсколько на ихъ пробѣгъ, но за то вдвое слабѣе европейско-русской сѣти по густотѣ движенія.

Главные грузы, перевозимые по 4 сибирскимъ дорогамъ въ 1909 (а по Уссурійской 1908 году), были: (въ тысячахъ пудахъ): (см. табл. на стр. 27).

Суммировать приведенныя перевозки нельзя, такъ какъ нѣкоторыя изъ нихъ представляютъ транзитъ, или по всей трансъ-сибирской линіи, какъ на примѣръ, чай, мануфактура, или перевозятся по 2-мъ или нѣсколькимъ линіямъ, какъ хлѣбъ, проходящій транзитомъ по Уссурійской, на вывозъ черезъ Владивостокъ а также идущій съ Китайской-Восточной и съ Сибирской д. на Забайкальскую.

¹⁾ На Уссурійской дорогѣ въ 1908 году было перевезено 42.672.000 пуд. товаровъ малой скорости, сдѣлано 8.678 милліоновъ пудо-версть, что составитъ на версту дороги 51.000 пуд. и 10.380.000 пудо-версть, а средній пробѣгъ—203 версты.

ГРУЗЫ.	ДОРОГИ.				Всего.
	Сиверская.	Забайкаль-ская.	Китайская-Восточная.	Уссурий-ская.	
Хлѣбъ	52.376	6.961	25.591	20.128	105.056
Лѣсные матеріалы	9.653	1.551	1.805	3.254	16.265
Дрова	7.684	2.072	1.247	6.199	17.182
Каменный уголь	11.277	4.143	944	5.387	21.742
Соль	2.441	475	3.386	1.333	7.635
Желѣзо и сталь	2.949	856	166	—	3.971
Желѣзо и стальные издѣлія	2.425	—	—	—	2.591
Земледѣльческія орудія и машины.	4.920	—	—	—	4.920
Масло коровье	3.873	—	—	—	3.873
Мясной товаръ	2.581	—	531	—	3.112
Рыбный товаръ	1.517	438	282	—	2.237
Сахаръ	2.596	662	—	—	3.258
Мануфактура	1.632	—	607	—	2.239
Чай	4 424	3.048	2.673	2.925 ^{*)}	—

Нельзя не отмѣтить нѣкоторые грузы, которые Сибирь получаетъ изъ Европейской Россіи, тогда какъ могла бы обойтись своими домашними произведеніями: на примѣръ лѣсные строительные матеріалы и дрова, въ количествѣ 8.841 тыс. пудовъ, прибываютъ на Сибирскую дорогу изъ-за Челябинска съ Богословской и Пермской дорогъ, тогда

1) Въ 1909 году Уссурийская дорога перевезла чая—2.565 тысячъ пудовъ.

какъ Тоболская губернія имѣеть свои громадныя лѣсныя площади.

Желѣзо и сталь идетъ въ Сибирь также изъ-за Челябинска (1.627 тыс. пудовъ).

Сахаръ, получаемый Сибирью въ количествѣ $2\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ, главнымъ образомъ изъ юго-западнаго края, могъ бы вырабатываться на мѣстѣ, такъ какъ опытные посѣвы свекловицы въ Томской губерніи дали благоприятные результаты.

Изъ товаровъ, отпускаемыхъ Сибирью, нужно упомянуть *хлѣбъ*, о которомъ было уже сказано ранѣе, *мясо*, которое идетъ почти исключительно съ Сибирской линіи въ Москву и Петербургъ ($1\frac{1}{2}$ милліона пудовъ). 250.000 пудовъ мяса идетъ съ Сибирской дороги также въ *Забайкальскую область*; послѣдняя вообще ничего, кромѣ незначительнаго количества кожъ не отпускаетъ (115 тыс. пудовъ), а ввозитъ къ себѣ хлѣбъ (около 6—7 милліоновъ пудовъ), каменный уголь (3.809 тыс. пуд.), желѣзо и сталь (644 тыс. пуд.), сахаръ (483 тыс. пуд.) и соль (440 тыс. пуд.).

Китайская-Восточная дорога, какъ уже было сказано, отпускаетъ до 20 милліоновъ хлѣба за границу и до $\frac{1}{2}$ милліона въ Забайкальскую область, въ 1909 г. (и 1.238 тыс. пуд. въ 1910 г.), а мясо во Владивостокъ (390 тыс. пудовъ).

IV.

Начало переселенческаго движенія изъ Европейской Россіи за Уралъ относится къ семидесятымъ годамъ, вскорѣ по освобожденіи крестьянъ отъ крѣпостной зависимости. Получивъ волю и тѣснимые малоземельемъ и другими экономическими условіями жизни на родинѣ, крестьяне стали вначалѣ переселяться въ южныя и юго-восточныя степи (въ „Донскія мѣста“), а затѣмъ и за Уралъ. <

До 1885 года никакого правильного учета переселенческаго движенія не было организовано, но, по приблизительному исчисленію за этотъ періодъ времени (1861 — 1885 гг.), переселилось въ Сибирь около 300 тыс. душъ обоого пола. Въ 1885 году въ Тюмени и Челябинскѣ была организована спеціальная регистрація переселенцевъ и по ея даннымъ за десять лѣтъ, до открытія въ 1896 году движенія по Сибирской желѣзной дор., прошло въ Сибирь 469,275 душъ обоого пола, при чемъ о переселеніи по годамъ имѣются данныя только съ 1893 г. (въ 1893 г. ушло 53.356, 1894—55.776 и въ 1895 году — 101.995 душъ об. пол.).

Такимъ образомъ, къ началу движенія по Сибирской ж. д. за Уралъ ушло около 770 тыс. душъ обоого пола; къ этому же, приблизительно, времени приурочивается законъ 15-го апрѣля 1896 года, по которому завѣдываніе дѣломъ выдачи разрѣшеній на переселеніе возложено на губернскую администрацію. Новый законъ установилъ для переселенцевъ пониженный желѣзно-дорожный тарифъ и имъ же впервые признавалось и самовольное переселеніе, хотя съ существенными ограниченіями (безъ льготъ по уплатѣ недоимокъ и по воинской повинности).

Движеніе въ Сибирь переселенцевъ въ началѣ было почти исключительно самовольное, и только съ изданіемъ временныхъ правилъ 10-го іюля 1881 года предоставлено Министрамъ Внутр. дѣлъ и Государств. имуществъ, по взаимному соглашенію, разрѣшать переселеніе; для полученія такого разрѣшенія крестьянскія учрежденія въ каждомъ частномъ случаѣ входили съ представленіемъ, прилагая подробное описаніе имущественнаго положенія желающихъ переселиться.

Дальнѣйшими законоположеніями ¹⁾ въ переселенче-

¹⁾ Цирк. 2-го іюля 1894 года, законы 15-го апр. и 7-го декабря 1896-го года и цирк. 20-го января 1897-го года.

ское дѣло внесены слѣдующія льготы: переселенцы освобождены отъ необходимости испрашивать отъ своихъ обществъ увольнительные приговоры; имъ дано право на получение ссудъ на домообзаводство, продовольствіе и обмѣненіе полей; числившіяся по казеннымъ сборамъ и въ Имперскій продовольственный капиталъ недоимки съ нихъ слагаются; имѣющимъ при водвореніи болѣе 18 лѣтъ, отбываніе воинской повинности отсрочивается на 3 года, и въ теченіе пяти лѣтъ со времени водворенія переселенцы освобождаются отъ уплаты казенныхъ и земскихъ сборовъ, а слѣдующіе пять лѣтъ платятъ ихъ въ половинномъ размѣрѣ. Что касается самовольныхъ переселенцевъ, то имъ предоставлены только льготы: по платежу казенныхъ и земскихъ сборовъ и на получение ссудъ на домообзаводство и то въ томъ только случаѣ, когда они получаютъ землю и окончательно на ней водворятся.

Рядъ неудачъ, постигшихъ переселившихся на новыхъ мѣстахъ, нерѣдко связанныхъ съ полнымъ ихъ разореніемъ и возвращеніемъ на родину, объясняется, главнымъ образомъ, незнакомствомъ ихъ съ Сибирью и трудностью приспособленія къ суровымъ условіямъ тамошней жизни. Результатомъ этого явилась боязнь подниматься на переселеніе безъ предварительной посылки ходяковъ. Со временемъ, рядомъ узаконеній и распоряженій Правительства ¹⁾, ходячество признано желательнымъ, и для ходяковъ установленъ рядъ льготъ:—пониженъ тарифъ и дано право зачислять участки для своихъ довѣрителей на два года; наконецъ, въ 1897 году ходячество признано обязательнымъ и установлено, что переселенцы могутъ воспользоваться помощью отъ правительства только въ тѣхъ случаяхъ, когда они, предварительно черезъ ходяковъ, зачислили себѣ землю.

¹⁾ Цирк. 2-го іюля 1894 года, законы 15-го апр. и 7-го декабря 1896-го года и цирк. 20-го января 1897-го года.

До 1907 г. ходоки свободно по всей Сибири разыскивали землю и зачисляли ее, или изъ числа свободныхъ казенныхъ земель, или же приписывали своихъ довѣрителей къ обществамъ старожиловъ по ихъ приговорамъ. Въ 1907 г. правительство, желая упорядочить это дѣло, издало распоряженіе о разрѣшеніи отправлять ходоковъ лишь для осмотра заранѣе подготовленныхъ для переселенія долей. Количество заготовленныхъ такимъ образомъ долей распредѣлялось между губерніями и уѣздами Европейской Россіи и на мѣстахъ отправленія число назначенныхъ долей, черезъ посредство землеустроительныхъ комиссій, раздавалось желающимъ ходокамъ. На практикѣ этотъ порядокъ представлялъ много неудобствъ: на мѣста присылалось извѣстное число долей въ разныхъ уѣздахъ Сибири, и только на это число долей комиссія имѣла право послать ходоковъ; помимо того, что общее количество желающихъ значительно превышало число назначенныхъ долей, самое отправленіе на заранѣе опредѣленные мѣста стѣсняло ходоковъ, такъ какъ громадное ихъ большинство стремилось осмотрѣть землю въ западной Сибири, число же назначенныхъ въ ней долей было весьма ограничено. Дѣло приходилось рѣшать жребіемъ, и оставшіеся затѣмъ не вытянувшіе жребій несчастливцы или совсѣмъ отказывались отъ поѣздки, или поневолѣ брали доли въ другихъ болѣе далекихъ мѣстахъ, дабы только воспользоваться льготнымъ проѣздомъ; зачастую они не доѣзжали до назначеннаго пункта, высаживались по дорогѣ и отправлялись искать землю въ ближнихъ мѣстахъ западной Сибири. Въ настоящее время порядокъ этотъ измѣненъ, и ходоки по прежнему могутъ ѣхать въ неограниченномъ количествѣ, съ тою разницею, что въ ближайшихъ къ Сибирской жел. дорогѣ мѣстахъ земля имъ не отводится, такъ какъ участки, расположенные вблизи жел. дороги, согласно новому законопроекту, предназначаются въ продажу.

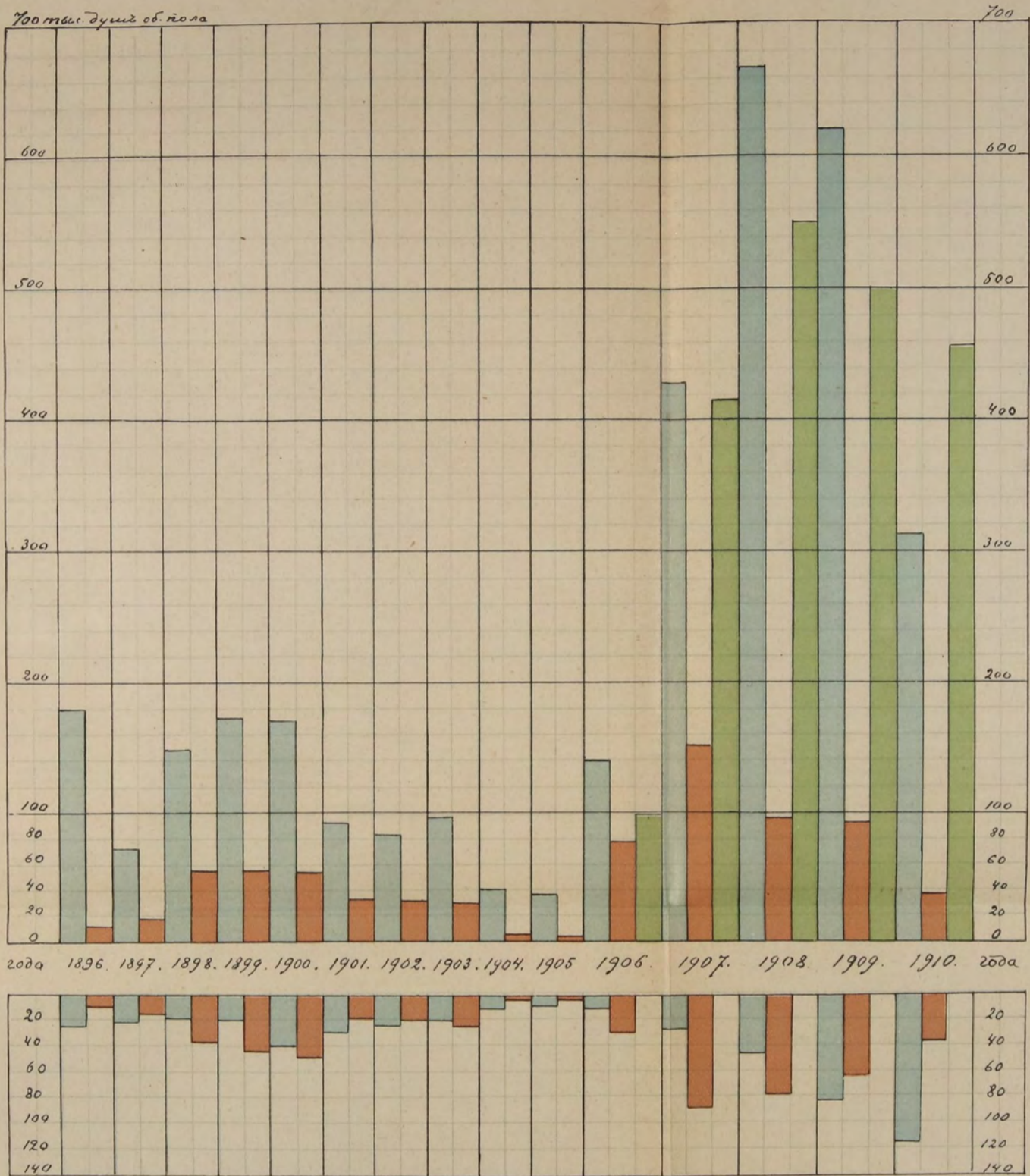
Ходоки снабжаются земскими начальниками особыми

ходаческими свидѣтельствами, по которымъ получаютъ льготный проѣздъ до желаемаго пункта; на этомъ же документѣ переселенческіе чиновники отмѣчаютъ мѣстность и число отведенныхъ долей, которыя въ теченіе двухъ лѣтъ числятся за записавшимися и только по неиспользованіи ихъ въ указанный срокъ, обращаются въ распоряженіе переселенческаго управленія и могутъ быть надѣлены другимъ. Назначенныя доли, въ случаѣ отказа записавшихся до истеченія двухъ-лѣтняго срока, могутъ быть передаваемы ими своимъ односельчанамъ, но въ томъ только случаѣ, если число душъ мужского пола семей послѣднихъ подходитъ подъ число назначенныхъ долей; объ этомъ каждый разъ земскій начальникъ долженъ сообщить завѣдывающему переселеніемъ на мѣстѣ отведенной земли.

Діаграмма № 1 иллюстрируетъ прямое и обратное движеніе переселенцевъ и ходоковъ съ 1896 по 1910 г. включительно. Въ среднемъ за это пятнадцатилѣтіе въ годъ уходило около 266 тыс. и возвращалось обратно около 68 тыс. обоого пола переселенцевъ и ходоковъ. Всего же вышло изъ Европейской Россіи 3,892 тыс. и возвратилось 1,023 тыс. душъ обоого пола.

Уменьшеніе движенія 1897 года объясняется, съ одной стороны, сильнымъ наплывомъ переселенцевъ въ предыдущемъ году, слѣдствіемъ чего явилось много неудовлетворенныхъ, и съ другой, мѣрами принятыми правительствомъ къ сокращенію переселенія. Боксерское возстаніе въ Китаѣ въ 1890 году и неурожай этого года въ Сибири задерживаютъ ростъ движенія почти на три года, а въ 1904 и 1905 годахъ, вслѣдствіе войны съ Японіей, оно почти прекращается. Задержанное, указанными причинами, переселенческое движеніе съ 1906 года быстро растетъ; благопріятствуетъ этому цѣлый рядъ правительственныхъ мѣръ: правильная организація землеотводныхъ

Переселенческое и ходаческое движеніе
за Уралъ съ 1896 по 1910 годъ.

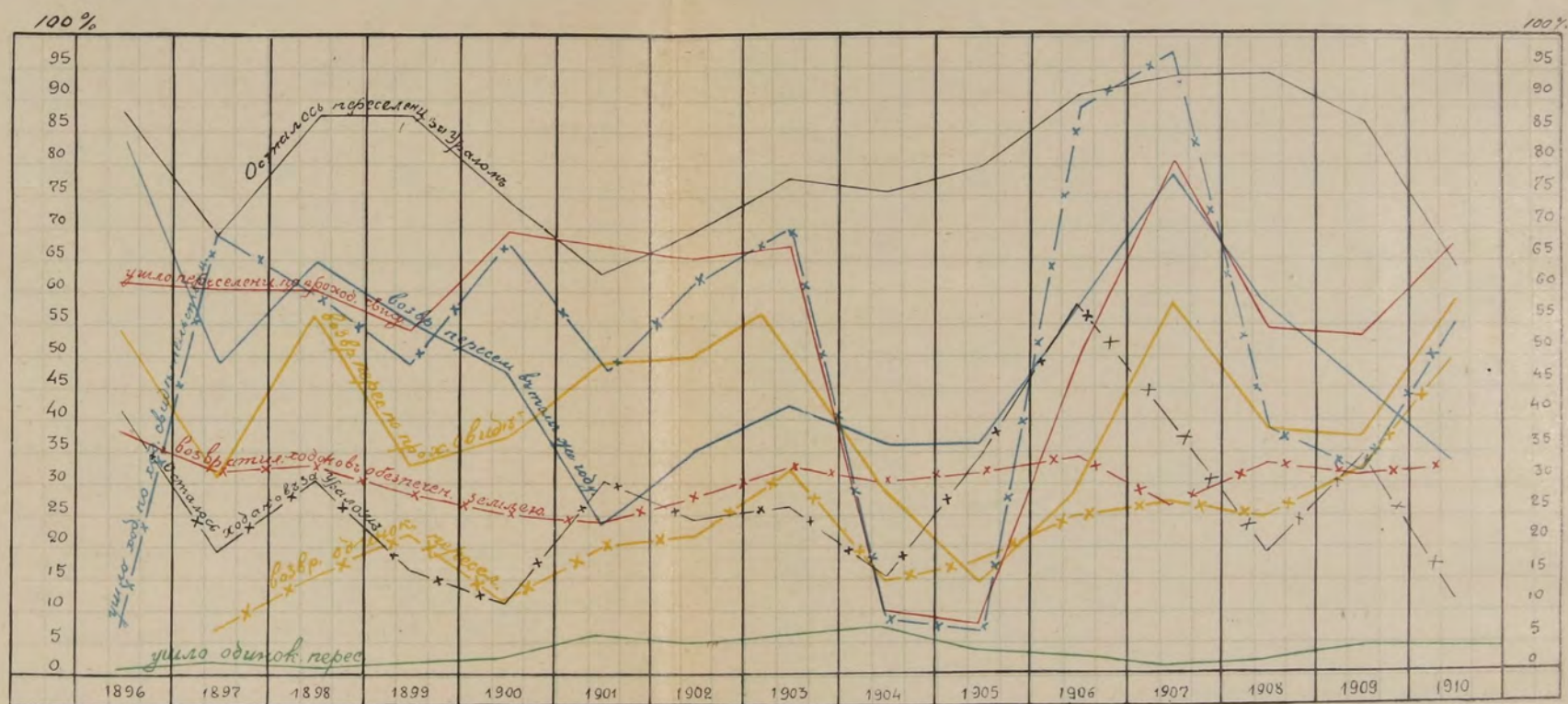


Переселенцы. Ходаки.

Оконгательно водворилось на мѣстѣхъ
(свѣдѣній о водвореніи по годамъ до 1906 г., не имѣется. Всего съ начала переселенія до 1905 г. включительно водворилось около 400 тыс. душъ об. пола).

‰ ‰ по прямому и обратному дви-
женію переселенцевъ и ходоковъ съ 1896
по 1910 г. включительно.

(См. діаграмму № 1).



Среднія ‰ отношенія за всѣ 15 лѣтъ (1896—1910).

Изъ всѣхъ ушедшихъ за Уралъ переселенцевъ:		
осталось за Ураломъ	84,2 ⁰ / ₀ —возвратилось	15,8 ⁰ / ₀
ушло одинокихъ перес.	3,0 ⁰ / ₀ —семейныхъ	97 ⁰ / ₀
ушло перес. по проход. свид.	59,7 ⁰ / ₀ —безъ свидѣтельства (самовольно)	40,3 ⁰ / ₀
Изъ всѣхъ возвратившихся на родину переселенцевъ:		
возвратились въ томъ же году, въ которомъ ушли	75,7 ⁰ / ₀ —возвратилось въ послѣдующіе годы	77,7 ⁰ / ₀
возвратил. одинокихъ перес.	22,3 ⁰ / ₀	
возврат. переселенцевъ по проходн. свидѣт.	46,7 ⁰ / ₀ —возвратилось перес. безъ проходн. свид.	53,3 ⁰ / ₀
Изъ всѣхъ ушедшихъ за Уралъ ходоковъ:		
осталось за Ураломъ	31,2 ⁰ / ₀ —возвратилось обратно	68,8 ⁰ / ₀
отправил. по ходат. свидѣт.	62,8 ⁰ / ₀ —отправилось безъ свид. (самовольныхъ)	37,2 ⁰ / ₀
Изъ всѣхъ возвратившихся обратно ходоковъ вернулось		
обезпеченныхъ землею	25,5 ⁰ / ₀ —возвратилось не зачислившихъ землю	74,5 ⁰ / ₀

работъ, увѣдомленіе заранѣе о количествѣ имѣющихся на мѣстахъ свободныхъ долей, развитіе ссудныхъ операцій, проведеніе дорогъ и проч. проч. Съ того же 1906 года точно устанавливается и число душъ обоого пола, окончательно водворенныхъ въ Сибири — въ среднемъ за это пятилѣтіе оно составляетъ около 400 тыс. душъ обоого пола въ годъ, а всего съ водворившимися до 1906 года— 2,826 тыс. душъ обоого пола.

На діаграммѣ № 2 видны детали прямого и обратнаго движенія переселенцевъ и ходоковъ по годамъ. За 15 лѣтъ ушло за Уралъ по документамъ ¹⁾ 60% переселенцевъ и 63% ходоковъ, слѣдовательно, самовольно отправившихся было около 40% и тѣхъ и другихъ. Изъ всѣхъ ушедшихъ переселенцевъ въ Сибири осталось 84,2%. Изъ числа вернувшихся переселенцевъ около $\frac{3}{4}$ возвратилось въ томъ же году, въ которомъ ушли за Уралъ; слѣдовательно, можно предположить, что они еще не успѣли обзавестись хозяйствомъ на новыхъ мѣстахъ;—остальные же 24% возвратившихся составляютъ уже водворившіеся въ Сибири, которымъ почему—либо не повезло. Слѣдуетъ отмѣтить нѣкоторую аномалію въ движеніи одинокихъ переселенцевъ: ихъ идетъ въ Сибирь около 6-ти тыс. въ годъ и возвращается свыше $6\frac{1}{2}$ тыс.; такое странное соотношеніе между идущими за Уралъ и возвращающимися одинокими переселенцами, при чемъ послѣднихъ больше чѣмъ первыхъ, въ отчетахъ переселенческаго управленія, къ сожалѣнію не получило должнаго освѣщенія.

Причины возвращенія переселенцевъ довольно подробно выяснены въ брошюрѣ Я. В. Ставровскаго „Переселеніе въ Сибирь“ ²⁾, и такъ какъ вопросъ этотъ представляетъ для будущей переселенческой политики особый интересъ, то привожу здѣсь наиболѣе характерныя мѣста. Въ отвѣтъ на вопросъ, насколько удастся населенію, по-

¹⁾ Переселенческія и ходаческія свидѣтельства и удостовѣренія для проѣзда по удешевленному тарифу.

²⁾ Издан. перес. упр. выпускъ XXXI.

рвавшему съ землей въ Европейской Россіи, найти желанный земельный просторъ и устроить свое хозяйство на новыхъ мѣстахъ, авторъ говоритъ: „Первымъ краснорѣчивымъ отвѣтомъ на этотъ вопросъ можетъ служить обратное движеніе переселенцевъ изъ Сибири. Въ среднемъ за 1 годъ десятилѣтія 1894 — 1904 гг. возвращалось изъ Сибири 16,4% прошедшихъ туда, по отдѣльнымъ же годамъ процентъ обратныхъ колебался отъ 8,6 до 33%. Наибольшее повышение относительнаго количества обратныхъ наблюдалось въ 1897, 1900, 1901 и 1902 годахъ. Усиленіе обратнаго движенія въ 1897 году является результатомъ искусственнаго, вызваннаго слухами о необыкновенныхъ льготахъ и пособіяхъ, увеличенія числа переселенцевъ въ 1896 г., несбывшіяся надежды которыхъ заставили ихъ уже въ слѣдующемъ году возвратиться на родину.

Обратное движеніе переселенцевъ представляетъ собою явленіе едва ли не болѣе сложное, чѣмъ движеніе переселенцевъ въ Сибирь, такъ такъ на немъ отражается вліяніе самыхъ разнообразныхъ причинъ, начиная съ недостатка средствъ у переселенцевъ, истощившихся къ тому же въ пути, и кончая самыми невѣроятными слухами о Сибири, особенно чутко воспринимаемыми переселенцами, и даже настоящею тоскою по родинѣ.

При всемъ томъ, большинство причинъ обратнаго движенія можетъ быть сведено къ двумъ главнымъ—плохой освѣдомленности переселяющихся объ условіяхъ переселенія и о новыхъ мѣстахъ, куда они собираются переселиться, и недостатку средствъ на устройство новаго хозяйства. Въ дѣйствительности, не что иное, какъ отсутствіе знаній о Сибири и легковѣрное отношеніе къ фантастическимъ слухамъ, заставило въ 1896 году массу населенія ликвидировать свое имущество и устремиться за Уралъ для того, чтобы уже въ слѣдующемъ году, обманувшись въ своихъ ожиданіяхъ и окончательно разорившись, пробираться обратно. Такое же отсутствіе связей съ

Сибирью было причиной столь же неудачнаго путешествія переселенцевъ въ Сибирь въ два неурожайные года — 1900 и 1901.

Наибольшій процентъ обратныхъ даютъ губерніи, принимающія въ переселенческомъ движеніи незначительное участіе, а также нѣсколько губерній, хотя и съ болѣе значительнымъ выселеніемъ, но начавшихъ отпускать переселенцевъ сравнительно недавно. Это обстоятельство вполне подтверждаетъ уже высказанное предположеніе, что обратное переселеніе, главнымъ образомъ, вызвано плохой освѣдомленностью переселяющихся. Въ самомъ дѣлѣ, губерніи съ незначительными размѣрами переселенія вообще не имѣютъ возможности, а начинающія отпускать переселенцевъ еще не успѣли завязать связей съ Сибирью при посредствѣ раньше поселившихся въ ней земляковъ. Любопытно также, что процентъ обратныхъ у переселенцевъ изъ черноземной полосы и, въ частности, у степняковъ, въ общемъ меньше, чѣмъ у выходцевъ изъ нечерноземныхъ губерній. Это явленіе, кромѣ большихъ размѣровъ выселенія, возможно объяснить, между прочимъ, тѣмъ, что степняки, занимая преимущественно степную часть Сибири, концентрируются сравнительно на меньшей площади, а потому связи между ними и родною деревнею устанавливаются быстро. Напротивъ, переселенцы изъ нечерноземныхъ губерній, для которыхъ выборъ мѣста значительно шире, расходятся по огромнымъ пространствамъ сибирскихъ лѣсовъ и тайги и, естественно, менѣе могутъ быть полезны своими указаніями для земляковъ. Такъ, особенно быстро увеличивающая свое участіе въ переселенческомъ движеніи степная Екатеринославская губернія дала въ 1895 г. 16,3% обратныхъ, а въ 1899 г. уже только—3,4%, тогда какъ въ то же значительно увеличивающихся число отпускаемыхъ переселенцевъ—Могилевской и Витебской губ. за тѣ же годы процентъ обратныхъ даже увеличился—съ 4,9% до 10,4% для первой и съ 4,3% до 6,1% для второй губерніи.

Въ общемъ, такимъ образомъ, высокій процентъ обратныхъ обязанъ губерніямъ новымъ въ переселенческомъ движеніи, затѣмъ отпускающимъ незначительное количество переселенцевъ.

Изъ данныхъ, приведенныхъ въ нижепомѣщаемой таблицѣ, видно, что нѣсколько болѣе $\frac{1}{4}$ (27,1%) отвѣтовъ называетъ причиною возвращенія неподходящія для веденія хозяйства естественныя условія, а именно климатъ, почву, отсутствіе воды и лѣса. Названныя причины имѣютъ наибольшее значеніе для возвращающихся изъ Семипалатинской области (54,7%), гдѣ веденіе сельскаго хозяйства очень затрудняетъ песчаная почва. Затѣмъ тѣ же причины даютъ значительное число обратныхъ изъ избыливающихъ дѣвственными, трудно поддающимися расчисткѣ, лѣсами и тайгой—Енисейской (40,2%) и Иркутской (37,7%) губ., а также изъ Тобольской губ. (37,3), откуда вѣроятно всего больше возвращалось изъ урмановъ Тарскаго и Туринскаго у.у. Наименьшій процентъ обратныхъ по указанной причинѣ даютъ Тургайская обл. (13,6), Томская губ. (28,7), Акмолинская обл. (28,7).

Въ приведенной группировкѣ отвѣтовъ нельзя не видѣть комбинаціи тѣхъ же основныхъ причинъ обратнаго движенія—плохой освѣдомленности переселяющихся и отсутствія у нихъ средствъ. Въ самомъ дѣлѣ, только незнакомство съ Сибирью могло привести переселенцевъ на бесплодные пески Семипалатинской области или въ суровыя мѣстности тайги и, съ другой стороны, вслѣдствіе недостатка средствъ переселенцы не могли расчистить лѣсъ въ Енисейской и Иркутской губ. Насколько часто оказывается случайнымъ выборъ мѣста для поселенія, можно видѣть, между прочимъ изъ слѣдующихъ строкъ, которыя мы заимствуемъ изъ свода сообщеній добровольныхъ корреспондентовъ переселенческаго управления, помѣщенномъ въ «Краткомъ обзорѣ Сибирскихъ губ. въ сельскохоз. отношеніи за 1904 г., лѣтній и осенній періоды»—«пересе-

Изъ 1000 обратныхъ въ среднемъ за 5 лѣтъ (1895—1899 г.) признавали причинами возвращенія:

Губерніи и области Сибири.	Тобольская.	Томская.		Енисейская.	Иркутская.	Аемольнская.	Семипалатин.	Тургайская.	Амурская.	Приморская.	Остальныя.	Съ пути.	По всей Сибири.
		Всего.	Кабинетск земли.										
Недостатокъ средствъ въ пути и на устройство хозяйства и от- сутствіе заработковъ	129,9	240,6	282,8	138,8	131,7	81,1	118,1	283,2	297,1	93,8	63,4	318,7	201,0
Неимѣніе разрѣшеній	124,7	36,8	23,3	40,1	3,5	303,3	106,7	78,9	11,3	—	85,4	365,8	144,5
Дорогіе пріемные приговоры . . .	5,6	114,3	160,7	4,9	—	2,8	5,0	—	59,0	—	—	16,1	51,5
Участокъ занятъ или не разрѣшенъ.	90,0	41,0	28,7	32,1	—	137,4	51,2	158,8	—	—	70,7	46,7	64,3
Недостатокъ рабоч. рукъ въ семьѣ .	32,7	46,5	52,1	55,7	3,5	8,0	8,5	24,1	11,3	—	36,6	11,5	32,3
Съ заработковъ	15,9	10,4	11,0	1,3	160,3	36,1	18,5	93,8	13,6	62,5	51,2	5,1	16,1
Климатъ, почва, отсутствіе воды или лѣса	372,7	286,7	226,2	402,0	377,2	286,9	546,9	135,6	147,3	718,7	241,5	40,8	272,2
Неурожай, эпизоотія, мошквара и пр.	65,5	57,2	12,6	140,3	220,6	10,0	15,7	—	303,9	62,5	295,1	3,8	51,9
Остальныя причины	163,0	166,5	199,6	184,0	103,2	134,4	129,4	225,6	156,5	62,5	156,1	191,5	166,2
И т о г о	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

лившіеся въ Сибирь нерѣдко попадаютъ въ условія, мало сходныя съ тѣми, въ какихъ имъ приходилось вести хозяйство на родинѣ, и долго не могутъ приспособиться къ нимъ, а иногда и возвращаются обратно. Въ такихъ, на примѣръ, условіяхъ оказались переселенцы изъ лѣсныхъ мѣстностей, попавшіе въ степь и оказавшіеся совершенно не въ состояніи съ ней свыкнуться (пос. Озерной, Затобольской вол., Кустанайскаго у., Тургайской обл.) и, наоборотъ, изъ степныхъ губерній—на лѣсные участки».

Второю причиною обратнаго движенія (20,1%) переселенцы признаютъ недостатокъ средствъ въ пути и на устройство хозяйства и отсутствіе заработковъ. Всего болѣе по названнымъ причинамъ переселенцы возвращаются съ пути (31,9%), очевидно уже истративъ свои сбереженія; затѣмъ недостатокъ средствъ давалъ наибольшій процентъ обратныхъ изъ отдаленной Амурской обл. (29,7%), и нѣсколько менѣе—изъ Тургайской обл. (28,3%), куда, какъ въ закрытую для переселенія, шли почти исключительно самовольные переселенцы, лишеныя льготъ по передвиженію и предоставленныя совершить трудный колесный путь на свои средства; приблизительно такое же отношеніе количества обратныхъ по этой причинѣ (28,3%) даютъ Кабинетскія земли Томской губ., на которыя въ 1896 г. было запрещено посылать ходоковъ изъ опасенія недостатка заготовленныхъ участковъ. Нѣсколько меньшій, но все же значительный процентъ обратныхъ наблюдался въ Енисейской (13,9) и Иркутской (13,2) губ., устройство въ предѣлахъ которыхъ требуетъ наличности значительныхъ средствъ. Всего меньше отсутствіе средствъ было причиною возвращенія изъ Семипалатинской (11,8%) и Акмолинской (8,1) областей.

Третью причину обратнаго движенія составляетъ неимѣніе разрѣшенія (11,4%); эта причина наичаще всего (36,5%) заставляла возвращаться съ пути, такъ какъ, добравшись до мѣста, въ большинствѣ случаевъ самовольнымъ удавалось устроиться. Изъ отдѣльныхъ губерній и

областей Сибири сравнительно большій процентъ (30,3) обратныхъ, не имѣющихъ разрѣшенія, даетъ Акмолинская обл., куда пріемъ переселенцевъ былъ затрудненъ особыми узаконеніями, охраняющими неприкосновенность киргизскаго землевладѣнія. Всего меньше возвращались по этой причинѣ изъ Иркутской (0,3%), Томской (3,7%) и Енисейской губ. (4,0).

Остальныя причины обратнаго движенія, приводимыя переселенцами, въ общей сложности давшія 38,3%, оказываются уже болѣе случайными и къ тому же комбинація ихъ мало характерна».

Въ вопросѣ обратнаго движенія переселенцевъ, разумѣется, играетъ большую роль выясненіе количества земель въ Сибири, годныхъ для переселенія. До сихъ поръ, однако, вопросъ этотъ совершенно не выясненъ и имѣются лишь общія соображенія о просторѣ Сибири и обширной емкости ея земельного фонда. Къ числу такихъ общихъ соображеній нужно отнести и мнѣніе 2-хъ Министровъ (П. А. Столыпина и А. В. Кривошеина), изложенное ими во всеподданнѣйшемъ докладѣ о поѣздкѣ въ Сибирь въ 1910 г.:

«Запасы свободныхъ земель за Ураломъ количественно, конечно, громадны; плотность сибирскаго населенія (0,7 человекъ на квадратную версту) ничтожна. Сколько бы земель ни зачислять въ неудобныя или недоступныя еще для заселенія, но на пространствѣ отъ Урала до Тихаго океана, между шестидесятой земледѣльческой параллелью и южными широтами, близкими къ широтамъ Кавказа и Крыма, еще есть гдѣ размѣститься пришлому земледѣльческому люду.

«Достаточно отъѣхать хотя бы недалеко въ сторону отъ Сибирской желѣзной дороги, даже въ наиболѣе населенныхъ уѣздахъ Западной Сибири (Петропавловскомъ, Барнаульскомъ, Томскомъ), для того, чтобы сразу охватило впечатлѣніе шири, простора, рѣдкаго еще населенія. Между тѣмъ заявленія о недостаткѣ свободныхъ земель для переселенія часто подкрѣпляются подробными точными

подсчетами, впоследствии, конечно, опрокидываемыми жизнью.

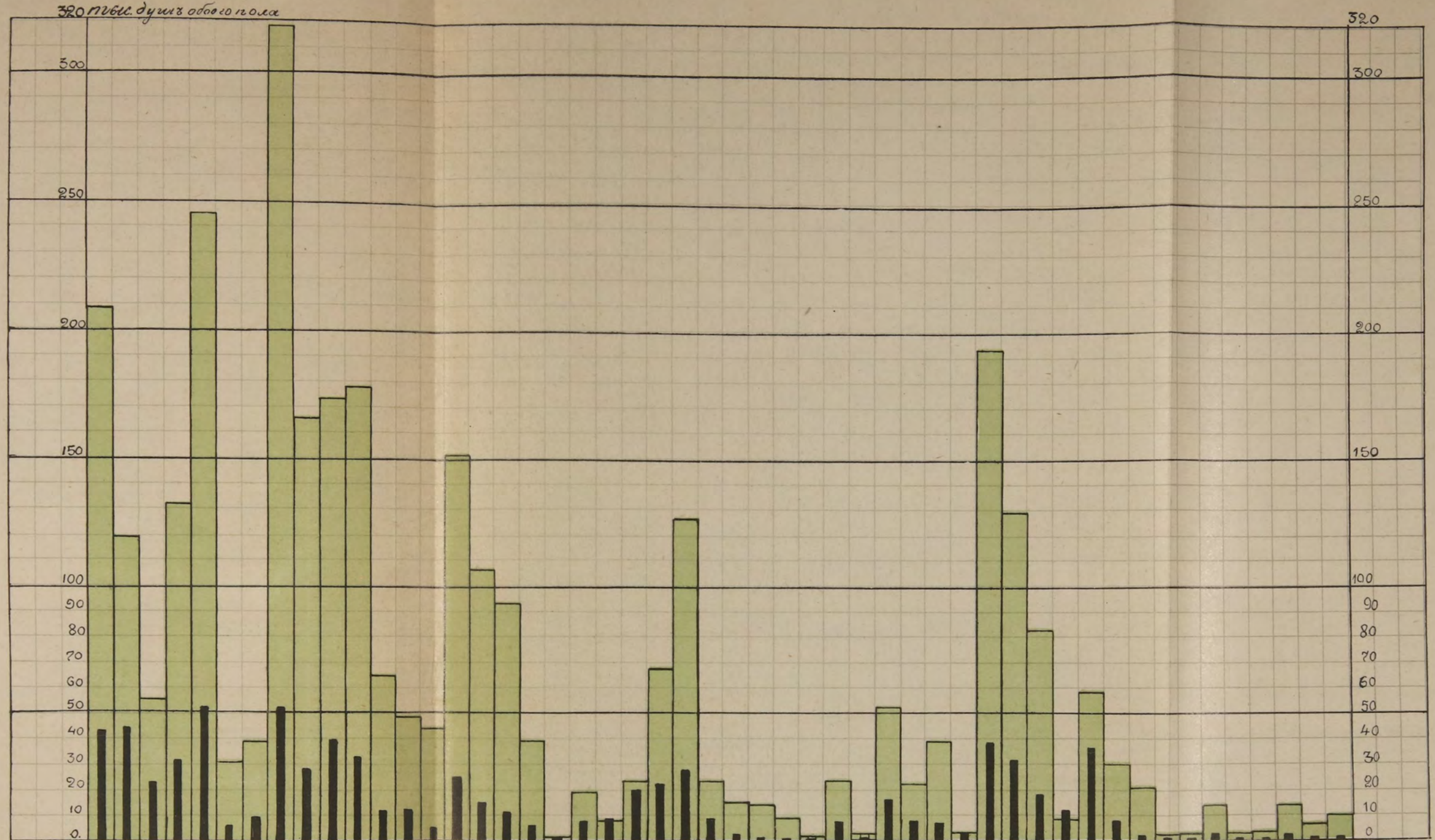
«Въ 1896 году, въ отчетѣ о поѣздкѣ въ Сибирь Статсъ-Секретаря Куломзина, «достоверный на ближайшіе годы запасъ колонизационныхъ земель» опредѣлялся всего въ 130 тысячъ душевыхъ долей. Съ тѣхъ поръ прошло 15 лѣтъ, отведено вдесятеро больше долей и все еще ежегодно отводится и заселяется почти втрое болѣе указанной цифры.

По расчетамъ переселенческаго управленія, сдѣланнымъ къ началу 1908 года, пригодный въ будущемъ для заселенія запасъ земель въ Сибири опредѣлялся, примѣрно, въ 3 милліона душевыхъ долей—на 6 милліоновъ переселенцевъ (обоего пола), при чемъ одну треть этого запаса предполагалось найти въ степномъ краѣ. Расчеты эти многимъ казались тогда преувеличенными, чуть ли не «мечтами». Прошло три года, подѣ переселеніе успѣли отвести болѣе милліона душевыхъ долей, а земельный запасъ Сибири не только не исчерпанъ, но мѣстами какъ бы растетъ».

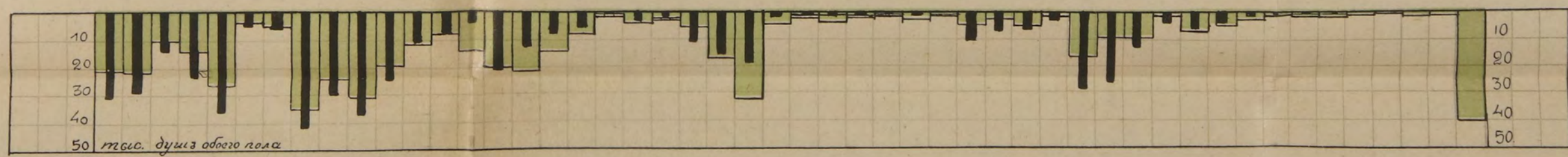
Распредѣленіе переселенцевъ и ходоковъ по мѣстамъ выхода за тѣ же 15 лѣтъ указано на діаграммѣ № 3; изъ нея видно, что наибольшее количество переселенцевъ отправилось изъ губерній: Полтавской — 9,8%, Черниговской—7,6%, Курской—6,5% и Могилевской—6% всѣхъ ушедшихъ. Менѣе всего ушло изъ Астраханской, Вологодской и С.-Петербургской губерній и изъ Привислинскаго и Прибалтійскаго края.

На діаграммѣ № 4 указано прямое и обратное движеніе переселенцевъ и ходоковъ съ распредѣленіемъ ихъ по мѣстамъ прибытія за Уралъ. Первое мѣсто по количеству прибывшихъ (40,8%) занимаетъ Томская губ., за ней слѣдуетъ Акмолинская обл., 16,4%, Енисейская губ. 10%, Тобольская 7%, Тургайская обл. 5,2% и Приморская 4,9% общаго числа прибывшихъ. Самое незначительное

За Уралъ



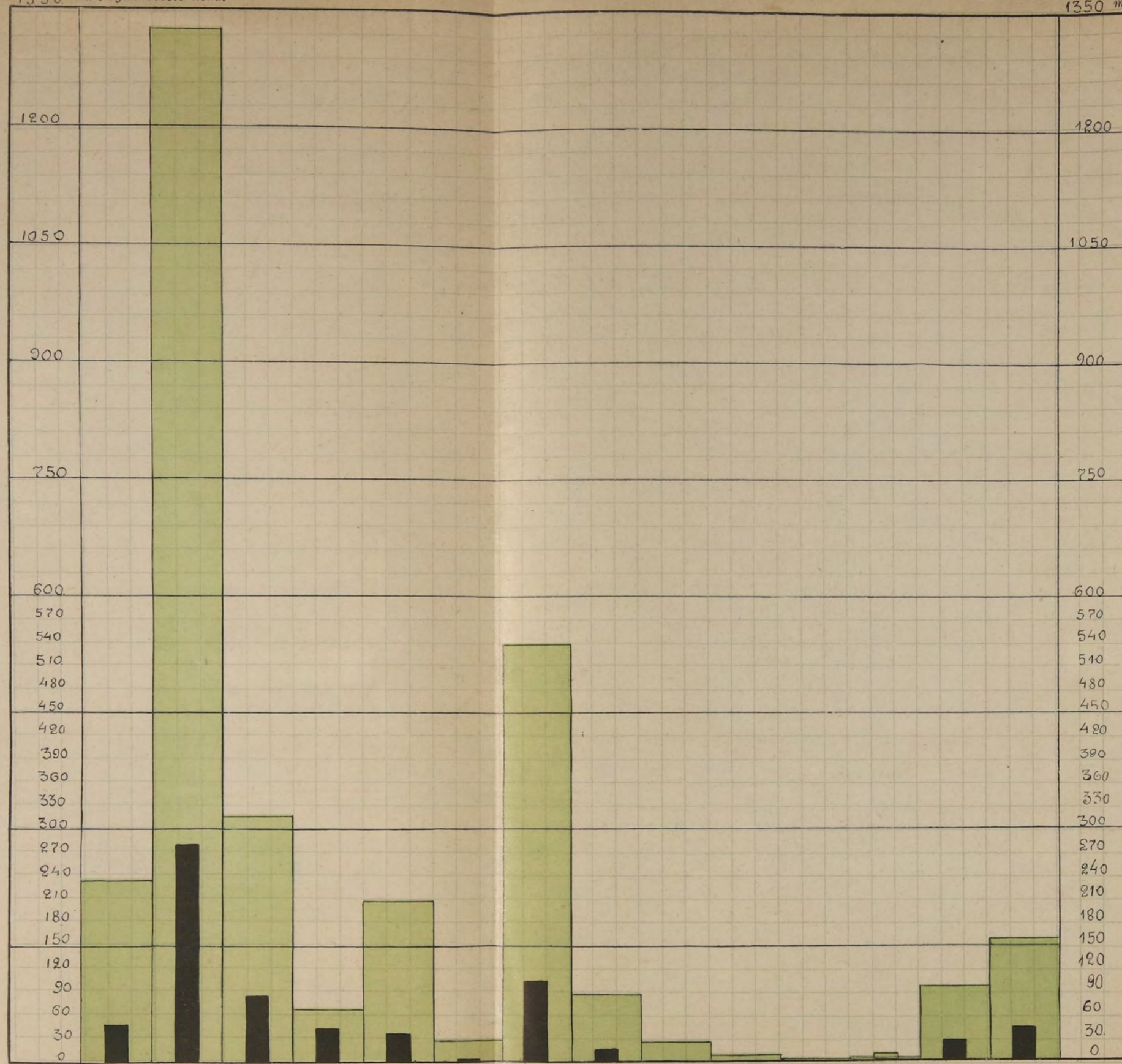
Образно.

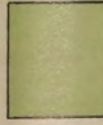



Переселенцы

Ходоки

Движение переселенцев и ходоков в уральном и образном направлении с 1896 по 1910 г. включительно с указанием по губерниям выхода.



 Переселенцы.
 Возвратки.

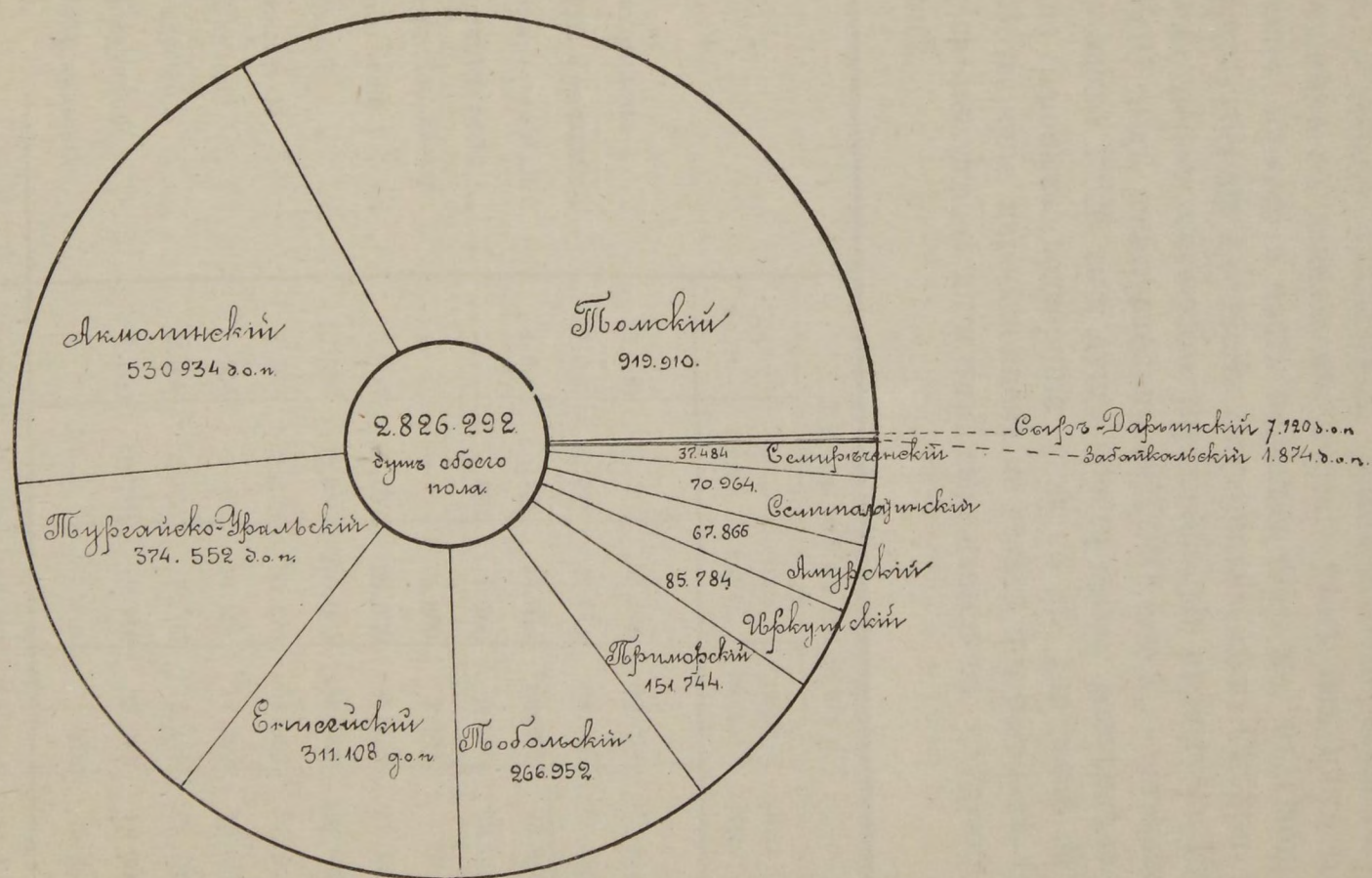
Прибыло за Уралъ.



Возвратилось изъ за Урала.

Изъяснение переселенцевъ и возвратовъ въ предметъ и объёмовъ направленийъ съ 1896 по 1910 годъ включительно съ распределениемъ по мѣстамъ прибытія за Уралъ.

Диаграмма № 5.



Окончательное водворение переселенцев за Ураломъ съ 1893 по 1910 г. включительно, съ распредѣленіемъ по переселенческимъ районамъ.

количество переселенцевъ прибыло въ Ферганскую, Забайкальскую и Сыръ-Дарьинскую области.

Цифры эти не говорятъ объ окончательномъ водвореніи, а только указываютъ количество переселенцевъ, прибывшихъ въ данную мѣстность;—часть изъ нихъ возвратилась обратно и часть перешла тамъ же, въ Сибири, въ другія губерніи и области. Водворилось же въ Сибири, по даннымъ переселенческаго управленія, въ періодъ съ 1892 по 1910 годъ включительно 481.240 семей, составляющихъ около 2.826 тыс. душъ обоого пола; распредѣленіе ихъ по районамъ водворенія указано въ діаграммѣ № 5.

Водвореніе переселенцевъ по годамъ въ районахъ Сибири за послѣднее пятилѣтіе выражается въ слѣдующей таблицѣ.

	Душъ обоого пола.				
	1906 годъ.	1907 годъ.	1908 годъ.	1909 годъ.	1910 годъ.
Акмолинскій	33.400	59.518	155.566	96.636	43.914
Тург. Уральскій	12.000	92.418	32.674	58.468	67.392
Семипалатинскій	4.800	8.784	12.074	20.318	22.988
Семирѣчинскій	—	4.664	1.300	9.510	22.010
Сыръ-Дарьинскій	—	—	4.800	2.105	214
Тобольскій	9.050	20.652	28.368	31.890	27.442
Томскій	10.558	135.880	270.000	158.352	189.088
Енисейскій	7.507	33.338	50.476	54.386	31.718
Иркутскій	956	9.072	14.102	17.294	15.316
Амурскій	2.688	8.856	8.089	15.198	24.732
Приморскій	8.600	42.780	12.946	25.918	18.900
Забайкальскій	—	—	—	572	1.302
Итого	89.556	415.962	550.386	490.628	469.966

Изъ данныхъ, опубликованныхъ переселенческимъ управленіемъ о движеніи переселенцевъ по мѣсяцамъ, видно, что переселенцы отправляются за Уралъ, главнымъ образомъ, въ мартъ, апрѣль, маѣ и іюнѣ (больше всего въ маѣ) и возвращаются обратно, преимущественно, осенью— въ сентябрѣ и октябрѣ. Усиленное движеніе въ Сибирь ходоковъ бываетъ тоже въ весенніе мѣсяцы и отчасти въ сентябрѣ; возвращаются ходоки большею частью въ маѣ, іюнѣ и октябрѣ.

Семьи, для которыхъ ходоки зачислили земли, въ теченіе зимы, обыкновенно, успѣваютъ ликвидировать свои дѣла на родинѣ— продаютъ усадьбы, мертвый и живой инвентарь и надѣльную землю; ранней весной они собираются въ путь. Въ случаѣ задержки для устройства дѣлъ на родинѣ, часть семьи остается дома и отправляется осенью. Какъ тѣ, такъ и другіе снабжаются документами на удешевленный проѣздъ и провозъ переселенческой клади, въ числѣ которой за послѣднее время нерѣдко встрѣчаются земледѣльческія орудія и даже машины.

Въ общемъ, относительно состоятельности переселяющихся за Уралъ, въ разные годы, въ Переселенческомъ Управленіи имѣются слѣдующія свѣдѣнія: за 10 лѣтъ (съ 1896 по 1906 годъ) число переселившихся, вовсе не имѣвшихъ на родинѣ земли, колеблется по годамъ отъ 10 до 29%, и у имѣвшихъ землю количество ея составляло, въ среднемъ, 4,6 десятинъ на семью.

За тѣ же десять лѣтъ имѣются слѣдующія данныя о перевозкѣ переселенцами клади: % ушедшихъ совсѣмъ безъ клади по годамъ колеблется отъ 11 до 38%; изъ ушедшихъ съ кладью каждой семьей, въ среднемъ, перевезено около 30 пудовъ.

Проѣздъ отъ средней губ. Европейской Россіи до Омска по переселенческому тарифу стоитъ около 4 р. 50 к. на человѣка и по коммерческому—18 руб., что составитъ на среднюю семью изъ 5-ти человѣкъ 22 р. 50 к. при льготномъ проѣздѣ и при полной оплатѣ проѣзда по

коммерческому тарифу—90 руб. Продовольствіе одной семьи въ теченіе 10—14 дней обходится около 10 руб. Такимъ образомъ, средняя стоимость проѣзда переселенческой семьи отъ мѣста посадки до Омска съ продовольствіемъ составляетъ, въ среднемъ, около 34 руб., а для отправляющихся безъ проходныхъ свидѣтельствъ около 100 руб.

Весьма важно выяснитъ хозяйственное положеніе переселенцевъ на мѣстахъ водворенія и вліяніе ихъ на хозяйство старожиловъ и киргизъ.

Изъ произведенныхъ въ 1893—1903 и въ 1896—1901 г.г. обслѣдованій 765-ти хозяйствъ переселенческихъ поселковъ ¹⁾, съ населеніемъ въ 60 тыс. душъ,—и 717-ти семей въ 382.165 душъ, видно, что переселенцы на новыхъ мѣстахъ живутъ значительно лучше, чѣмъ на родинѣ.

Количество живого инвентаря въ обслѣдованныхъ поселкахъ опредѣлялось въ нижеслѣдующихъ цифрахъ:

ПРЕДМЕТЫ.	Въ 100 поселкахъ.		Въ 208 поселкахъ.			Въ 233 поселкахъ.		Въ 224 поселкахъ.	
	На родинѣ.	Въ моментъ изслѣдов.	На родинѣ.	При водвореніи въ Сибирі.	Въ моментъ изслѣдов.	При водворен. въ Сиб.	Въ моментъ изслѣдов.	При водвореніи въ Сибирі.	Въ моментъ изслѣдов.
Хозяйствъ безъ всяк. скота .	996	607	2809	10697	1787	12431	357	5629	1461
Хозяйствъ со скотомъ . .	3168	3557	21127	14307	25524	1281	13355	9901	14069
У нихъ скота:									
Лошадей . . .	6027	6498	42230	25941	39005	2384	26401	21176	26181
Быковъ	—	—	15450	6795	54621	538	8962	13580	29504
Коровъ	4794	4888	31130	3508	39291	420	23139	10191	22651
Верблюдовъ	—	—	—	211	365	—	18	—	173
Итого крупнаго	10821	11386	88810	36455	133282	3342	63520	44947	78509
„ мелкаго .	—	11693	60755	—	131946	332	103170	28164	95570

¹⁾ Тобольской губ.—100 поселковъ, образовавшихся съ конца 70-хъ годовъ по 1892 годъ; въ Акмолинской обл. во всѣхъ уѣздахъ, Семипалатинской— въ двухъ и Тургайской обл. въ одномъ уѣздѣ всего—208 поселковъ; въ Степномъ краѣ, Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской губ.—233 поселка и въ Кустанайскомъ и Актюбинскомъ уѣздахъ Тургайской обл.—224 поселка.

Изъ приведенной таблицы видно, что количество скота по сравненію съ бывшимъ на родинѣ въ среднемъ значительно больше, а, по сравненію съ моментомъ водворенія въ Сибири, крупнаго скота увеличилось на 225% и мелкаго на 527%.

Число хозяевъ, имѣющихъ скотъ, возросло на 20%, а не имѣющихъ его уменьшилось на 37%. На среднее хозяйство на родинѣ приходилось 4,1 гол. крупнаго скота и 2,9 гол. мелкаго; а на поселкахъ въ Сибири—по 5-ти гол. крупнаго и по 5,2 мелкаго.

Мертвый инвентарь.

Предметы.	Въ 208 поселкахъ.		Въ 233 поселкахъ.		Въ 244 поселкахъ.	
	На родинѣ.	Въ моментъ изслѣд.	При водвореніи.	Въ моментъ изслѣд.	При водвореніи.	Въ моментъ изслѣд.
Хозяйствъ съ инвентарь	16.527	22.798	2.768	13.068	10.522	13.328
„ безъ инвентарь	7.105	4.513	10.921	644	5.008	2.202
Имѣли инвентаря штукъ	14.940	83.643	4.624	51.974	29.162	64.155
Въ томъ числѣ сельскохоз- машинь	316	1.567	—	—	1.735	6.295

Такимъ образомъ, сельскохозяйственный инвентарь у переселенцевъ богаче и лучше, чѣмъ былъ на родинѣ. Число хозяйствъ безъ инвентаря передъ переселеніемъ составляло 30%, въ Сибири же оно не доходитъ и до 17%; при водвореніи имѣли инвентарь 45% всѣхъ семей, а во

время обследованія 90%. Общее обезпеченіе инвентаремъ въ поселкахъ увеличилось въ 2¹/₂ раза, а число дорогихъ сельскохозяйственныхъ машинъ (жатки, вѣялки, сѣнокосилки и друг.) увеличилось въ 3¹/₂ раза.

Посѣвы и урожай.

	Въ 100 пос.	Въ 208 пос.	Въ 233 посел.		Въ 224 пос.	Всего.
			Въ степ. краѣ.	Въ Сибир. губерн.		
Число сѣющихъ хозяевъ .	3.412	24.101	3.904	9.187	13.315	53.919
Десятинъ всего посѣва . .	10.914	175.314	27.482	35.729	147.847	397.286
Въ среднемъ десятинь на хозяйство	3,2	7,2	7,0	3,9	11,1	7,3

Изъ этихъ цифръ видно, что средній посѣвъ на дворъ колеблется въ сибирскихъ поселкахъ между 3,2—3,9 десятинь и въ степномъ краѣ отъ 7 до 11,1 десятинь; средній же для всѣхъ равняется 7,3 десят. на дворъ. Размѣры эти не превышаютъ среднихъ размѣровъ крестьянскихъ посѣвовъ въ Европейской Россіи, но по сравненію хозяйства переселенцевъ съ тѣмъ, что они имѣли на родинѣ, оказывается, что 25% изъ нихъ *совсѣмъ* не имѣли земли, а 57% имѣли *всей* земли менѣе 7-ми десятинь на дворъ; слѣдовательно, на средній переселенческій дворъ на родинѣ приходилось менѣе 7-ми десятинь *всей* земли, а въ Сибири на среднее хозяйство приходится болѣе 7-ми десятинь только *одного* посѣва.

Потери старожилаго населенія съ приходомъ переселенцевъ заключаются въ произведенныхъ отрѣзкахъ при подготовительныхъ землеотводныхъ работахъ; часть земли, которую они привыкли считать своею собственностью, отходитъ отъ нихъ и поступаетъ въ пользованіе новоселовъ. Не смотря на то, что потери эти весьма незначительны,

т. к. при землеустройствѣ старожиламъ остается около 40—50 десятинъ на дворъ, тѣмъ не менѣе привычка къ простору сказывается, и въ Сибири раздаются жалобы коренного населенія на «обнищаніе». На самомъ дѣлѣ, по обследованію 1909 года, старожильческой дворъ обрабатываетъ не болѣе одной трети оставшейся у него послѣ отрѣзки площади земли и, если со временемъ, при увеличеніи числа душъ двора, будетъ разработанъ и весь участокъ, то за этотъ промежутокъ времени, надо полагать, культура настолько проникнетъ въ Сибирь, что существующій тамъ во многихъ мѣстахъ хищнической пріемъ обработки земли по залежной системѣ уничтожится. Въ настоящее же время наплывъ переселенцевъ, устраивающихся на новыхъ мѣстахъ, даетъ возможность старожиламъ сбывать новымъ сосѣдямъ излишки своего урожая и скота и, кромѣ того, повышается цѣнность ихъ земли.

При землеотводныхъ работахъ въ степяхъ съ киргизскимъ населеніемъ, излишняя земля отрѣзывается съ такимъ расчетомъ, что на каждую кибитку населенія остается въ среднемъ около 200 десятинъ ¹⁾).

При обследованіи Акмолинской обл. въ 1898—1908 гг. установлено, что за этотъ десятилѣтній періодъ благосостояніе киргизскихъ хозяйствъ увеличилось: % бѣдныхъ хозяйствъ по отношенію къ общему ихъ числу понизился въ Петропавловскомъ уѣздѣ съ 83% до 51%, въ Кокчетовскомъ — съ 79% до 49% и въ Омскомъ съ 67% до 55%; площадь киргизскихъ распашекъ увеличилась вдвое, число сѣющихъ хозяевъ въ помянутыхъ уѣздахъ возросло съ 5½ до 11 тыс. и площадь засѣянныхъ десятинъ съ 11 до 25 тыс.; благодаря поднявшимся цѣнамъ увеличилось скотоводство (въ Петропавловскомъ—на 120%, Омскомъ—на 52%, Кокчетовскомъ—на 68% и Адбасарскомъ—на 80%).

¹⁾ Въ Петропавловскомъ уѣздѣ отъ 74 до 323, Акмолинскомъ—отъ 85 до 286, Кокчетовскомъ — отъ 72 до 328, Адбасарскомъ — отъ 55 до 358 и Омскомъ—отъ 77 до 204 десятинъ.

Съ 1895 по 1910 годъ включительно правительство затратило на переселенческое дѣло 102.800 тыс. рублей.

За этотъ же періодъ переселилось въ Сибирь 2.826.292 человѣка, такимъ образомъ, расходъ, за всѣ 16 лѣтъ составляетъ на душу 36 руб. 37 коп. ¹⁾.

До 1895 года годовой расходъ на переселенческое дѣло колебался отъ 1—3 милліоновъ въ годъ; съ 1906 года дѣло развивается, и ассигнованія увеличиваются:

Въ 1906 году они составляютъ	4.985 тыс. руб.
» 1907 » » »	13.522 » »
» 1908 » » »	18.780 » »
» 1909 » » »	22.463 » »
» 1910 » » »	24.374 тыс. руб.

Смѣта 1911 года утверждена въ суммѣ 27.103 тыс. руб. и на 1912 годъ внесено 27.955 тыс. руб.

Расходы 1910 г. состояли изъ слѣдующихъ статей:

		% отъ общей суммы.
1. Содержаніе центрального управленія	144.050	0,57%
2. Учрежденія, завѣдывающія движеніемъ и водвореніемъ переселенцевъ	610.661	2,45%
3. Учрежденія, завѣдывающія образованіемъ переселенч. участковъ	1.923.470	7,72%
4. Расходы по образованію переселенческихъ участковъ	1.957.372	7,86%
5. Изслѣдованіе новыхъ колонизационныхъ раіоновъ	378.260	1,51%
6. Дорожные техники	189.400	0,76%
7. Расходы по проведенію дорогъ	2.353.872	9,45%
8. Гидротехники	230.700	0,92%

¹⁾ Если изъ общаго расхода вычесть подлежащія возврату ссуды, то поименованная затрата на душу уменьшится почти вдвое,

		% отъ общій суммы.
9. Расходы по гидротехническимъ работамъ	1.180.000	4,74%
10. Поземельно - устроительные отряды	648.494	2,60%
11. Выдачи по мѣстнымъ привилегіямъ службы	127.391	0,51%
12. Домообзаводственные ссуды	10.723.500	43,02%
13. Ссуды на общепользныя надобности	955.000	3,83%
14. Путевыя ссуды	251.500	1,00%
15. Врачебно продовольственная помощь	3.256.330	13,06%

Наибольшій расходъ составляютъ домообзаводственные ссуды (43%). По закону, каждая нуждающаяся, водворенная въ Сибири, семья въ первый годъ имѣетъ право получить на хозяйство: 150 руб. на Дальнемъ Востокѣ, а въ остальныхъ раіонахъ по 100 руб.; на второй годъ водворенія они могутъ получить дополнительно по 50 руб. на семью. Возвратъ ссудъ долженъ производиться, по истеченіи пяти льготныхъ лѣтъ, въ продолженіе слѣдующаго за ними 10-тилѣтія, равными годовыми платежами. Этой ссудой пользуются почти всѣ переселенцы.

Къ первому января 1911 года числилось за переселенцами капитальнаго долга—33.266.744 руб.

По возбужденному Государственной Думой вопросу о возвращеніи переселенцами взятыхъ ими ссудъ и по запросу объ этомъ казенныхъ палатъ, оказалось, что въ 1910 году возвращено переселенцами 380 тыс. рублей ссудъ всѣхъ категорій; при чемъ общая недоимка за прежніе годы составляла—1.774.830 рублей.

Въ отчетѣ переселенческаго управленія за 1909 годъ говорится, что, по мнѣнію завѣдывающихъ переселенческими раіонами, «ссуда, въ томъ размѣрѣ, какъ она выдается теперь, служить не самостоятельнымъ достаточнымъ сред-

ствомъ хозяйственнаго устройства, а лишь хорошимъ подспорьемъ для тѣхъ переселенческихъ семей, которыя *обладаютъ*, болѣе или менѣе значительными *личными* средствами.

Въ предстоящую сессію Государственной Думы предполагается внести проектъ измѣненія существующихъ ссудныхъ правилъ въ смыслѣ увеличенія размѣра ссудъ въ мѣстностяхъ водворенія, находящихся въ худшихъ условіяхъ, въ особенности на лѣсныхъ участкахъ, требующихъ раскорчевки; наряду съ этимъ въ раіонахъ, болѣе благоустроенныхъ и требующихъ для разработки сравнительно меньшаго труда, выдачу ссудъ предположено совсѣмъ отмѣнить.

Путевыя ссуды выдаются переселенцамъ въ случаяхъ крайней нужды, каждый разъ по особому представленію землеустроительной комиссіи, въ размѣрѣ отъ 50 до 100 р. на семью; условія возврата ихъ тѣ же, и общая сумма выданныхъ этого рода ссудъ составляетъ 1% всѣхъ расходовъ. Въ мартѣ сего года Высочайше утверждено постановленіе о разрѣшеніи выдачи путевыхъ ссудъ ходокамъ, и переселенцамъ, отправляющимся въ трудно заселяемые раіоны, съ отнесеніемъ расходовъ по проѣзду ихъ къ мѣстамъ новаго водворенія и обратно, по жел. дор., водянымъ или колеснымъ путямъ, на счетъ переселенческихъ кредитовъ.

Ссуды «на общепользныя надобности» выдаются на основаніи закона 19 апрѣля 1909 года цѣлымъ обществамъ и товариществамъ; по ходатайству же и поручительству послѣднихъ они могутъ быть выданы и отдѣльнымъ лицамъ. Выдача до 2.000 рублей на общество разрѣшается губернскимъ начальствомъ и свыше этой суммы Главноуправляющимъ землеустройствомъ и земледѣліемъ. Правила возврата ихъ тоже въ теченіе 10 лѣтъ, только безъ льготнаго пятилѣтія, при чемъ на надобности по первымъ

тремъ пунктамъ ¹⁾), съ разрѣшенія Главноуправляющаго землеустройствомъ, могутъ быть выдаваемы и безвозвратныя пособія.

Постройка церквей, молитвенныхъ и причтовыхъ домовъ производится на соединенныя средства Св. Синода и переселенческаго управленія. Въ 1910 году въ различныхъ переселенческихъ районахъ построено и частью закончивалось постройкой 72 церкви, 3 молитвенныхъ и 51 причтовыхъ домовъ. Постоянные причты содержатся на средства Св. Синода; кромѣ нихъ существуютъ еще на средства переселенческаго управленія разъѣздные причты, для исполненія духовныхъ требъ тамъ, гдѣ еще не организованы приходы.

Школьное дѣло тоже развивается: къ началу 1911 года въ переселенческихъ поселкахъ Сибири открыто 212 министерскихъ и 36 церковно-приходскихъ школъ и, кромѣ того, обезпечено постройкой 154 школьныхъ зданія. Расходы по постройкѣ школъ и обученію несутъ, кромѣ переселенческаго управленія, Св. Синодъ и Министерство Народнаго Просвѣщенія.

Съ развитіемъ переселенія въ Сибири постепенно назрѣлъ вопросъ о внутринадѣльномъ размежеваніи въ отдѣльныхъ обществахъ: образовавшись вначалѣ изъ нѣсколькихъ переселившихся семей сибирскія общества ежегодно, съ прибытіемъ новыхъ переселенцевъ, росли; при чемъ вновь прибывшія партіи, въ порядкѣ нарѣзки земли и пользованіи своими долями, зачастую расходились со своими предшественниками. Напримѣръ, партія перваго года нарѣзаетъ въ отведенномъ участкѣ необходимую пахотную

¹⁾ Общепольными надобностями признаются: 1) обводнительныя и осушительныя сооруженія (колодцы, запруды, плотины, каналы); 2) дорожныя сооруженія (дороги, гати, мосты и переправы); 3) постройка обществ. зданій (школы, церкви, зернохранилища, волостныя и сельскія прав.); 4) пожарная охрана (машины и инструм.); 5) различныя сельскохоз. предпріятія (мельницы, кирпичныя зав. и пр.) и 6) внутринадѣльное межеваніе (наемъ землемѣровъ, составленіе плановъ и пр.).

землю подворно, межа къ межѣ; прибывшіе на второй годъ нарѣзаютъ себѣ такимъ же порядкомъ пахотную землю только въ большемъ размѣрѣ на дворъ, чѣмъ ихъ предшественники; оставшая земля этихъ двухъ партій до полагающейся имъ 15-ти десятинной нормы остается въ общинномъ ихъ владѣніи; но на третій годъ приходитъ новая партія и всю причитающуюся ей по нормѣ землю отводятъ въ отдѣльныхъ отрубяхъ на свободныхъ частяхъ участковъ; приходящіе въ слѣдующіе годы новоселы нарѣзаютъ себѣ землю еще какимъ-нибудь новымъ порядкомъ. Въ результатѣ между разновремено водворившимися партіями возникаютъ серьезныя земельныя недоразумѣнія, которыя возможно прекратить только размежеваніемъ всего участка на хутора или отруба.

Такое положеніе въ сибирскихъ обществахъ создано почти повсемѣстно.

Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ работы по внутринадѣльному размежеванію признаются неотложными, переселенческое управленіе производитъ ихъ на свой счетъ. Въ виду сильнаго спроса на такія размежеванія и, въ большинствѣ случаевъ, невозможности устроиться своими средствами, обществамъ, ходатайствующимъ о выдѣленіи ихъ на отруба, выдаются ссуды на наемъ землемѣровъ. Составленные частными наемными землемѣрами планы размежеванія провѣряются казенными землемѣрами и затѣмъ, вмѣстѣ съ общественными приговорами, представляются на утвержденіе въ уѣздныя крестьянскія управленія.

Насколько въ Сибири сильно требованіе на внутринадѣльное размежеваніе, указываетъ тотъ фактъ, что тамъ за короткое время возникъ цѣлый рядъ частныхъ землемѣрныхъ товариществъ: «Землемѣрныя компаніи», «Землемѣрное инженерное товарищество» и др. Съ помощью этихъ компаній въ 1908 году въ одномъ Томскомъ районѣ размежевано 86½ тыс. десятинъ съ 5½ тыс. душевыхъ надѣловъ; дѣлились подворно 19 обществъ и на хутора—2. Въ 1909 году размежеваніе производилось уже на 246 тыс.

десятинахъ, съ 16 тыс. надѣловъ; дѣлилось 69 обществъ, изъ нихъ 12 на хутора; наконецъ, въ 1910 г. поступили просьбы о размежеваніи отъ 88 обществъ съ площадью въ 350 тыс. десятинъ.

Средняя плата землемѣру за десятину размежеванія установилась около 50 коп.; ссуда же выдается отъ 21 до 27 коп. на десятину.

На содержаніе центрального управленія, мѣстныхъ учреждений и служащихъ въ нихъ чиновъ въ 1910 году израсходовано 3.226 тыс. руб., что составляетъ около 13% всѣхъ расходовъ.

Для завѣдыванія передвиженіемъ и водвореніемъ переселенцевъ на мѣстахъ, центральнымъ управленіемъ откомандировываются за Уралъ чиновники особыхъ порученій; изъ числа ихъ водвореніемъ переселенцевъ на мѣстахъ завѣдываетъ 113 начальниковъ подрайоновъ съ 22 помощниками; площадь cadaго подрайона составляетъ 10—15 тыс. долей. Передвиженіе переселенцевъ сосредоточено подъ наблюденіемъ двухъ начальниковъ районовъ, при которыхъ состоятъ 24 помощника; западный районъ расположенъ до станціи Обь и по р. Иртышу, восточный—отъ станціи Обь до Иннокентьевской и р.р. Обь и Амуръ; въ Семипалатинской, Сыръ-Дарьинской, Семирѣченской и Приморской областяхъ, въ виду отдаленности, передвиженіемъ переселенцевъ завѣдываютъ мѣстные чины по водворенію.

Дорожное дѣло и гидротехническія работы сосредоточены подъ вѣдѣніемъ 20 инженеровъ и 220 техниковъ и гидротехниковъ.

На проведеніе дорогъ въ Сибири въ 1910 году израсходовано 2.354.000 рублей и гидротехническія работы 1.180.000 рублей.

Устройству дорогъ предшествуютъ изысканія, стоимость ихъ 20—25 рублей верста; затѣмъ проведеніе полотна, постройка мостовъ, гатей и пр. — обходится 923—930 р. верста. За послѣднее трехлѣтіе проведено 5.200 верстъ и въ текущемъ году проектировано еще 2.714 верстъ но-

выхъ дорогъ. Содержаніе въ исправности и ремонтъ дорогъ стоитъ около 50 рублей на версту.

Затраты на гидротехническія работы по стоимости распадаются на двѣ, почти равныя, части—предварительныя изысканія и сооруженіе колодцевъ и водохранилищъ. Изысканія производятся спеціальными партіями мелкаго и глубокаго буренія и нивелировочными; работы по изысканіямъ производятся на всѣхъ участкахъ, предполагаемыхъ къ заселенію и на тѣхъ изъ заселенныхъ, гдѣ встрѣчается въ этомъ нужда. Въ 1910 году работало 105 партій мелкаго буренія, 12 глубокаго и 52 нивелировочныхъ; въ настоящемъ году число ихъ увеличилось до 205 и по смѣтѣ 1912 года проектировано 234 партіи мелкаго буренія, 23 глубокаго и 30 нивелировочныхъ. Колодцы строятся деревянные, каменные, а въ послѣднее время и бетонные; стоимость одного колодца, въ зависимости отъ раіона и матеріала постройки колеблется отъ 205—325 рублей. Съ 1906—1910 г. включительно въ различныхъ мѣстностяхъ за Ураломъ оборудовано 4.242 колодца и 45 водохранилищъ; къ послѣнимъ относятся: сооруженіе прудовъ, котловановъ, обводненіе озеръ и расчистка и обдѣлка ключей; въ среднемъ расходъ на одно водохранилище составляетъ 5—6 тысячъ рублей.

Поземельно устроительные отряды въ Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской губерніяхъ и Забайкальской области организованы для опредѣленія и нанесенія на планы границъ общихъ надѣловъ цѣлыхъ селеній, не касаясь внутринадѣльнаго межеванія; такихъ отрядовъ 5, состоящихъ изъ 14 отдѣльныхъ партій; полное содержаніе одной партіи со всѣми расходами на работы и разъѣзды обходится около 50 тыс. рублей въ годъ. Съ 1898—1910 годъ изъ общей площади, подлежащей землеустройству, состоящей, не считая переселенческихъ участковъ, изъ $33\frac{1}{2}$ милліоновъ десятинъ, окончательно отграничено только 5.937 тысячъ десятинъ, или около 36,7%.

Врачебная помощь оказывается переселенцамъ въ мѣ-

стахъ водворенія и по пути ихъ слѣдованія за Уралъ. Въ первомъ случаѣ она сводится къ устройству постоянныхъ врачебныхъ и фельдшерскихъ пунктовъ и больницъ, въ которыхъ больные принимаются амбулаторно и станціонарно; въ настоящее время въ различныхъ раіонахъ Сибири расположено около 200 такихъ пунктовъ обслуживаемыхъ 80 врачами и 300 фельдшерами.

Для подачи врачебно питательной помощи въ пути при главныхъ и узловыхъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ организованы особые продовольственные пункты—содержаніе ихъ въ зависимости отъ количества проходящихъ черезъ эти пункты переселенцевъ и ходоковъ обходится отъ 6 до 10 тысячъ рублей въ годъ.

Разспрашивая во время объѣзда Комиссіи встрѣчавшихся на станціяхъ переселенцевъ, пришлось вынести общее впечатлѣніе, что переселенцу при теперешнихъ условіяхъ нужно нѣсколько лѣтъ, иногда до пяти и даже до семи, чтобы сдѣлаться настоящимъ хозяиномъ, обзавестись необходимымъ живымъ инвентаремъ и сѣсть прочно на землю. Съ другой стороны, всѣ въ одинъ голосъ говорятъ что, переселившись на новыя мѣста, крестьяне достигаютъ главнымъ образомъ, сытости; но денежные заработки крайне ничтожны, и, не смотря на освобожденіе въ первые 5 лѣтъ отъ государственныхъ налоговъ, во взносѣ волостныхъ сборовъ отмѣчаются постоянныя недоимки.

Обычно подобные результаты относятъ на счетъ нераспорядительности переселенческаго управленія, но это, очевидно, слишкомъ спѣшное заключеніе.

При знакомствѣ на мѣстѣ съ представителями переселенческаго управленія мнѣ пришлось убѣдиться, что въ его средѣ не мало людей, вполне преданныхъ дѣлу хозяйственнаго водворенія крестьянъ на новыхъ мѣстахъ и даже прямо фанатиковъ своего дѣла, прилагающихъ заботу о возможномъ улучшеніи условій жизни переселенцевъ не за страхъ, а за совѣсть. Въ самыхъ пріемахъ и средствахъ,

которые выработаны мѣстной администраціей, нужно отмѣтить цѣлый рядъ мѣропріятій вполне цѣлесообразныхъ таковы: проведеніе проселочныхъ дорогъ къ отведеннымъ площадямъ, рытье колодцевъ для водоснабженія, снабженіе сѣменами, земледѣльческими орудіями и машинами, проектированное, но еще не осуществленное снабженіе крестьянъ лучшимъ скотомъ по заготовочнымъ цѣнамъ и, наконецъ, предполагаемая подготовка и корчеваніе таежныхъ мѣстъ.

Все это заслуживаетъ серьезнаго вниманія тѣмъ болѣе, что въ этомъ отношеніи имѣется много общаго съ опытомъ китайскаго правительства въ Манчжуріи, гдѣ переселеніе идетъ въ значительно болѣе широкомъ масштабѣ, чѣмъ наше.

Не входя въ подробное описаніе системы и пріемовъ китайскаго переселенческаго дѣла, остановлюсь только на главныхъ его чертахъ.

Вопросъ о скорѣйшемъ заселеніи Манчжуріи китайцами составляетъ въ настоящее время одну изъ насущныхъ задачъ китайскаго правительства ¹⁾, въ виду опредѣленнаго сознанія, что возможное отпаденіе отъ Китая Манчжуріи, чуждой по своему племенному составу остальному государству, не явится для китайскаго народа жизненнымъ вопросомъ, и что, въ случаѣ дѣйствительной утраты Китаемъ этого края, не связаннаго съ другими частями имперіи экономическими интересами, такое отпаденіе сравнительно слабо затронетъ народное чувство.

Вслѣдствіе этого правительство старается съ одной стороны скорѣе заселить китайцами эту окраину, а съ другой развить въ ней китайскую промышленность. Чтобы содѣйствовать планомерному проведенію этой политики въ Манчжуріи, туда командированъ извѣстный китайскій капиталистъ Чжанъ-цинъ, ученый, энергичный промышленный дѣятель, проявившій себя постройкой многихъ заводовъ и

¹⁾ По свѣдѣніямъ, собраннымъ на мѣстѣ, мнѣніе это высказывается открыто фкторыми высшими китайскими администраторами.

устройствомъ прошлогодней промышленной выставки въ *Нанкинъ*.

Чжанъ-цинъ появился въ Харбинѣ въ нынѣшнемъ юнѣ (1911 г.) съ цѣлой программой обследованія, порученной ему регентомъ. Въ числѣ пунктовъ этой программы имѣется и колонизаціонное дѣло.

Для помощи этому послѣднему *Чжанъ-цинъ* предполагаетъ устроить нѣсколько промышленныхъ заводовъ и скупить свободные участки земель для привлеченія на нихъ китайскихъ переселенцевъ изъ южныхъ провинцій Китая.

Одинъ изъ китайскихъ чиновниковъ, завѣдывающій переселенческимъ дѣломъ въ присунгарійскомъ краѣ, высказывалъ совершенно откровенно, что Китай сознаетъ, что съ момента русско-японскаго сближенія территоріальной цѣлости Манчжуріи угрожаетъ большая опасность, что китайцы безсильны пока противиться насилію, чинимому державами, которыя имѣютъ армію, технически лучше оборудованную. Единственный выходъ изъ создавшагося положенія Китай видитъ въ томъ, чтобы поспѣшно перебросить въ Манчжурію милліоны китайскихъ семействъ и разумно и энергично итти по пути колонизаціи края, усилиться численно во всѣхъ пограничныхъ раіонахъ, стараться приспособить къ себѣ мѣстное населеніе, а не самимъ приспособляться къ чужому быту.

„Речь идетъ теперь о томъ, прибавляетъ онъ, кому должна принадлежать Манчжурія: ея ли естественнымъ хозяевамъ, или, благодаря преступному попустительству, ей предстоитъ очутиться въ рукахъ двухъ державъ, на бумагахъ уже раздѣлившихъ Манчжурію. При такомъ оборотѣ дѣла нельзя ни передъ чѣмъ останавливаться. Переселенцы должны быть заинтересованы всевозможными льготами. Необходимо также оградить ихъ отъ всякихъ могущихъ быть на первыхъ порахъ насилій со стороны хунхузовъ и произвола мѣстныхъ властей (!), дабы они не покинули занятыхъ уже участковъ. Когда же они будутъ жить осядло, то въ личныхъ ихъ интересахъ будетъ создать изъ своей среды армію и сформировать

дружины, готовые съ оружіемъ въ рукахъ защищать свои родныя жилища и имущество».

Что эти слова являются отраженіемъ колониальной программы самого китайскаго правительства, видно изъ того, что по ходатайству вице-короля Чжао-эръ-сюня, ему отпущено уже изъ бѣднаго имперскаго казначейства 14 милліоновъ долларовъ (около 12 милліоновъ рублей) на переселенческое дѣло и 7 милліоновъ долларовъ (около 6 милліоновъ рублей) на разныя промышленныя предпріятія.

Кромѣ того, около 30% новаго займа въ 10 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ, также предназначены для колонизаціонныхъ цѣлей въ Манчжуріи и Монголіи.

Въ цѣляхъ поощренія переселенія проектированы въ 1911 году особыя правила¹⁾, по которымъ не только оказывается различнаго рода помощь переселенцамъ, но и предположены разныя награды чиновникамъ и предпринимателямъ, которые будутъ содѣйствовать привлеченію извѣстнаго числа переселенцевъ. Такъ, если собственникъ пустоши самостоятельно привлечетъ переселенцевъ, и съ поднятыхъ имъ пустошей начинаютъ поступать подати, при чемъ занятая площадь достигаетъ 600 шанъ (около 360 десятинъ), то его награждаютъ шарикомъ 7-й степени (золотой); если разработано 800 шанъ, то дается шарикъ 6-го класса (бѣлый), а если 1.000 шанъ — 5-го класса (хрустальный).

Если частное общество привлечетъ 20.000 переселенцевъ и воздѣлаетъ 100.000 шанъ, то о томъ представляется императору для особой награды. Съ другой стороны нерадивыхъ чиновниковъ, привлекшихъ менѣе 2.500 переселенцевъ, предлагается увольнять отъ службы.

Что касается самихъ переселенцевъ, то по ст. 7 проектированныхъ правилъ, кромѣ практикуемыхъ и у насъ субсидій, ссудъ и удешевленнаго проѣзда, если у нихъ не хватитъ средствъ на постройку жилищъ, то изъ земле-

¹⁾ Очеркъ заселенія китайскаго Пріамурья. Вѣстникъ Азіи № 7. 1911 г.

устроительной конторы командируются специалисты для постройки удобных жилых помѣщеній, при чемъ уплата за постройку погашается въ разсрочку. Ссуды выдаются въ размѣръ до 400 ланъ (около 500 руб.) съ погашеніемъ въ теченіе 25 лѣтъ. Нужно, впрочемъ, отмѣтить, что китайское правительство усиливаетъ льготы въ Пріамурьи и постепенно ослабляетъ ихъ въ болѣе южныхъ областяхъ Манчжуріи.

Тѣмъ не менѣе колонизаціонное движеніе китайцевъ направляется, главнымъ образомъ, туда, гдѣ предвидятся экономическія выгоды. Пріамурье заселяется сравнительно слабѣе ¹⁾ чѣмъ плодородныя мѣста по Сунгари и выгодныя по условіямъ сбыта территоріи вблизи линіи Китайской-Восточной дороги. На эксплуатаціи послѣдней это отразилось очень выгодно, и ея перевозки хлѣба и особенно бобовъ растутъ въ весьма серьезной прогрессіи. Такъ—дорога перевезла хлѣбныхъ грузовъ:

въ 1906 году	4.721.000	пудовъ
» 1907 »	11.778.000	»
» 1908 »	17.046.000	»
» 1909 »	25.591.000	»
» 1910 »	33.315.000	«

Примѣръ этотъ показываетъ, чего можно ждать при усиленномъ переселеніи въ раіоны нашихъ сибирскихъ линій русскихъ поселенцевъ.

Опредѣлить размѣры колонизаціи Манчжуріи, въ виду отсутствія данныхъ, довольно трудно. Трудность усугубляется еще и особымъ характеромъ китайскаго переселенія, которое имѣетъ двойственный характеръ. Главная переселенческая волна, направляющаяся въ Манчжурію, представляетъ движеніе на заработки, нѣчто въ родѣ

¹⁾ Отчетъ Харбинскаго биржевого комитета за 1910 годъ, на основаніи свѣдѣній Айгунскаго Даотая утверждаетъ, что Китайское Пріамурье заселилось только въ половину того, что было до разгрома его въ 1900 году.

итальянской эмиграции въ Аргентину; ѣдутъ одни мужчины; по прошествіи 1—2-хъ лѣтъ, заработавъ извѣстную сумму денегъ, возвращаются въ Китай. Другая волна, сравнительно меньшая, это настоящее переселеніе. Напримѣръ, по статистикѣ таможенъ 5-ти портовъ, черезъ которые идетъ морская перевозка переселенцевъ, въ 1909 году прибыло въ Манчжурію моремъ 248 тысячъ человѣкъ, а обратно уѣхало 152 тысячи; такимъ образомъ, осѣло болѣе 94 тысячъ; въ 1910 году прибыло 255 тысячъ; обратно выѣхало 161 тысяча и осталось тоже нѣсколько болѣе 94 тысячъ. Опредѣлить же общую прибыль населенія Манчжуріи отъ прилива переселенцевъ прямо невозможно, такъ какъ самая численность населенія подсчитывается различно, ибо статистики населенія въ Манчжуріи никакой не ведется. По свѣдѣніямъ наиболѣе освѣдомленныхъ китайскихъ морскихъ таможенъ населеніе въ Манчжуріи равняется 17 милліонамъ, по подсчетамъ мѣстныхъ китайскихъ властей—22 милліонамъ. Тѣмъ не менѣе переселеніе въ Манчжурію изъ Китая приходится по разнымъ признакамъ считать очень значительнымъ. Главный притокъ переселенцевъ наблюдается въ мѣстности на сѣверо-востокъ отъ Харбина. Тутъ въ короткое время изъ двухъ довольно небольшихъ уѣздовъ образовалось 3 значительныхъ округа. Въ одномъ изъ нихъ Тункенѣ, который на картахъ, относящихся къ періоду русско-японской войны, обозначался совершенно незаселеннымъ, въ настоящее время числится болѣе 370.000 жителей и распахано 580 тысячъ десятинъ.

Задавшись планомъ заселенія граничащей съ Манчжуріей сѣверо-восточной Монголіи, китайское правительство въ послѣдніе 10 лѣтъ послѣдовательно проводитъ также и политику отчужденія монгольскихъ земель и обращаетъ ихъ подъ колонизацію китайскихъ переселенцевъ. Для этого оно пользуется задолженностью монгольскихъ князей въ пекинскихъ банкахъ, погашаетъ ихъ долги и въ вознагражденіе за это переводитъ на себя огромныя площади

плодоносныхъ земель, прилегающихъ къ линіи Китайской—Восточной дороги отъ Харбина до Хайлара. Хотя по законамъ Монголіи земля принадлежитъ не одному князю, а всему народу, тѣмъ не менѣе, не смотря на протесты населенія, заселеніе отобранныхъ земель идетъ своимъ порядкомъ. Такимъ образомъ въ 4 княжествахъ—Сѣверный Горлосъ, Дурбетъ, Чжалайтъ и Чжасенту еще съ 1901 г. заселяются по 1 милліону шанъ въ каждомъ (по 600.000 десятинъ).

Въ княжествѣ Бованъ захвачено $\frac{4}{5}$ всей территоріи, и въ немъ на 20.000 монголовъ приходится уже 500.000 китайскихъ поселенцевъ. Въ княжествахъ Бинту, Дорхонъ и въ Южномъ Голосѣ также образованы новые китайскіе уѣзды. Въ княжествѣ Джалайтъ основаны и строятся 5 новыхъ городовъ: Монгонджо, Табомодо, Ханге, Чол-хото и Алтанъ-Чжурхо, и только въ Дурбетскомъ хошунѣ (княжество) колонизація 600.000 десятинъ подвигается туго, такъ какъ земли оказались плохого качества ¹⁾.

Не приводя дальнѣйшихъ цифръ по заселенію отдѣльныхъ областей, отмѣчу только, что въ послѣдніе три—четыре года въ сѣверную Манчжурію, по мѣстнымъ подсчетамъ, переброшено въ общемъ свыше $1\frac{1}{2}$ милліона переселенцевъ ²⁾.

Если примемъ при этомъ въ расчетъ, что въ нашемъ Пріамурьѣ вмѣстѣ съ Забайкальской, Якутской и Приморской областями за три года (1907—1909) водворилось всего 114.000 переселенцевъ, то русскую переселенческую дѣятельность на Дальнемъ Востокѣ отнюдь нельзя назвать интенсивной.

V.

Изложенные выше факты приводятъ, прежде всего, къ выводу, что сибирскія линіи нельзя разсматривать, какъ

¹⁾ По свѣдѣніямъ, собраннымъ на мѣстѣ.

²⁾ Вѣстникъ Азіи 1911 г., № 7, стр. 42.

отдѣльныя желѣзныя дороги, а необходимо брать весь, такъ называемый, Великій Сибирскій Путь во всей совокупности его экономическихъ условій.

Съ другой стороны выясняется, что на сибирскій путь отнюдь нельзя смотрѣть какъ на коммерческую линію, развивающую свою доходность по мѣрѣ нормальнаго роста прилегающихъ къ нему раіоновъ; наоборотъ, его прямое назначеніе—служить широкимъ государственнымъ цѣлямъ, и только въ достиженіи этихъ послѣднихъ лежитъ залогъ поднятія доходности самой сибирской линіи. Являясь служебнымъ орудіемъ для осуществленія государственныхъ проблемъ по отношенію къ Сибири, дорога исполнить свое главное назначеніе и, создавая благосостояніе Сибири, будетъ ковать свое собственное благополучіе.

Изъ предыдущаго изложенія уже было видно, что при незначительномъ населеніи, которое имѣется въ настоящее время въ огромныхъ раіонахъ, прилегающихъ къ сибирской магистральной, послѣдней долго еще придется ждать развитія своей доходности. При проѣздѣ, во многихъ мѣстахъ раскрываются прекрасныя виды, живописныя горы, покрытыя лѣсами, обширныя пастбища, многоводныя рѣки..., но все это поражаетъ своею безжизненностью, отсутствіемъ людей и животныхъ. Богатый край, какъ спящая красавица, ждетъ еще своего принца, и пробудить страну должна желѣзная дорога. Но и сама дорога тянется узкой лентой, оживляющей лишь незначительную полосу въ какихъ-нибудь 100 — 200 верстъ; необходимо самое внимательное изученіе края въ цѣляхъ опредѣленія, въ какую сторону должны отрасти щупальца большой магистральной, чтобы вызвать жизнь въ дремлющихъ нынѣ областяхъ. Изученіе края должно охватывать планомѣрно всю схему сибирскихъ интересовъ, и уже это одно указываетъ, что оно не подь силу отдѣльнымъ управленіямъ сибирскихъ дорогъ. Какъ бы широко ни простиралось изученіе мѣстныхъ интересовъ, оно во многихъ случаяхъ не только останется несогласованнымъ съ общими нуждами

Сибири, но даже может идти въ разрѣзъ съ выгодами всей магистрали.

Одно существованіе линій Амурской и Китайской-Восточной, а въ дальнѣйшемъ еще и Калганъ-Кяхтинской, при раздѣльномъ руководствѣ коммерческой жизнью каждаго изъ обслуживаемыхъ ими направленій, приведетъ къ нелѣпой конкуренціи различныхъ кассъ одной и той же русской казны. Уже одна наличность такихъ конкурентныхъ линій предрѣшаетъ необходимость общаго руководства ихъ коммерческой жизнью въ одномъ какомъ-либо органѣ.

Даже теперь, когда еще Амурская дорога только въ началѣ своего осуществленія, а Калганъ - Кяхтинское направленіе еще не вышло изъ области проектовъ, необходимость общаго руководства въ тарифномъ и въ коммерческомъ дѣлѣ сибирской магистрали является насущной; на примѣръ, правильная постановка пассажирскаго транзита до извѣстной степени страдаетъ отъ раздѣльнаго распоряженія этимъ дѣломъ различными управленіями; для Китайской Восточной дороги важно, чтобы потокъ пассажировъ направлялся на Владивостокъ, а не на Дальній, и она, понятно, употребляетъ всѣ усилія, чтобы поощрить первое направленіе и затормозить второе; между тѣмъ первое направленіе совпадаетъ съ необходимостью для европейскихъ путешественниковъ, ѣдущихъ въ Шанхай, Гонгконгъ, Индокитай и Австралію, дѣлать крюкъ болѣе чѣмъ въ 1000 верстъ по всей Японіи, и, понятно, что они предпочитаютъ, хотя бы съ неудобствами на участкѣ Харбинъ-Куаньчендзы, но ѣхать черезъ Дальній. Между тѣмъ извѣстныя затрудненія, проводимыя на Китайской-Восточной дорогѣ, понятныя съ точки зрѣнія ея интересовъ, уменьшаютъ общее количество пассажировъ по всей магистрали и оставляютъ нѣкоторые экспрессы мало населенными. Отсутствіе общаго руководства сказывается и на маломъ развитіи перевозокъ въ сношеніяхъ Россіи съ Японіей и Китаемъ. Въ Токагамѣ мнѣ при-

шлось узнать въ отдѣленіи Русско-Азіатскаго банка, что послѣдній имѣетъ значительныя дѣла по экспорту шелка черезъ Марсель въ Москву. Хотя въ количественномъ отношеніи шелкъ и не представляетъ для Сибирской желѣзной дороги особенно интереснаго груза, но отсутствіе возможности отправить шелкъ черезъ Сибирь передаетъ шелковую торговлю въ не русскія руки, и русской промышленности приходится переплачивать за ненужное посредничество.

Примѣръ съ шелкомъ далеко не единичный; отсутствіе прямыхъ соглашеній по перевозкамъ ввозныхъ и вывозныхъ товаровъ съ Японіей, Кореей и Китаемъ, несомнѣнно, уменьшаетъ обороты сибирской внѣшней торговли съ этими странами и вноситъ въ самыя торговыя сношенія дорого стоящаго осложненія и затрудненія. До сихъ поръ, напримѣръ, прямыя сношенія Ханькоу съ Россіей, несмотря на непрерывный желѣзнодорожный путь, соединяющій его съ сибирской магистралью, не урегулированы никакимъ соглашеніемъ.

То же можно сказать и о сношеніяхъ съ Кореей и Японіей въ Манчжуріи, не говоря уже о смѣшанныхъ желѣзнодорожно морскихъ сообщеніяхъ съ Японіей.

А между тѣмъ отсутствіе такихъ соглашеній отражается крайне ничтожными цифрами нашей внѣшней торговли на Дальнемъ Востокѣ.

Но кто же будетъ заботиться о такихъ мѣропріятіяхъ, если не будетъ общаго руководящаго органа?

Наконецъ, и согласованіе дѣйствій нашихъ сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ съ политикой русскихъ интересовъ въ Монголіи и на Дальнемъ Востокѣ требуетъ также руководства изъ центра. Довольно яркій примѣръ представляетъ вопросъ о колонизаціи Манчжуріи китайцами; для доходности Китайской Восточной дороги приливъ къ ея полосѣ новыхъ поселенцевъ безусловно выгоденъ, ибо съ развитіемъ новыхъ запашекъ растутъ и перевозки хлѣба по дорогѣ. Послѣдняя, дѣйствуя въ своихъ интересахъ,

можетъ оказать такой колонизаціи серьезную поддержку создавая выгодныя условія для сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ; а между тѣмъ еще вопросъ, выгодно ли это съ точки зрѣнія общей политики Россіи на Дальнемъ Востокаѣ.

Однимъ словомъ, при самомъ общемъ ознакомленіи съ интересами частными и общими 4-хъ сибирскихъ линій, приходишь къ выводу, что и въ видахъ скорѣйшаго развитія Сибири, и въ цѣляхъ увеличенія доходности транс-сибирской магистральной—необходимъ органъ, который согласовалъ бы въ общей планомѣрной схемѣ главнѣйшія руководящія начала для ея коммерческо экономической дѣятельности. Для такого руководства нѣтъ надобности сколько-нибудь измѣнять существующую организацію управленій 4-мя сибирскими дорогами и техническая эксплуатація и мѣстное коммерческое управленіе могутъ оставаться на прежнихъ основаніяхъ и при прежнихъ вѣдомствахъ; но для всѣхъ управленій и для всѣхъ вѣдомствъ должны быть обязательны руководящія указанія того органа, который будетъ созданъ для разработки общихъ мѣропріятій по Сибири, разъ его постановленія будутъ утверждены въ установленномъ порядкѣ.

Такой сибирскій комитетъ могъ бы объединить въ своемъ вѣдѣніи всю совокупность мѣропріятій для созданія и развитія культурной жизни Сибири, при чемъ нѣтъ надобности придавать ему какія-либо распорядительныя функціи, которыя врывались бы въ сферу дѣятельности существующихъ учреждений, а предоставитъ лишь разработку административныхъ предположеній и законопроектвъ, или утверждаемыхъ Совѣтомъ Министровъ, или вносимыхъ имъ на разрѣшеніе законодательныхъ органовъ.

Первая забота такого комитета должна быть направлена на переселенческій вопросъ, такъ какъ самая слабая сторона Сибири—ея ничтожная населенность.

Затѣмъ его вниманіе должны привлечь горное и лѣсное дѣло и наконецъ, само желѣзнодорожное хозяйство.

Послѣднее слѣдуетъ поставить въ совершенно самостоятельныя условія, ибо ничтожная пассажирская и грузовая работа трансъ-сибирской линіи вызываетъ, прежде всего, необходимость выдѣленія изъ ея общаго уклада примѣняемыхъ къ дорогамъ европейской сѣти техническихъ требованій эксплуатаціи. Совершенно немыслимо, напримеръ, примѣнять общій масштабъ требованій къ линіи, правда, магистральной, но имѣющей всего 2¹/₂ пары поѣздовъ (Забайкальская).

Точно также нужно предвидѣть, что даже по окончаніи постройки Амурской дороги, движеніе ея будетъ настолько слабо, что, во избѣжаніе крупныхъ эксплуатаціонныхъ дефицитовъ, на ней придется примѣнять довольно продолжительное время условія временного движенія, можетъ быть съ нѣкоторыми изъятіями, необходимость которыхъ будетъ выяснена самой жизнью.

Наконецъ, комитету придется заняться и разработкой плана необходимыхъ отвѣтвленій сибирской магистрали и способовъ и условій привлеченія капиталовъ для разработки мѣстныхъ богатствъ и предоставленія денежнаго заработка населенію.

Въ общемъ выводѣ на трансъ-сибирскую магистраль слѣдуетъ установить опредѣленный взглядъ, какъ на орудіе широкаго проведенія въ жизнь государственныхъ мѣропріятій для созданія Великой Сибири, ибо только при такихъ условіяхъ дорога достигнетъ и своего финансоваго благополучія.

Приложение А.

Справка о примѣрной стоимости расходовъ по эксплуатаціи 1 пары годовыхъ еженедѣльныхъ поѣздовъ С.-Петербургъ-Владивостокъ (черезъ Обухово, Вятку, Челябинскъ и Манчжурія), исчисленной: по казеннымъ дорогамъ—на основаніи данныхъ за 1908 г., приведенныхъ въ 106 выпускѣ Статистическаго Сборника М. П. Сообщенія (Табл. IX, стр. 3, 1 и 9) и по Восточно-Китайской ж. д. (за неимѣніемъ отчета таковой)—по средней ставкѣ на поѣздо-версту, выведенной путемъ дѣленія общей суммы, относящихся къ пассажирскому движенію эксплуатаціонныхъ расходовъ за 1908 годъ дорогъ слѣдованія сего поѣзда отъ С.-Петербурга до Манчжуріи на общее количество поѣздо-верствъ, пройденныхъ въ томъ-же году пассажирскими, товаро-пассажирскими и большой скорости поѣздами.

1 Дороги слѣдованія.	2 Протяженіе дорогъ. Версты.	3 Расходы, относящіеся къ движенію поѣздовъ пассажирскихъ, товаро-пассаж. и поѣздовъ большой скорости. (Табл. IX ст. 9).			4 Пробѣгъ пассажирск., товаро-пассаж. поѣздовъ и поѣздовъ большой скорости. (Табл. IX ст. 3). Поѣздо-верствъ.	5 Средній расходъ на версту пробѣга поѣздовъ. (Гр. 3 : 4).			6 Количество поѣздо-верствъ, дѣлаемыхъ еженедѣльн. поѣздомъ СПбургъ-Владивостокъ (въ оба конца) въ теченіе года. Поѣздо-версты.	7 Примѣрная стоимость эксплуатаціи еженедѣльной пары поѣздовъ СПбургъ-Владивостокъ въ теченіе года.				
		Зависящіе отъ движенія.	Независящіе отъ движенія.	Итого.		По расходамъ зависящимъ отъ движенія.	По расходамъ отъ движенія независящимъ	Итого.		По расходамъ зависящимъ отъ движенія.	По расходамъ отъ движенія независящ.	Общая.		
		Р	у	б		л	и.	Р		у	б	л	и.	Р
Николаевская	10	5.829.489	5.746.178	11.575.667	8.295.938	0,7026	0,6926	1.3953	1.040	731	720	1.451		
Сѣверныя	1146	3.480.861	3.663.169	7.144.030	5.396.702	0,6450	0,6787	1.3237	119.184	76.874	80.890	157.764		
Пермская	1035	1.857.350	1.594.419	3.451.769	3.250.467	0,5714	0,4905	1.0619	107.640	61.506	52.797	114.303		
Сибирская	3042	7.923.065	7.031.629	14.954.694	11.936.478	0,6637	0,5891	1.2528	316.368	209.974	186.372	396.346		
Забайкальская	1431	4.370.356	4.528.454	8.898.810	3.314.588	1,3185	1,3662	2.6847	148.824	196.224	203.324	399.548		
Итого	6664	23.461.121	22.563.849	46.024.970	32.194.173	0,7287	0,7009	1,4296	693.056	545.309	524.103	1.069.412		
Восточная-Китайская	1605	—	—	—	—	0,7287	0,7009	1,4296	166.920	121.635	116.994	238.629		
ВСЕГО	8269	—	—	—	—	—	—	—	859.976	666.944	641.097	1.308.041 ^{*)}		

*) Въ суммѣ 1.308.041 р. не заключаются расходы по амортизаціи капитала и по % на таковой.

