



Дунин-
Торкавич

Л
Необходимость истре-
бительных-операций
1907

25633

А. А. Дунинъ-Горкавичъ.

Дѣйствительный Членъ Императорскаго Русскаго Географическаго Общества и Императорскаго Общества Судоходства.

~~30178.~~
НЕОБХОДИМОСТЬ ОТКРЫТІЯ
ПОРТО-ФРАНКО

ВЪ УСТЬЯХЪ РѢКЪ ОБИ И ЕНИСЕЯ.



Докладъ, читанный 30 Апрѣля 1907 года
въ чрезвычайномъ общемъ собраніи
Тобольской Городской Думы.

ТОВОЛЬСКЪ.
Губернская Типографія.
1907.

Библиотека ИКФ СССР

Печатано съ разрѣшенія Губернскаго Начальства.

25635

~~30172~~

8/550

Тобольская Городская Дума, въ чрезвычайномъ своемъ собраніи, состоявшемся 30 Апрѣля 1907 г. въ полномъ составѣ присутствующихъ г.г. Гласныхъ, выслушавъ докладъ А. А. Дунинъ-Горкавича „Необходимость открытія порто-франко въ устьяхъ рѣкъ Оби и Енисея“ и выразивъ вставаніемъ глубокую благодарность автору за труды по составленію этого доклада въ достаточной степени разработаннаго, всесторонне освѣщеннаго и вполнѣ обоснованнаго приведенными въ немъ аргументами, постановила: возбудить предъ Министрами Финансовъ, Промышленности и Торговли и Путей Сообщенія, надлежащее ходатайство объ учрежденіи порто-франко въ устьѣ Оби и о внесеніи объ этомъ законопроекта въ законодательныя учрежденія—Государственный Совѣтъ и Государственную Думу, а также ознакомить съ этимъ докладомъ, путемъ его отпечатанія и разсылки, Сибирскихъ Депутатовъ Государственной Думы, прессу, а Городскія Думы и другія общественныя учрежденія сибирскихъ городовъ, кромѣ того, просить присоединиться къ настоящему ходатайству Тобольской Городской Думы.

Тобольскій Городской Голова *Трусовъ*.

— 2 —

Проведеніе Сибирской желѣзной дороги оживило главнымъ образомъ пространства, прилежающія къ желѣзнодорожному полотну, оказавъ весьма слабое вліяніе на болѣе отдаленныя и изолированныя мѣстности. Вслѣдствіе этого экономическое состояніе Западной Сибири и нынѣ, какъ и до проведенія дороги, развивается весьма слабо. Вся организація сельскаго и лѣснаго хозяйства, звѣриныхъ и рыбныхъ промысловъ создаетъ такое неустойчивое положеніе, что достаточно одного-двухъ годовъ стихійныхъ бѣдствій въ родѣ засухи, кобылки, неулова рыбы, недостатка звѣря и населеніе въ массѣ начинаетъ голодать и требовать отъ правительства продовольственной помощи.

Въ настоящее время, когда встаетъ во всей своей силѣ вопросъ о поднятіи экономическаго положенія населенія имперіи, мѣстный вопросъ о развитіи производительныхъ силъ Сибири долженъ быть поставленъ во всей своей широтѣ. Но такъ какъ на удовлетвореніе культурныхъ потребностей нужны большія затраты и средства, которыхъ населеніе дать не можетъ и которыхъ нѣтъ у правительства, то для развитія производительныхъ силъ Сибири надо привлечь иностранные капиталы, а это возможно только при учрежденіи порто-франко. Поэтому я для ознакомленія съ экономическимъ состояніемъ Западной Сибири и причинами застоя во всѣхъ отрасляхъ промышленности изложилъ настоящій докладъ о необходимости открытія порто-франко въ устьяхъ рѣкъ Оби и Енисея.

При составленіи этого доклада я пользовался слѣдующими источниками:

Н. Н. Балкашинъ. „О пароходствѣ въ Обской губѣ и морской торговлѣ Западной Сибири съ Европой въ 1878—1879 г.г.“ Записки Западно-Сибирскаго Отдѣла Императорскаго Русскаго Географическаго общества, 1880 г., книга 2.

Л. Л. Брейтфусъ. „Сѣверный морской путь“. Русское судоходство, 1904 г., кн. 6 (іюнь).

М. Быстржинскій. „Сибирскій транзитный водный путь“. Русское судоходство, 1905 г., кн. 4 (апрѣль).

С. В. Востротинъ. „Сѣверный морской торговый путь въ Сибирь“. Сибирскіе Вопросы, 1905 г., кн. 1.

С. В. Востротинъ. „Одна изъ мѣръ для спасенія забытаго края“. Сибирскіе Вопросы, 1906 г., кн. 1.

Гетте. „Полярно-уральская желѣзная дорога и Сѣверный сибирскій торговый путь“.

Х. Даль. „Описаніе двухъ экспедицій въ рѣку Обь“. 1877 г.

Докладная записка Тобольской Городской Управы Городской Думѣ о продолженіи Уральской желѣзной дороги до Тобольска. 1894 г.

А. И. Дмитріевъ-Мамоновъ. „Путеводитель по Великой Сибирской желѣзной дорогѣ“, 1903—1904 г.

Журналы засѣданій Тобольскаго Губернскаго Комитета о нуждахъ сельскохозяиственной промышленности. 1902 г.

Кл. Оланыонъ. „Сибирь и ея экономическая будущность“. 1903 г.

А. А. Силантьевъ. „Обзоръ промысловыхъ охотъ въ Россіи“. 1898 г.

„Сѣверная морская экспедиція Министерства Путей Сообщенія на рѣку Енисей въ 1905 году“. 1906 г.

Тобольскъ.

Апрѣль 1907 г.

А. Дунинъ-Горкавичъ.

I.

Значеніе Обь-Иртышскаго воднаго пути.—Площадь Обскаго бассейна и количество населенія этой территоріи.—Протяженіе водныхъ путей бассейна.—Необходимость учрежденія порто-франко въ устьяхъ рѣкъ Оби и Енисея.

Одна изъ величайшихъ сибирскихъ рѣкъ Обь со своими притоками является главнымъ воднымъ путемъ Западной Сибири, такъ какъ проходитъ чрезъ плодородныя части ея и служить звеномъ, соединяющимъ ее съ Европейской Россіей, Китайской Имперіей и берегами Ледовитаго океана.

Обской бассейнъ занимаетъ площадь около 3.000.000 кв. верстъ (2.953.299), составляющую около 25% площади всей Сибири, т. е. въ два раза болѣе Франціи и Германіи вмѣстѣ взятыхъ, обнимая собою губерніи Тобольскую и Томскую и области Акмолинскую и Семипалатинскую. На этой территоріи проживаетъ населенія приблизительно до 6.000.000 душъ обоого пола (къ 1 Января 1907 г.), что составляетъ свыше 66% населенія всей Сибири. Подробное распредѣленіе губерній и областей, съ показаніемъ занимаемой ими площади и количества населенія, видно изъ приложенной таблицы I.

Главными артеріями бассейна являются рѣка Обь, длиною 4000 верстъ, со своимъ притокомъ Катунью и р. Иртышъ, впадающая въ Обь, длиною тоже около 4000 верстъ. Такимъ образомъ общая длина только этихъ двухъ главныхъ рѣкъ составляетъ 8000 верстъ. Если къ этому прибавить длину ихъ судоходныхъ притоковъ, то все протяженіе водныхъ путей Обской системы выразится громадной цифрой свыше 20000 верстъ, изъ этого числа около 15000 верстъ судоходны. Данныя о судоходности рѣкъ, входящихъ въ составъ бассейна, видны изъ приложенной таблицы II.

Несмотря на то, что Обь со своими притоками судоходна на огромномъ протяженіи около 15000 верстъ отъ предѣловъ Китайской Имперіи до Ледовитаго океана и отъ Уральскаго хребта до гор. Ачинска и территорія, орошаемая системой рѣкъ Обскаго бассейна, заключаетъ колоссальныя природныя богатства, при чемъ, надо замѣтить, нѣдра земли почти не тронуты, однако въ настоящее время какъ эти богатства, такъ и многія отрасли промышленности Западной Сибири или совершенно не разрабатываются, а если и эксплуатируются, то весьма слабо. Такимъ образомъ возникаетъ вопросъ: почему экономическая жизнь Западной Сибири находится на низкой ступени развитія? Причина малаго развитія промышленности края заключается главнымъ образомъ въ невозможности пользоваться въ настоящее время, по соображеніямъ торговой политики, дешевымъ сѣвернымъ морскимъ путемъ къ рынкамъ. Надо замѣтить, что рѣки Западной Сибири въ экономическомъ отношеніи представляютъ единственный удобный путь сообщенія съ отдаленнѣйшими мѣстами Тобольской и Томской губерній и Семипалатинской и Акмолинской областей и служить въ то же время выходомъ въ Европу черезъ Карское море. Изъ всѣхъ сибирскихъ рѣкъ, послѣ Оби, Иртышъ имѣетъ первенствующее значеніе какъ по своему выгодному географическому положенію, такъ и благодаря множеству притоковъ своего нижняго теченія, сближающихъ его съ Камскимъ бассейномъ на водораздѣлѣ Уральскаго хребта. Занимая среднее положеніе въ Западной Сибири, Иртышъ отъ г. Тобольска представляетъ обширный водный путь, идущій по тремъ главнымъ направленіямъ: на сѣверъ къ океану и въ Восточную Сибирь, на югъ—къ западнымъ предѣламъ Китая и къ нашимъ среднеазіатскимъ владѣніямъ и на Западъ—въ Европейскую Россію.

Грузовое движеніе по западно-сибирскимъ рѣкамъ имѣетъ почти исключительно транзитный характеръ и производится, главнымъ образомъ, по двумъ линіямъ: Тюменско-Томской (Тура, Тоболь, низовья Иртыша, Обь) и Тюменско-Семипала-

тинской (Тура, Тоболь, Иртышъ). Такимъ образомъ Иртышъ входитъ въ обѣ эти линіи. И только использованіе въ полной мѣрѣ этого пути можетъ разрѣшить назрѣвшій вопросъ о причинахъ упадка экономической жизни Западной Сибири, а единственнымъ и радикальнымъ средствомъ для этого является открытіе порто-франко въ устьяхъ рѣкъ Оби и Енисея. Въ странахъ, какъ это признано, находящихся на невысокой ступени экономического развитія и, въ особенности, для изолированныхъ мѣстностей, порто-франко можетъ оказаться иногда единственнымъ средствомъ созданія новыхъ артерій международнаго торговаго обмѣна и могучимъ рычагомъ экономического подъема. Это мнѣніе вполне примѣнимо къ Западной Сибири, какъ странѣ, находящейся на низкой ступени экономического развитія и изолированной мѣстности, лишенной возможности пользоваться въ настоящее время дешевымъ морскимъ путемъ къ рынкамъ. Такимъ путемъ для Западной Сибири является только сѣверный морской путь черезъ Карское море.

II.

Историческій обзоръ плаваній сѣвернымъ морскимъ путемъ черезъ Карское море къ берегамъ Сибири.—Мѣры правительства къ развитію торговыхъ сношеній этимъ путемъ между Европой и Сибирью.—Статистическія данныя о плаваніяхъ между берегами Европы и Сибири за тридцатилѣтіе съ 1874 по 1904 годъ.

Попытки пройти къ берегамъ Сибири черезъ Карское море были предприняты уже въ 1580 году англичанами Петомъ и Джаксономъ, которые прошли въ Карское море чрезъ Югорскій шаръ, но затертые льдомъ были принуждены возвратиться. Въ 1594 году голландецъ Корнелій Най достигъ Ямала, но долженъ былъ возвратиться безъ особаго успѣха. Затѣмъ въ теченіе 60 лѣтъ плаваній не было. Въ 1690 году

изъ Архангельска вышелъ кормчій Родіонъ Ивановъ и дошелъ до Байдаратской губы, но у Шараповыхъ кошекъ потерпѣлъ крушеніе*). Въ 1734 и 1735 г.г. лейтенанты Муравьевъ и Павловъ вошли въ Карское море тѣмъ же Югорскимъ шаромъ и прошли до Шараповыхъ кошекъ. Въ 1736 году лейтенанты Малыгинъ и Скуратовъ прошли въ Карское море черезъ Югорскій шаръ, а въ 1737 году, оплывъ весь полуостровъ Ямалъ, вошли въ Обскую губу и далѣе въ рѣку Обь и зимовали въ Березовѣ. Въ 1738 году лейтенантъ Скуратовъ послѣ зимовки вышелъ изъ устья р. Оби и достигъ Карскаго моря, но затертый льдами вынужденъ былъ прозимовать между рѣками Карою и Байдаратою. И только въ слѣдующемъ 1739 году возвратился черезъ Югорскій шаръ въ Архангельскъ. Затѣмъ плаваній въ Карское море, заслуживающихъ вниманія, не было. Только въ 1861 году лейтенантъ Крузенштернъ попытался, проникнувъ въ Карское море черезъ Югорскій шаръ, проплыть въ Енисейскій заливъ, но затертый льдами въ Байдаратской губѣ принужденъ былъ бросить свое судно. Наконецъ въ 1869 году Карское море было посѣщено тремя экспедиціями: англійскаго капитана Паллизера и норвежскихъ рыбопромышленниковъ Карльсена и Йоганнесена. Паллизеръ проникъ въ Карское море черезъ Маточкинъ шаръ, дошелъ до сѣверной части полуострова Ямала и возвратился назадъ черезъ Югорскій шаръ. Карльсенъ вошелъ въ Карское море черезъ Югорскій шаръ и достигъ Бѣлаго острова. Въ научномъ отношеніи болѣе

*) Въ то время какъ производились попытки проникнуть черезъ Карское море къ берегамъ Сибири, лейтенантъ Овцынъ первый попытался установить проходимость Обской губы. Съ этой цѣлью онъ въ 1734 году вышелъ изъ Обской губы и достигъ 70° 4' сѣв. широты, но опасаясь осени и наступившихъ морозовъ, вернулся въ Обдорскъ. Неудачныя попытки Овцына проникнуть въ открытый океанъ продолжались еще въ теченіе двухъ лѣтъ. И только въ 1737 году Овцынъ со штурманомъ Кошелевымъ, выйдя на двухъ судахъ, дошелъ до 73° 56' сѣв. широты, затѣмъ, повернувъ на востокъ, вошли въ устье рѣки Енисея и прибыли въ Туруханскъ. Второй попыткой проникнуть изъ Обской губы въ р. Енисей съ цѣлью вывоза богатыхъ залежей графита на Енисей, была экспедиція Кушелевскаго, которая вышла изъ Обдорска и, обогнувъ полуостровъ, отдѣляющій Обскую губу отъ Тазовской, благополучно прибыла въ устье рѣки Таза.

интереса представляет плаваніе Іоганнесена, который перерѣзалъ Карское море почти во всѣхъ направленіяхъ. Войдя въ Карское море черезъ Маточкинъ шаръ, Іоганнесенъ достигъ Шараповыхъ кошекъ, миновалъ островъ Бѣлый и продолжалъ плаваніе къ сѣверу до $75^{\circ} 6'$ сѣв. широты, затѣмъ повернулъ къ берегамъ Новой Земли и ушелъ изъ Карскаго моря въ Европу черезъ Югорскій шаръ.

Эти три экспедиціи вызвали новыя болѣе дѣятельныя попытки установленія пути по Сѣверному Ледовитому океану. Уже въ 1874 г. Виггинсъ на „Діанѣ“ крейсировалъ съ научною цѣлью 8 недѣль по Карскому морю до острова Диксона въ Енисейской губѣ. Въ 1895 г. Норденшельдъ, выйдя изъ Тромсе, достигъ того же острова Диксона и затѣмъ возвратился обратно.

Успѣхи этихъ плаваній еще болѣе возбудили стремленіе завязать торговыя сношенія сѣвернымъ морскимъ путемъ съ богатою Сибирью. Уже въ слѣдующемъ 1876 году на пароходѣ „Thames“ былъ доставленъ въ Туруханскъ первый транспортъ товаровъ, когда либо доставленныхъ на рѣку Енисей прямо изъ Европы. Въ томъ же году первымъ поднявшимся по Оби до Тобольска былъ пароходъ „Луиза“, вышедшій изъ Гулля и привезшій грузъ желѣза, сахара и оливковаго масла. Съ 1877 года англичане уже начинаютъ снаряжать къ сѣвернымъ берегамъ Сибири торговыя экспедиціи. Данные о плаваніяхъ торговыхъ судовъ между Европой и берегами Сибири видны изъ приложенной таблицы III.

Сознавая огромное значеніе Сибирскаго морского пути и сочувствуя предпріятію англичанъ, русское правительство разрѣшило безпошлинный ввозъ, за нѣкоторыми исключеніями, иностранныхъ товаровъ въ устья сибирскихъ рѣкъ. Въ 1887 г. былъ разрѣшенъ въ теченіе пятилѣтняго срока безпошлинный ввозъ морскимъ путемъ въ Сибирь почти всѣхъ англійскихъ произведеній.

Въ 1896 и 1898 г.г. англійской фирмой Поппамъ было доставлено къ устьямъ Оби и Енисея нѣсколько сотъ тысячъ

пудовъ разныхъ товаровъ, но большая часть послѣднихъ была оплачена таможенною пошлиною. Къ сожалѣнію, снаряженная въ 1899 году экспедиція той же фирмы Поппамъ не увѣнчалась успѣхомъ; суда, затертыя льдомъ, не достигли Оби и Енисея.

За 30-лѣтіе съ 1874 по 1904 годъ было совершено между берегами Европы и Сибири Сѣвернымъ Ледовитымъ океаномъ 45 плаваній, въ составѣ 84 судовъ.

Спеціально съ коммерческими цѣлями было предпринято къ берегамъ Сибири сѣвернымъ морскимъ путемъ 34 плаванія, въ составѣ 67 судовъ. Изъ нихъ успѣшно достигли береговъ Сибири только 46 судовъ. Пять плаваній, въ составѣ 6 судовъ, было совершено въ Обь, 17 плаваній, въ составѣ 36 париходовъ и 3 парусныхъ судовъ—въ Енисей и одно плаваніе, въ составѣ одного судна—въ рѣку Лену. Изъ шести судовъ, пришедшихъ въ Обь, пять благополучно возвратились въ Европу и только одно „Луиза“ въ 1878 году погибла въ Обской губѣ у Трехбугорнаго мыса. Изъ 36 судовъ, пришедшихъ изъ Европы въ Енисей, возвратились обратно только 27 судовъ, изъ нихъ одно потерпѣло на обратномъ пути сильную аварію. Изъ числа же остальныхъ 9 судовъ, пять оставлены въ Енисей для обслуживанія мѣстныхъ нуждъ одно—въ половодье выскочило на берегъ, одно—погибло въ морѣ, а два—подъ военнымъ флагомъ „Лейтенантъ Овцынъ“ и „Лейтенантъ Скуратовъ“, пришедшія въ 1893 году, были оставлены въ Енисейскѣ и предназначены для гидрографической экспедиціи Вилькицкаго*). Помимо этихъ 36 судовъ, пришедшихъ въ Енисей, были приведены еще 3 судна, которыя и переданы Министерству путей сообщенія. Судно „Лена“, пришедшее въ 1878 году на рѣку Лену, было оставлено въ Якутскѣ.

*) Въ 1894 году экспедиція занималась обследованіемъ русла и устья р. Енисея. Зимовала въ Енисейскѣ. Въ 1895 г. она занималась обследованіемъ пути отъ устья Енисея до устья Оби и самой Оби и Иртыша до гор. Тобольска, гдѣ и зимовала. Въ 1896 г. экспедиція заканчивала работы по изслѣдованію Оби, а также занималась изслѣдованіемъ Карскаго моря. Зимовала въ Архангельскѣ.

Изъ числа остальныхъ 21 судна, не достигшихъ береговъ Сибири, было: 4 плаванія, въ составѣ 12 судовъ, не достигли Карскаго моря, 5 плаваній, въ составѣ 5 пароходовъ и одного паруснаго судна, достигли Карскаго моря, одно плаваніе, въ составѣ одного судна, достигло въ 1888 году береговъ Ямала, и наконецъ, одно плаваніе, въ составѣ одного парохода и одного паруснаго судна, достигло въ 1880 году Гыданской губы, гдѣ и погибли, принявъ по ошибкѣ Гыданскій за Енисейскую губу.

За этотъ періодъ времени было отправлено изъ Сибири въ Европу 6 парусныхъ судовъ: 4—съ Оби и два—съ Енисея. Изъ обскихъ судовъ одно только „Сибирь“, вышедшее изъ Тюмени въ 1878 году, достигло Лондона, а остальные три, вышедшія съ Оби въ 1879 году, погибли отъ льдовъ: одно въ виду мыса Ямсолэ въ Обской губѣ, а два—въ Байдаратской губѣ Карскаго моря. Изъ енисейскихъ судовъ одно „Утренняя Заря“, вышедшее съ Енисея въ 1877 году, достигло Петербурга. Судно же „Сѣверное Сіяніе“, вышедшее годомъ раньше изъ Енисейска, у Бреховскихъ острововъ было разбито льдами.

Съ научными цѣлями было совершено 11 экспедицій (11 судовъ), при чемъ „Вега“ въ 1878 году достигла Тихаго океана, въ 1879 году „Jeannette“, вышедшая изъ Берингова пролива, дошла до Ново-Сибирскихъ острововъ, гдѣ судно было раздавлено льдами, въ 1893 году норвежская экспедиція Нансена благополучно достигла почти Ново-Сибирскихъ острововъ и обратно вернулась въ Христіанію, въ 1900 году русская полярная экспедиція барона Толля достигла Ново-Сибирскихъ острововъ, а судно, пришедшее въ негодность, было брошено. Научныхъ экспедицій до острова Диксонъ совершено двѣ: въ 1874 году Виггинсомъ и въ 1875 г. Норденшельдомъ. До Ямала было совершено двѣ научныхъ экспедицій: въ 1875 г. Виггинсомъ и въ 1876 году Гардинеромъ. Въ Карское море были совершены три экспедиціи: въ 1882 г. — датская и голландская и въ 1900 году—Борисова.

Въ годы: 1885, 1886, 1891, 1892, 1902 и 1903 плаваній къ берегамъ Сибири не было.

По имѣющимся даннымъ для 58 судовъ изъ 84, прошедшихъ за тридцатилѣтіе черезъ Карское море къ берегамъ Сибири, подавляющее большинство, а именно: 45 судовъ прошли Югорскимъ шаромъ, 9 судовъ — Карскими воротами и 4 — Маточкинымъ шаромъ. Изъ числа же 32 судовъ, шедшихъ отъ береговъ Сибири черезъ Карское море въ Европу, 20 судовъ прошли Югорскимъ шаромъ, 8 судовъ — Маточкинымъ шаромъ и 4 судна — Карскими воротами.

Изъ этихъ данныхъ видно, что наиболѣе удобнымъ для прохода судовъ проливомъ признается Югорскій шаръ.

III.

Современныя условія плаванія черезъ Карское море къ берегамъ Сибири. — Отсутствие опредѣленной послѣдовательности въ разрѣшеніи безпошлиннаго ввоза товаровъ и отсутствие портовъ въ устьяхъ Оби и Енисея и другіе мѣстные недостатки. — Причины преимущества Енисея передъ Обью и Обской баръ. — Бухта Находка. — Условія перегрузки. — Необходимость устройства порта и производства нѣкоторыхъ дополнительныхъ гидрографическихъ работъ. — Устройство рѣчной гавани. — Устройство лѣсопильнаго завода и количество будущаго вывоза лѣса. — Количество будущаго вывоза остальныхъ предметовъ.

Успѣхъ сѣверной морской экспедиціи 1905 года вполне подтвердилъ безопасность и возможность пользованія путемъ черезъ Карское море для плаванія къ берегамъ Сибири. На проходъ судовъ отъ порта Александровска до устья Оби или до устья Енисея потребно до 10 сутокъ.

Даже и тотъ сравнительно короткій срокъ, въ теченіе котораго возможно плаваніе для коммерческихъ судовъ къ берегамъ Сибири (приблизительно 2 — 2½ мѣсяца), окажется совершенно достаточнымъ для развитія торговыхъ сношеній между промышленными западными государствами и Сибирью. Однако завязать сколько нибудь правильныхъ торговыхъ сношеній Сибири съ Европой все таки и до настоящаго времени не удалось.

Этому могли препятствовать частью тѣ причины, что предоставлявшіяся для ввозимыхъ морскимъ путемъ въ предѣлы Сибири товаровъ льготы были частичныя, а не полныя, частью же тѣ обстоятельства, что не только представлялась опасность плаванія по неизслѣдованнымъ мѣстамъ, но и полное отсутствіе въ устьяхъ Оби и Енисея портовъ, оборудованныхъ для перегрузки товаровъ.

Отсутствіе въ настоящее время въ бухтѣ Находкѣ и на Енисеѣ складочныхъ мѣстъ для грузовъ и приспособленій для ихъ перегрузки приводитъ къ тому, что рѣчные пароходы, пришедшіе къ назначенному сроку, не найдя морскихъ судовъ, запоздавшихъ по какимъ либо причинамъ или наоборотъ, морскія суда, не дождавшись рѣчныхъ пароходовъ, увозятъ свои товары обратно и въ такомъ случаѣ оказывается, что обѣ экспедиціи совершались напрасно. Въ 1889 году морской пароходъ „Лабрадоръ“, вслѣдствіе того обстоятельства, что рѣчные пароходы не прибыли къ сроку, сгрузилъ половину груза въ Гольчихѣ на Енисеѣ и вернулся обратно въ Англію; въ 1899 году рѣчные пароходы, пришедшіе къ назначенному сроку въ бухту Находку, не дождавшись морскихъ судовъ, потерпѣвшихъ аварію, вернулись обратно.

Послѣ случайной гибели парохода „Луиза“ въ Обской губѣ въ 1878 году установилось мнѣніе объ опасности плаванія въ ней, почему подавляющее большинство экспедицій, какъ это видно изъ вышеизложеннаго, было направлено на рѣку Енисей. Но самой главной причиной предпочтенія Оби Енисею было то, что для плаванія морскихъ судовъ природныя условія Енисея оказываются болѣе благопріятными, чѣмъ Оби. Енисей очень глубокъ, такъ что суда могутъ доходить даже до города Енисейска, при чемъ самый крайній населенный пунктъ на р. Енисеѣ расположенъ далеко на сѣверѣ подъ $71^{\circ} 40'$ сѣв. широты, тогда какъ на Оби первымъ на сѣверѣ населеннымъ пунктомъ является село Обдорское подъ $66^{\circ} 30'$ сѣв. широты, до котораго однако глубоководныя морскія суда доходить не могутъ по причинамъ су-

шествующаго бара, расположеннаго въ Хаманельской Оби. Этотъ баръ въ малую воду имѣетъ глубину девять футовъ; при большой же водѣ глубина на барѣ увеличивается на нѣсколько футовъ, а при сѣверо-западномъ вѣтрѣ уровень воды поднимается до 11—12 футовъ. Далѣе же этого бара суда съ посадкой до 13—14 футовъ могутъ итти до села Обдорска.

Вслѣдствіе этого бухта Находка, расположенная у западнаго берега Обской губы, между мысами Солетта и Узкимъ, ниже устья Хаманельской Оби и мыса Ямсолэ верстѣ на 30, представляетъ конечный пунктъ плаванія для глубоко-сидящихъ морскихъ судовъ. Она очень обширна и окружена довольно высокими холмами и представляетъ превосходное убѣжище для рѣчныхъ пароходовъ и для легкихъ баржей, но отлогіе скаты ея береговъ обусловливаютъ невозможность подхода къ берегамъ судовъ. Бухта эта, открытая для южныхъ и восточныхъ вѣтровъ, имѣетъ глубину только до 12 футовъ, почему морскія суда должны выгружать часть своего груза, прежде чѣмъ войти въ бухту. Эта перегрузка и производится въ открытомъ морѣ верстѣ за семь отъ бухты.

При такихъ условіяхъ перегрузки масса драгоцѣннаго времени тратится непроизводительно. Прежде всего, перегрузка въ открытомъ морѣ часто прерывается вѣтрами и волненіями, которые принуждаютъ рѣчные пароходы поспѣшно бѣжать въ свое пристанище—бухту Находку. Кромѣ того, грузъ съ морскаго судна не можетъ быть переложень непосредственно на рѣчное: онъ долженъ временно выгружаться на палубу при непремѣнномъ условіи равномернаго распредѣленія и уже послѣ сортировки грузиться на рѣчное судно. Перегрузка же можетъ производиться, если морскія суда не прибыли ранѣе второй половины августа, не болѣе какъ въ теченіе двухъ—трехъ недѣль, такъ какъ рѣчные пароходы принуждены покинуть бухту по меньшей мѣрѣ въ первой половинѣ сентября, чтобы достигнуть мѣста зимовки прежде, чѣмъ рѣка покроется льдомъ.

Такимъ образомъ необходимость устройства порта является очевидной. И кромѣ того, для облегченія установленія безопаснаго сообщенія коммерческихъ морскихъ пароходовъ, нужны: постановка въ нѣкоторыхъ пунктахъ опознавательныхъ знаковъ, устройство метеорологическихъ станцій, производство нѣкоторыхъ дополнительныхъ гидрографическихъ работъ и проч.

Несмотря на то, что естественныя условія бухты Находки и благопріятны для стоянки судовъ, однако безъ портовыхъ искусственныхъ сооружений обойтись невозможно по причинѣ ея мелководья, по неудобству подхода судовъ къ отлогимъ берегамъ, по неимѣнію складочныхъ мѣстъ и приспособленій для перепрузки товаровъ. Тутъ то и возникаетъ вопросъ: есть ли расчетъ въ совершенно безлюдной мѣстности, гдѣ кромѣ того нѣтъ строительныхъ матеріаловъ, ни камня, ни лѣса, строить портъ? Не цѣлесообразнѣе ли будетъ производить на барѣ землечерпательныя, дноуглубительныя работы, а прежде всего попытаться розыскать въ Хаманельской Оби болѣе глубокій фарватеръ, такъ какъ изслѣдованія А. И. Вилькицкаго въ 1895 году, произведенныя въ Хаманельской Оби, вполне закончены не были. Поиски въ томъ году болѣе глубокаго перевала черезъ баръ ему пришлось отложить за позднимъ временемъ до будущаго 1896 года, но и въ этомъ году они произведены не были, такъ что вопросъ этотъ остается еще окончательно не рѣшеннымъ даже до настоящаго времени.

Такъ какъ низовья Оби до сихъ поръ детально не изслѣдованы, то нѣтъ ничего невѣроятнаго въ томъ, что въ устьѣ Оби, простирающемся слишкомъ на 50 верстъ въ ширину, найдется болѣе глубокій и удобный фарватеръ, чѣмъ тотъ, который извѣстенъ въ настоящее время и который принуждаетъ морскія суда итти на рѣку Енисей, т. е. въ край, не могущій дать разнообразнаго товарнаго обмѣна по своей ничтожной производительности, сравнительно съ краемъ, заключающимся въ системѣ рѣкъ Обского бассейна.

Съ осуществленіемъ изложеннаго предположенія нѣтъ

надобности устраивать портъ въ бухтѣ Находкѣ, зато представляется необходимость отысканія подходящаго пункта на рѣкѣ Оби для устройства рѣчной гавани. Такимъ подходящимъ пунктомъ на Оби я предполагалъ бы избрать устье р. Соби. Избраніе этого пункта было бы тѣмъ болѣе цѣлесообразнымъ, что съ осуществленіемъ проекта инженера Гетте—постройки полярно-уральской желѣзной дороги,—пунктъ этотъ будетъ началомъ желѣзнодорожной линіи. Что же касается понесенныхъ расходовъ на дноуглубительныя работы на Хаманельскомъ барѣ и на работы по сооруженію рѣчной гавани, то они могутъ быть возмѣщены впослѣдствіи портовыми сборами.

То обстоятельство, что всѣ естественные пути транспорта лѣса приводятъ къ устью р. Оби, даетъ возможность раздѣлку лѣса въ матеріалъ сосредоточить изъ самыхъ отдаленныхъ мѣстностей въ одномъ конечномъ пунктѣ, каковымъ естественно является устье рѣки Соби. Пиловочныя бревна могутъ сплавляться не только съ Оби и ея притоковъ, но и съ р.р. Конды и Иртыша внизъ по теченію. Заготовленные бревна сначала будутъ сплавляться въ плотахъ по притокамъ Оби до ихъ устьевъ, а затѣмъ уже цѣлыми партіями буксироваться пароходами до лѣсопильнаго завода. Жизнь въ гавани будетъ функціонировать только въ періодъ навигаціи, въ теченіе 3 мѣсяцевъ (съ половины іюня до половины сентября), а въ продолженіе остальныхъ 9-ти мѣсяцевъ она замретъ. Съ постройкой же лѣсопильнаго завода жизнь въ гавани будетъ круглый годъ. Необходима постройка лѣсопильнаго завода и въ томъ отношеніи, что она послужитъ развитію эксплоатаціи лѣса въ Сургутскомъ и Березовскомъ уѣздахъ. Въ настоящее время лѣсъ на сѣверѣ Тобольской губерніи идетъ лишь въ незначительномъ количествѣ на нужды немногочисленнаго мѣстнаго населенія и для дровъ на пароходы, а большая часть, оставаясь на корнѣ долѣе предѣльнаго возраста, падаетъ и гніетъ, не принося пользы. Съ постройкой же лѣсопильнаго завода въ гавани лѣсъ этотъ будетъ служить однимъ изъ видныхъ предметовъ вывоза.

Только на однихъ 20 участкахъ, разбросанныхъ въ Сургутскомъ и Березовскомъ уѣздахъ Тобольской губерніи, заключается около 5.000.000 десятинъ лѣса, пригоднаго для эксплуатаціи въ настоящее время. Если здѣсь принять ежегодную разработку въ пильный матеріалъ минимумъ 100.000 бревенъ, то и тогда уже получимъ грузъ свыше 2.000.000 пудовъ. Чтобы ярче отѣвнить значеніе лѣсной торговли, укажу на то, что по даннымъ, собраннымъ инженеромъ С. А. Жбиковскимъ, съ 1851 по 1898 годъ экспортъ лѣса изъ одной Европейской Россіи увеличился слишкомъ въ 12 разъ, а стоимость его возрасла съ 4.653.000 руб. до 57.000.000 руб. и спросъ продолжается, несмотря на конкуренцію со стороны Канады. При дешевомъ же водномъ пути конкуренція Канады станетъ невозможной, потому что она пользуется для экспорта лѣса, главнымъ образомъ, желѣзной дорогой.

Равнымъ образомъ и шведскій лѣсъ не можетъ конкурировать съ дешевымъ сибирскимъ, такъ какъ и въ Швеціи лѣсъ подвозится къ вывознымъ портамъ желѣзными дорогами. Такимъ образомъ, вполне можно быть увѣреннымъ, что спросъ на сибирскій лѣсъ будетъ быстро увеличиваться и что отпускъ этого матеріала въ скоромъ времени достигнетъ большихъ размѣровъ. Если приблизительно этотъ вывозъ опредѣлить, принимая въ расчетъ Енисейскую губернію, въ 25% отъ всего вывозимаго лѣса изъ Россіи, то лѣсъ составитъ цѣнность около 15.000.000 руб. или грузъ около 15.000.000 пуд.

Чтобы имѣть нѣкоторое представленіе о другихъ предметахъ будущаго вывоза, привожу статистическія данныя, собранныя инженеромъ Гетте*) и относящіяся ко второй половинѣ послѣдняго десятилѣтія XIX вѣка. Ежегодный вывозъ главнѣйшихъ мѣстныхъ продуктовъ составляетъ, кромѣ лѣса и рудъ, 46.000.000 пуд., въ томъ числѣ 38.000.000 пуд. зерноваго хлѣба. Подробное распредѣленіе этого груза по предметамъ видно изъ приложенной таблицы IV.

*) „Полярно-уральская желѣзная дорога и сѣверный сибирскій торговый путь“. С.-Петербургъ, 1901 годъ.

IV.

Современное экономическое состояніе Сибири по статистическимъ даннымъ.— Скотоводство и вывозъ: скота, мяса, сала, масла и шкуръ.— Пчеловодство.— Рыболовство.— Промысловая охота.— Кедровый промыселъ.— Кустарные промыслы.— Фабрично-заводская промышленность.— Ярмарки.— Горно-заводская промышленность: золото, серебро, мѣдь, желѣзо, марганецъ, каменный уголь, поваренная и глауберова соли.— Переселеніе.

Теперь перейдемъ къ болѣе подробному разсмотрѣнію экономическаго состоянія Сибири по статистическимъ цифровымъ даннымъ и количества вывоза продуктовъ по отдѣльнымъ предметамъ.

Скотоводство въ Сибири благодаря обилію пастбищъ развито гораздо значительнѣе, чѣмъ въ Европейской Россіи и во многихъ другихъ странахъ. По Оланьону, въ Тобольской и Томской губерніяхъ, гдѣ преобладаютъ переселенцы, среднее число лошадей на каждую сотню обывателей составляетъ 70, число головъ рогатаго скота—80, а число другихъ домашнихъ животныхъ (барановъ и свиней)—150; во Франціи, напримѣръ, среднее число лошадей на 100 чело-вѣкъ не достигаетъ и 8, а въ Европейской Россіи не болѣе 22.

По статистическимъ даннымъ 1901 года размѣры скотоводства Западной Сибири выражаются цифрой въ 15.716.724 головъ, что составляетъ около 70% общаго количества головъ скота всей Сибири (22.686.185). Подробное распредѣленіе скота по отдѣльнымъ губерніямъ и областямъ видно изъ приложенной таблицы V.

По Оланьону, вывозъ изъ Сибири живого скота по желѣзной дорогѣ начался только съ 1899 года; въ теченіе этого года вывезено въ Европейскую Россію 15.838 головъ крупнаго рогатаго скота. Эта цифра представляетъ лишь незначительную часть вывоза, такъ какъ значительное количество киргизскихъ стадъ подъ охраною гуртовщиковъ переходятъ степи небольшими этапами и вступаютъ въ Европейскую Россію, пройдя черезъ южныя предгорія Урала.

Мясо. Вывозъ мяса производится въ гораздо большемъ количествѣ, нежели вывозъ живого скота.

Отправленіе мяса идетъ въ Среднюю Сибирь и, въ особенности, въ Европейскую Россію (въ Москву и Петербургъ). Мясо отправляется, главнымъ образомъ, со станцій Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ и Обь. Слѣдующія цифры показываютъ, какъ быстро прогрессируетъ въ Сибири торговля мясомъ: въ одномъ Петропавловскѣ число животныхъ, приведенныхъ туда и убитыхъ на ветеринарной станціи, превышало 14.000 головъ крупнаго рогатаго скота въ 1893 году, а въ 1899 году число таковыхъ было приблизительно 53.000. Всего же по Сибирской желѣзной дорогѣ въ 1898 году было отправлено мяса 982.419 пуд., а въ 1899 г. уже 1.770.821 п.

Сало. Жиръ, получаемый съ убитаго скота, представляетъ матеріалъ для довольно значительнаго производства, существующаго въ Западной Сибири, главнымъ образомъ, въ южной части Тобольской губерніи; продукты этого производства почти всецѣло отправляются въ Европейскую Россію. Въ 1898 году по желѣзной дорогѣ Пермь—Тюмень и по Сибирской желѣзной дорогѣ было отправлено количество сала болѣе полмилліона пудовъ. Въ 1899 году вывозъ сала значительно увеличился: по одной Сибирской желѣзной дорогѣ вывозъ его съ 358.000 пудовъ поднялся до 444.000 пуд.

Маслодѣліе имѣетъ во всей южной части Западной Сибири и въ областяхъ Степной Киргизской окраины выдающееся значеніе въ числѣ другихъ сельско-хозяйственныхъ техническихъ производствъ. Экспортъ сливочнаго масла, приготовлявшагося въ 1899 году, достигъ до 500.000 пуд. на сумму болѣе 5.000.000 р., а въ 1902 году количество экспортнаго сибирскаго масла возрасло до 2.800.000 пуд. на сумму болѣе 30.000.000 руб. По соображеніямъ экспортеровъ, количество производства масла въ районѣ губерній Западной Сибири и областей степного края можетъ дойти до 10.000.0000 пуд.

Шкуры животныхъ и связанные съ ними другія отрасли по обработкѣ животныхъ продуктовъ представляютъ значи-

тельную часть тѣхъ доходовъ, какіе даетъ скотоводство Сибири. Въ 1899 году сырыхъ шкуръ по Уральской и по Сибирской желѣзной дорогѣ было отправлено до 472.664 пуд.; при чемъ только лошадиныхъ шкуръ для сбыта ежегодно привозятъ въ Пестропавловскъ отъ 170.000 до 180.000 шт.

Важную статью вывоза изъ Сибири въ Европейскую Россію и за границу представляютъ шкуры бараньи и козьи. Такихъ шкуръ въ 1899 году по Уральской и Сибирской желѣзнымъ дорогамъ было отправлено до 344.000 пудовъ.

Пчеловодство, главнымъ образомъ, развито въ Томской губерніи, занимая важное мѣсто въ хозяйственной жизни алтайскаго населенія, а также въ Ачинскомъ и Минусинскомъ уѣздахъ Енисейской губерніи. По официальнымъ даннымъ, во всемъ Алтайскомъ округѣ насчитывается до 577.000 ульевъ и 50.000 ульевъ считается въ Енисейской губерніи. Допуская среднюю урожайность меда по 10 фун. съ одного улья и 2 фунта воску, получимъ цифры возможной валовой добычи продуктовъ пчеловодства въ размѣрѣ 150.000 пуд. меда и 15.000 пуд. воску. Принимая среднія нормальныя цѣны этихъ продуктовъ на мѣстахъ въ 5 руб. за пудъ меда и въ 20 руб. за пудъ воску, получится цифра возможной валовой доходности промысла въ 1.000.000 рублей.

Рыболовство. Въ числѣ природныхъ богатствъ Тобольскаго сѣвера первенствующее значеніе принадлежитъ рыбѣ и рыболовный промыселъ поэтому составляетъ главное занятіе и служитъ главнымъ источникомъ существованія мѣстнаго населенія. А если принять во вниманіе, что здѣсь сосредоточены самыя лучшія рыболовныя угодья Западной Сибири, къ тому же обилующія цѣнными породами рыбъ, то существующее здѣсь рыболовство получаетъ значеніе не только мѣстное, но и общегосударственное. Рыба, помимо того, что идетъ для потребленія мѣстнаго населенія, составляетъ еще одинъ изъ главнѣйшихъ предметовъ вывоза. Общее количество провозимой черезъ Тобольскъ и Тюмень изъ этого края рыбы достигаетъ слишкомъ полмилліона пудовъ (550.000)

на сумму отъ 1.500.000 до 2.000.000 рублей. Кромѣ того, непосредственно съ Оби много рыбы отправляется въ с. Гари (сюда идетъ исключительно мороженная рыба), откуда она уже расходится по Уральскимъ горнымъ заводамъ; затѣмъ соленая и мороженная рыба вывозится еще преимущественно зырянами въ с.с. Ижму и Никито-Ивдельское и на Пинежскую ярмарку и, наконецъ, не мало рыбы въ консервированномъ и мороженомъ видѣ идетъ изъ восточной части Сургутскаго уѣзда на Томскій рынокъ. Все количество вывозимой указанными путями рыбы можно предположить до 50.000 пудовъ. Количество вывозимой рыбы съ рѣки Оби изъ Нарымскаго края на Томскій рынокъ можно предположить до 200.000 пудовъ. Однако рыбный промыселъ по Оби развитъ далеко не въ полной мѣрѣ. Въ настоящее время не только не существуетъ морского промысла, но даже рѣчное рыболовство не производится въ той мѣрѣ, въ какой это возможно, такъ какъ нѣкоторыя изъ рыболовныхъ угодій остаются совершенно не использованными.

Рыбопромышленность на рѣкѣ Енисеѣ находится еще въ болѣе худшемъ положеніи, чѣмъ на р. Оби. По сообщеніямъ Востротина, на Енисеѣ на 300 верстъ разстоянія приходится 250 неводовъ и, кромѣ того, за недостаткомъ перевозочныхъ средствъ выбрасывается ежегодно до половины всей вылавливаемой рыбы обратно въ воду. Главная причина малаго развитія рыбнаго промысла на всемъ сѣверѣ Сибири заключается въ недостаткѣ рабочихъ рукъ.

Промысловая охота развита, главнымъ образомъ, въ сѣверной части Сибири, за предѣлами земледѣльской полосы—въ районѣ крайняго сѣвера. Здѣсь звѣриный промыселъ для извѣстной части населенія составляетъ главное занятіе, дающее средства къ существованію; для другихъ же по значенію—равносильный рыболовству, а для большей части населенія этого района—вспомогательный при рыболовствѣ и другихъ промыслахъ. Въ такой же степени промысловая охота является подсобнымъ промысломъ и для жителей слѣдующаго

затѣмъ, расположеннаго южнѣе, полуземледѣльческаго-полу-промысловаго, сѣвернаго лѣснаго района. Главнымъ объектомъ промысла служить бѣлка, которой ежегодно добывается въ Сибири свыше 4.000.000 штукъ. Вся сибирская пушнина сбывается, главнымъ образомъ, на ярмаркахъ: Ирбитской, Якутской и Нижегородской. Независимо отъ этого пушнина отправляется за границу въ Лондонъ, Лейпцигъ и Америку. Статистическія данныя о размѣрахъ пушной торговли имѣются только для Ирбитской ярмарки. Въ 1900 году цѣнность пушного товара достигала суммы свыше 4.000.000 рублей. Не лишне будетъ указать, добыча какого звѣря и въ какой губерніи имѣетъ преимущество. Въ Тобольской губерніи, въ Сургутскомъ и Березовскомъ уѣздахъ, главнымъ предметомъ промысла служить: бѣлка, горностаи, песецъ и заяцъ бѣлякъ, въ Томской губерніи—бѣлка и заяцъ, въ Акмолинской области—лисица, сурокъ и заяцъ и въ Семипалатинской—лисица, а въ Восточной Сибири—соболь, бѣлка, лисица и песецъ.

Кедровый промыселъ, основанный на сборѣ орѣховъ, существуетъ во всѣхъ Сибирскихъ губерніяхъ, въ мѣстахъ распространенія кедровыхъ лѣсовъ. Орѣхи отправляются въ Европейскую Россію по Сибирской желѣзной дорогѣ. Въ 1898 году отправлено было по Сибирской желѣзной дорогѣ около 95.000 пудовъ кедроваго орѣха, а въ 1899 г. слишкомъ 101.000 пуд. Можно предположить, что такое же количество кедроваго орѣха вывозится изъ мѣстностей Тобольской и Томской губерній.

Кустарные промыслы въ Сибири, подобно русскимъ, существуютъ издавна въ качествѣ подсобнаго труда, относясь до обработки металловъ и продуктовъ растительнаго и животнаго царства.

Многіе изъ этихъ промысловъ получили начало свое при самомъ заселеніи края, другіе развились впослѣдствіи, при содѣйствіи новоселовъ-переселенцевъ, перенесшихъ въ Сибирь съ мѣста родины свою деревенскую ремесленность. Среди крестьянскаго населенія Сибири наиболѣе развита

кустарная промышленность въ Тобольской и частью въ Томской губерніяхъ.

Фабрично-заводская промышленность, несмотря на изобиліе рудныхъ богатствъ и разнородныхъ сырыхъ матеріаловъ, еще развита въ Сибири слабо и далеко не удовлетворяетъ мѣстнаго спроса. Производительность фабрично-заводской промышленности Сибири въ 1901 году опредѣлялась въ 33.278.090 рубля при 15.511 фабрикахъ и заводахъ, при чемъ на губерніи Тобольскую и Томскую и области Акмолинскую и Семипалатинскую приходилось при 14.033 фабрикахъ—19.499.864 рубля, т. е. 59% всей суммы фабрично-заводской промышленности. Подробныя данныя о производительности фабрично-заводской промышленности приведены въ приложенной таблицѣ VI.

Ярмарки. Ежегодный оборотъ ярмарокъ Сибири составляетъ 60.000.000 рублей, при чемъ на Западную Сибирь приходится 49.000.000 руб., т. е. 80% всей суммы. Болѣе подробное распредѣленіе суммъ и числа ярмарокъ по губерніямъ и областямъ видно изъ приложенной таблицы VII.

Теперь рассмотримъ состояніе горно-заводской промышленности въ Сибири.

Золото распространено въ Сибири на огромномъ пространствѣ, оно добывается въ восточныхъ склонахъ Урала, въ бассейнахъ рѣкъ Оби, Иртыша, Енисея, Байкала, Лены, Амура и по побережьямъ Японскаго и Охотскаго морей. По количеству ежегодно добываемаго золота, Сибирь занимаетъ первое мѣсто въ Россійской имперіи, за нею слѣдуетъ Уралъ. Въ 1901 году въ Сибири было добыто 1842 пуда 3 фунта, при чемъ на Тобольскую и Томскую губерніи и на области Акмолинскую и Семипалатинскую приходилось 175 пудовъ 15 фунтовъ, что составляетъ 10% всего количества золота, добываемаго въ Сибири. Каково положеніе золотопромышленности по отдѣльнымъ губерніямъ и областямъ Сибири видно изъ приложенной таблицы VIII.

Серебро. Сибирь производитъ почти все серебро, какое

получается въ Россіи (472 пуда 30 фунтовъ въ 1897 году). Серебро добывается главнымъ образомъ въ Западной Сибири, преимущественно въ Алтайскомъ округѣ Томской губерніи и въ Каркаралинскомъ уѣздѣ Семипалатинской области.

Мѣдь. Самыя извѣстныя мѣсторожденія мѣди лежатъ въ Акмолинской области и Каркаралинскомъ уѣздѣ Семипалатинской области. Въ 1901 году добыча мѣдныхъ рудъ производилась на 6 рудникахъ Акмолинской области, гдѣ добыто было 265.616 пуд. руды, и на 29 рудникахъ Семипалатинской области, гдѣ добыто было 227.208 пудовъ руды.

Желѣзо. Желѣзные руды изобилуютъ по обширной территоріи Сибири; мѣсторожденіе ихъ встрѣчается во всѣхъ губерніяхъ и областяхъ. Несмотря на такое рудное богатство, эксплуатація желѣзныхъ рудъ въ Сибири производится въ самомъ ограниченномъ размѣрѣ. Въ 1901 году добыча производилась въ губерніяхъ: Томской—277.011 пуд., Тобольской, около г. Тюмени близъ Маріинскихъ приисковъ, находятся залежи желѣзнаго шпата, съ содержаніемъ желѣза въ 30%. Вслѣдствіе отсутствія серьезныхъ изслѣдованій нельзя опредѣлить, какъ великъ здѣсь запасъ руды. Владѣлецъ этихъ приисковъ добываетъ ежегодно приблизительно 15.000 пуд., т. е. тотъ минимумъ, который онъ обязанъ добывать подъ страхомъ лишиться своего отвода. Въ Семипалатинской области въ 1901 году добыто желѣзной руды 34.025 пуд.

Марганецъ. Марганцовая руда открыта въ Семипалатинской области, близъ г. Семипалатинска, въ Архалыкскихъ горахъ. Здѣсь въ 1901 году было добыто 4.800 пудовъ руды.

Каменный уголь. Каменный уголь встрѣчается во многихъ мѣстностяхъ Сибири, но эксплуатація залежей весьма ограничена по неразвитію еще горнозаводской дѣятельности. Въ Западной Сибири богатѣйшія мѣсторожденія каменнаго угля находятся въ Томской губерніи. Особенно по мощности пластовъ угля и пространству залеганія выдвигается Кузнецкая каменноугольная котловина, 400 вер. дли-

ны и 100 вер. ширины, расположенная между горными массивами Алатау и Салаирским кряжемъ. Въ 1901 году въ Томской губерніи на двухъ кояхъ: Судженской и Анжерской было добыто 8.191.000 пуд. угля. Въ Акмолинской области на одной Карагандинской копи въ 1901 г. добыто было 1.124.196 пуд. Въ Семипалатинской области значительныя каменноугольныя мѣсторожденія расположены по уѣздамъ Семипалатинскому, Павлодарскому, Каркаралинскому и Зайсанскому. На этихъ кояхъ въ 1901 году было выработано 4.297.000 пудовъ.

Соль. Соль различнаго достоинства добывается во всѣхъ губерніяхъ и областяхъ Сибири. Въ губерніяхъ Тобольской и Томской, а также въ областяхъ Акмолинской и Семипалатинской, соль добывается исключительно изъ самосадочныхъ соляныхъ озеръ, расположенныхъ въ значительномъ количествѣ въ степяхъ Ишимской, Барабинской, Кулундинской и въ сѣверныхъ частяхъ Степной-Киргизской окраины, составлявшихъ нѣкогда дно одного обширнаго морского бассейна. Особенно богаты поваренной солью озера Коряковское и Карассукское—близъ Павлодара и Карабашское—недалеко отъ Семипалатинска. Изъ этихъ озеръ одно только Коряковское доставляетъ соли свыше 3.000.000 пудовъ. Въ Томской губерніи озеро Бурлинское даетъ соли ежегодно свыше 1.500.000 пуд. Общая же добыча соли въ Сибири достигаетъ 7.000.000 пудовъ въ годъ.

Глауберова соль. Множество соляныхъ озеръ Западной Сибири содержатъ въ растворѣ горькія соли, въ томъ числѣ и глауберову соль. Въ Акмолинской области глауберовой соли изъ озеръ Кокчетавскаго уѣзда ежегодно добывается до 10.000 пудовъ; въ Томской губерніи изъ Большого Мармышскаго озера Барнаульскаго уѣзда—350.000 пуд.

Переселеніе. Разработка всѣхъ этихъ природныхъ богатствъ стала болѣе замѣтно развиваться со времени переселенія русскихъ изъ Европейской Россіи, которыхъ привлекали заключающіяся на громадной территоріи Сибири земли,

пригодныя для хлѣбопашества и скотоводства. Эти земли первоначально въ незначительномъ количествѣ эксплуатировались однимъ старожильскимъ населеніемъ и только въ сравнительно недавнее время свободныя земли стали заселять и обрабатывать переселенцы изъ Европейской Россіи. Большая часть переселенцевъ расселилась между Ураломъ и Байкаломъ, а главнымъ образомъ въ южной и средней части Тобольской и Томской губерній. Ежегодное переселеніе въ Сибирь достигаетъ въ настоящее время до 200.000 душъ и расселяется въ южной и средней частяхъ Тобольской и Томской губерній, приблизительно до 58 параллели, за предѣлами которой уже идетъ сѣверный лѣсной районъ, заключающій въ себѣ, напр. въ Тобольской губ., среднія части уѣздовъ Туринскаго, Тобольскаго и сѣверныя части Тарскаго и Тюменскаго. Общій характеръ этого района полуземледѣльческій, полупромысловый; въ культурѣ преобладаютъ посѣвы сѣрыхъ хлѣбовъ, а въ промыслахъ: звѣроловство, рыболовство, сборъ кедровыхъ орѣховъ, кустарныя издѣлія изъ дерева и проч. За послѣднее время этотъ районъ началъ заселяться. Далѣе простирается районъ крайняго сѣвера или рыбопромышленный и звѣроловный, составляющій уѣзды Березовскій и Сургутскій и сѣверныя части уѣздовъ Туринскаго и Тобольскаго. Этотъ районъ лежитъ уже за предѣлами распространенія земледѣльской культуры. Хотя нельзя отрицать возможности производства земледѣльской культуры въ южной части этого района, но во всякомъ случаѣ разсчитывать здѣсь на развитіе земледѣлія пока нѣтъ основаній въ виду того, что промыслы въ жизни населенія играютъ первенствующую роль и служатъ нынѣ единственнымъ средствомъ ихъ существованія. Такимъ образомъ въ настоящее время, вслѣдствіе совершеннаго отсутствія земледѣльской культуры въ этомъ краѣ, разсчитывать на заселеніе его исключительно крестьянами-хлѣбопашцами невозможно, а слѣдовательно и нельзя быть разборчивымъ въ выборѣ того или иного элемента переселенцевъ, тѣмъ болѣе, что въ рабочихъ рукахъ во всѣхъ отрасляхъ

производства ощущается большая нужда. Самым подходящим и жизнеспособным для этого края элементом нужно признать тотъ, который знакомъ не только съ сельско-хозяйственной культурой, но и съ разными промыслами, практикующимися на сѣверѣ, такъ какъ безъ знакомства съ этими послѣдними здѣсь почти невозможно и самое существованіе человѣка. Однимъ изъ такихъ элементовъ въ настоящее время являются сосѣдніе зауральскіе выходцы-зыряне, условія быта которыхъ болѣе или менѣе тождественны съ условіями быта населенія на Тобольскомъ сѣверѣ. Другимъ же элементомъ являются обитатели побережій Мурмана и Балтійскаго моря, какъ лица, могущія содѣйствовать развитію рыбопромышленности, вслѣдствіе введенія болѣе усовершенствованныхъ орудій производства и способовъ рыбной ловли, а также свѣдущія и въ постройкѣ парусныхъ судовъ.

V.

Вліяніе желѣзной дороги на развитіе экономической жизни Сибири.—Ненормальность желѣзнодорожныхъ тарифовъ на сельско-хозяйственные грузы.—Необходимость дешеваго выхода къ рынкамъ при помощи водныхъ путей.—Размѣры прежняго беспошлиннаго ввоза товаровъ въ устья рѣкъ Енисея и Оби.—Современное положеніе сибирскаго населенія.—Порто-франко, какъ средство для поднятія экономическаго состоянія Сибири и развитія ея промышленности.—Ростъ переселенческаго движенія и необходимость сбыта сельско-хозяйственныхъ продуктовъ.—Мнѣнія лицъ въ пользу учрежденія порто-франко.—Заключеніе.

Подводя итоги всему вышеизложенному можно заключить, что Сибирь по своимъ природнымъ богатствамъ занимаетъ первое мѣсто въ Россіи. Что же касается Западной Сибири, то она во многихъ отрасляхъ производства имѣетъ перевѣсъ надъ Восточной Сибирью, несмотря даже на то, что большинство природныхъ богатствъ ея не разрабатывается до возможныхъ предѣловъ, а многія до сихъ поръ остаются совершенно нетронутыми въ нѣдрахъ земли. Правда, Сибирская желѣзная дорога облегчила торговые сношенія Сибири

съ Россіей и Европой, но вліяніе ея отразилось на ограниченномъ районѣ, прилежающемъ къ ея полотну и то лишь для нѣкоторыхъ продуктовъ; остальная огромная масса дешевыхъ и громоздкихъ богатствъ, особенно разбросанныхъ вдали отъ вліянія дороги, лежитъ и по настоящее время втунѣ за невозможностью пробиться на внѣшніе рынки въ ожиданіи дешеваго пути, оставаясь резервомъ для мѣстнаго хозяйства. Нельзя обойти молчаніемъ и того, что Сибирская желѣзная дорога не способствуетъ развитію промышленности Сибири и сбыту ея продуктовъ. Чтобы ярче отфѣнить это обратимся къ трудамъ засѣданій 1902 года Губернскихъ Комитетовъ о нуждахъ сельско-хозяйственной промышленности. Изъ трудовъ по Тобольской губерніи, напримеръ, видно, что желѣзнодорожные тарифы на сельско-хозяйственные грузы затрудняютъ доступъ сибирскаго хлѣба и остальныхъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ какъ на внутренніе рынки Россіи, такъ и къ приморскимъ портамъ. Насколько велико различіе тарифныхъ ставокъ на хлѣбъ, отправляемый изъ Тюмени въ Европейскую Россію, характеризуютъ слѣдующія данныя: перевозка хлѣба отъ Тюмени до Челябинска, на протяженіи 500 верстъ, обходится въ 14 коп. съ пуда, тогда какъ изъ Челябинска до Петербурга, на разстояніи 2500 вер., платится за провозъ только 30 коп. съ пуда. Сибирскому хлѣбу также затрудненъ выходъ въ ближайшіе мѣстности Пермской и Вятской губерніи и даже на Уралъ, гдѣ населеніе, занятое горнозаводскими работами, продовольствуется преимущественно покупнымъ хлѣбомъ. Перевозка хлѣба по желѣзной дорогѣ отъ Тюмени до Перми обходится 18 коп., тогда какъ по Камѣ и Волгѣ хлѣбъ отъ Самары до Перми доставляется отъ 10 до 12 коп. съ пуда.

Такимъ образомъ, въ виду изложеннаго, является необходимостью въ дешевомъ вывозномъ пути, каковымъ могъ бы быть водный путь по рѣкѣ Оби и ея притокамъ, а также и по Енисею, а затѣмъ къ берегамъ Европы сѣверный морской путь черезъ Карское море. Въ настоящее время ко-

личество грузовъ перевозимыхъ по рѣкамъ Западной Сибири въ общемъ незначительно, вслѣдствіе отсутствія свободнаго выхода къ рынкамъ. Та огромная территорія, которая расположена въ системѣ рѣкъ Обскаго бассейна и Енисея, составляющая 4 губерніи и 2 области (Тобольская, Томская, Енисейская, Иркутская, Акмолинская и Семипалатинская), заключаютъ въ себѣ всѣ естественныя богатства, какія можетъ только дать кормилица людей — земля. Богатые хлѣбородные районы юга смѣняются великолѣпными пастбищами, за которыми тянутся безконечныя лѣса со всевозможными видами сибирской фауны. Недръ земли на всемъ этомъ огромномъ пространствѣ заключаютъ въ себѣ всевозможныя металлы и руды, начиная съ желѣза и кончая золотомъ, а рѣки изобилуютъ цѣнными породами рыбъ. Однако, всѣ эти богатства Западной Сибири, по неимѣнію выхода къ рынкамъ и, находясь отъ нихъ далеко, остаются нетронутыми, а если и эксплуатируются, то весьма слабо. Теперь, когда встаетъ во всей своей силѣ общій вопросъ о поднятіи экономическаго положенія населенія имперіи, мѣстный вопросъ о развитіи производительныхъ силъ Сибири долженъ быть поставленъ во всей своей широтѣ. Но такъ какъ на удовлетвореніе культурныхъ потребностей нужны большія затраты и средства, которыхъ населеніе дать не можетъ, то для развитія производительныхъ силъ Сибири надо привлечь иностранныя капиталы и выработать такія условія выдачи концессій, при которыхъ наши богатства не расхищались бы. Скорѣйшее осуществленіе этого возможно только при учрежденіи порто-франко, которое можетъ вызвать къ жизни скрытыя богатства края и развить вполнѣ промышленность Западной Сибири. Однимъ изъ такихъ нетронутыхъ богатствъ сѣвера Сибири является лѣсъ. Правильная и широкая эксплуатация сибирскаго лѣса можетъ начаться только при учрежденіи порто-франко; такъ какъ лѣсъ по желѣзной дорогѣ не можетъ идти на внѣшніе рынки. Лѣса по-прежнему будутъ гнить на корнѣ и выго-

рать, не принося никакой пользы и дохода ни населенію, ни государству. Полную же возможность экспорта лѣса за границу даже въ не обработанномъ видѣ при существованіи свободнаго морского пути доказали опыты, произведенные товариществомъ пароходства по рѣкѣ Енисею. Лѣсъ можетъ вывозиться не только растущій по берегамъ Оби и Енисея, но и по ихъ притокамъ. Другими важными предметами вывоза будутъ служить: хлѣбъ, рыба, шкуры животныхъ и прочее сибирское сырье. На Оби за 3-хъ-лѣтіе съ 1896 до 1899 г., когда ввозъ заграничныхъ товаровъ былъ разрѣшенъ по сѣверному морскому пути, организовался правильный экспортъ за границу сибирскаго хлѣба, котораго только въ 1898 году было отправлено 213.000 пудовъ. Естественно, что эта организація при учрежденіи порто-франко можетъ снова возобновиться и достичь полного своего развитія. Также и продукты рыбнаго промысла станутъ служить однимъ изъ важныхъ предметовъ вывоза. Рыбное дѣло въ настоящее время находится въ ненормальномъ положеніи, а между тѣмъ для Сибири рыба имѣетъ громадное значеніе какъ важный предметъ питанія.

Вывозомъ съ Енисея будутъ служить тѣ же предметы, что и съ Оби, но только въ меньшемъ размѣрѣ. Зато изъ Енисейской губерніи однимъ изъ главныхъ предметовъ вывоза явится графитъ, который пользуется всемірной извѣстностью и запасы котораго опредѣляются въ 10.000.000 пуд.

Не лишне будетъ привести данныя о результатахъ беспошлиннаго ввоза заграничныхъ товаровъ по сѣверному морскому пути за девятилѣтіе съ 1887 по 1896 годъ. За это время въ устьѣ Енисея было ввезено всего 100.000 пудовъ. Безпошлинный же привозъ иностранныхъ товаровъ въ устьѣ рѣки Оби былъ разрѣшенъ въ 1896 году на три года. Главный предметъ ввоза составлялъ кирпичный чай, котораго въ 1897 году было доставлено 154.000 пудовъ. Эта попытка отправки кирпичнаго чая морскимъ путемъ для сибирскихъ купцовъ увѣнчалась полнымъ успѣхомъ, — цибикъ чаю достигъ

Сибири изъ Ханькоу черезъ Лондонъ и Карское море въ четыре мѣсяца, тогда какъ прежнимъ монгольскимъ путемъ для этого требовалось до двухъ лѣтъ и фрахтъ стоилъ дороже чѣмъ морскимъ путемъ отъ 15 до 18 рублей на цибикъ (5—6 пуд.). Тоже самое можно сказать и про иностранныя стеариновыя свѣчи, которыя продавались гораздо дешевле крестовниковскихъ. Въ 1898 году ввозъ кирпичнаго чая въ устье Оби достигъ 178.766 пуд. Вывозъ изъ Сибири за эти годы производился почти въ тѣхъ же размѣрахъ, что и ввозъ; суда принимали сибирское сырье въ размѣрѣ, въ какомъ позволяла имъ грузоподъемность; такъ въ 1898 году изъ сибирскихъ рѣкъ было отправлено груза 228.000 пуд. Съ прекращеніемъ въ 1899 году беспошлиннаго ввоза товаровъ въ Сибирь черезъ Карское море огромные очевидные убытки потерпѣли какъ иностранные предприниматели, такъ и сибирскіе. Главнымъ же образомъ чувствительную тяжелую потерю отъ отсутствія на рынкѣ кирпичнаго чая понесъ единственный его потребитель—самая бѣдная часть русскаго и инородческаго населенія.

Не мѣшаетъ бросить взглядъ и на положеніе, въ какомъ находится въ настоящее время сибирское населеніе. Всѣ товары въ Сибирь привозятся изъ Европейской Россіи и главнымъ образомъ такіе, которые по своимъ качествамъ не имѣли сбыта въ Россіи. Кромѣ того, цѣны на товары по сравненію съ россійскими весьма повышены, вслѣдствіе дороговизны доставки по желѣзной дорогѣ; такъ что населенію Сибири приходится пользоваться дорогими и плохого качества товарами Европейской Россіи, благодаря практикующей нынѣ въ ущербъ Сибири покровительственной торгово-промышленной политикѣ. Такимъ образомъ, указанное обстоятельство ложится значительнымъ бременемъ на бюджетъ сибирскаго обывателя и это бремя усиливается соотвѣтственно разстоянію мѣстности отъ линіи желѣзной дороги и отъ торговыхъ городовъ. Это особенно замѣтно на жителяхъ крайняго сѣвера, экономическое положеніе которыхъ находится

на низкой ступени развитія, вслѣдствіе отдаленности края, его изолированности и неблагоприятныхъ условій путей сообщенія, тормозящихъ кромѣ того проникновеніе въ этотъ край новыхъ предпринимателей. Срочнаго пароходства не только не существуетъ между Тюменью и низовьями Оби, но его даже нѣтъ между Тюменью и Томскомъ, равно какъ и по нижнему теченію рѣки Енисея. Въ этомъ краѣ уже за 58 параллелью грунтовыя дороги совершенно отсутствуютъ, самое же сообщеніе производится лѣтомъ—по рѣкамъ—на лодкахъ и пароходахъ, а зимой—по дорогамъ, прокладываемымъ преимущественно по льду рѣки, отчего періоды весенней и осенней распутицы здѣсь весьма продолжительны. Это обстоятельство приводитъ къ тому, что жители сѣвера въ продолженіе около 4 мѣсяцевъ два раза въ году (весною—большая часть мѣсяцевъ апрѣля и мая и осенью—конецъ сентября, октябрь и часть ноября) остаются отрѣзанными отъ остального міра и при отсутствіи телеграфа не могутъ сноситься даже письменно, не говоря уже о томъ, что отсутствіе послѣдняго служитъ препятствіемъ имѣть на сѣверѣ кредитныя учрежденія съ банковыми операціями (напр. покупка и продажа $\frac{0}{100}$ бумагъ) и кромѣ того лишаетъ населеніе возможности производить денежныя операціи при помощи телеграфа (напр. переводы). Въ настоящее время плохое состояніе путей сообщенія на сѣверѣ является однимъ изъ главныхъ тормазовъ для разработки богатствъ и подъема экономическаго состоянія населенія, тогда какъ для эксплуатаціи богатствъ каждой страны пути сообщенія имѣютъ громадное значеніе, какъ могучій двигатель культуры и прогресса.

Скорѣйшее же упорядоченіе и экономическое развитіе Сибири возможно только при учрежденіи порто-франко, которое дастъ дешевые и необходимые предметы жизни, а также несомнѣнно вызоветъ заселеніе даже крайняго сѣвера. Въ настоящее время застой во всѣхъ отрасляхъ промышленности можно объяснить отсутствіемъ отчасти рабочихъ рукъ на сѣверѣ,

а главное отсутствіемъ организаціи мелкаго кредита и дешевыхъ усовершенствованныхъ орудій производства, выпуска которыхъ изъ Европейской Россіи по своей дороговизнѣ не по силамъ большинству населенія. Тогда какъ беспошлинный ввозъ въ Сибирь заграничныхъ машинъ и другихъ необходимыхъ предметовъ для возникновенія фабричной, заводской, сельской и кустарной промышленности несомнѣнно послужитъ однимъ изъ двигателей скорѣйшаго экономическаго развитія края.

Безотрадное современное экономическое положеніе сельскаго населенія, преимущественно Европейской Россіи, рельефно обрисовалъ Директоръ Департамента Земледѣлія Н. А. Крюковъ въ своей вступительной рѣчи 21 февраля 1907 г. „Во всѣхъ сельско-хозяйственныхъ странахъ (Соединенныхъ Штатахъ, Австраліи, Канадѣ, Аргентинѣ, Новой Зеландіи) деревенское населеніе отличается зажиточностью; сельское хозяйство въ этихъ странахъ настолько прибыльно, что отъ него имѣются избытки и сбереженія. Эти сбереженія, коллектируясь въ банкахъ въ огромные капиталы, служатъ двигателемъ промышленности и торговли. У насъ же сельское населеніе не только не имѣетъ сбереженій, но просто зачастую не имѣетъ достаточнаго пропитанія; по всей имперіи слышатся вздохи лишь о хлѣбѣ насущномъ. Нигдѣ нѣтъ такой ужасающей бѣдности, нигдѣ нѣтъ такой безысходной нужды, нигдѣ нѣтъ столько горя и нигдѣ не льется столько слезъ, какъ въ нашемъ несчастномъ отечествѣ“.

Если Европейская Россія и ея земледѣліе стонетъ подъ тяжестью покровительственныхъ пошлинъ и если самые необходимые предметы являются цѣнными и рѣдкими въ російской деревнѣ,—то легко представить себѣ, въ какомъ положеніи находятся сибирскія захоластья и ихъ обитатели.

Въ Сибири одно изъ главныхъ препятствій для развитія сельскаго хозяйства и промысловъ, какъ мною выше упомянуто, представляетъ недостатокъ у населенія оборотныхъ средствъ, вслѣдствіе весьма слабаго развитія разныхъ учрежденій мелкаго кредита. Недостаточная же организація послѣд-

ного приводитъ къ усиленію деревенскаго ростовщичества и отрицательно отражается на сельскомъ хозяйствѣ и промыслахъ. Естественно, что при существующемъ экономическомъ положеніи огромный и богатый край Западной Сибири не можетъ развиваться.

За учрежденіе порто-франко говоритъ еще и то обстоятельство, что только въ сравнительно недавнее время приступлено къ обработкѣ обширной черноземной полосы западной и центральной Сибири, вслѣдствіе чего сельское хозяйство въ этой полосѣ далеко еще не развито до возможныхъ предѣловъ. Однако смѣло можно рассчитывать, что количество производимыхъ здѣсь сельскихъ продуктовъ со временемъ достигнетъ очень солидныхъ размѣровъ, такъ какъ приливъ въ Сибирь переселенцевъ сильно содѣйствуетъ введенію и примѣненію болѣе усовершенствованныхъ орудій производства, почему интенсивность веденія сельскаго хозяйства все возрастаетъ. Такимъ образомъ потребность сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ Сибири сдѣлается въ скоромъ времени крайне настоятельной нуждой. Если при проведеніи желѣзной дороги сибирскій хлѣбъ возбуждалъ опасеніе наводнить въ урожайные годы внутренніе рынки Россіи и понизить цѣны, то при все возрастающемъ приливѣ переселенцевъ-хлѣбопашцевъ тѣмъ болѣе необходимъ дешевый выходъ за границу для сбыта хлѣба и остальныхъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, спросъ на которые на заграничныхъ рынкахъ безъ сомнѣнія будетъ постояннымъ. Полный же сбытъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ Сибири на заграничные рынки возможенъ только при свободномъ морскомъ пути, такъ какъ провозоспособность Сибирской желѣзной дороги не усиливается, а прокладка второго пути по Сибирской магистрали, вслѣдствіе громадныхъ денежныхъ затратъ, въ ближайшемъ будущемъ осуществима быть не можетъ. Кромѣ того, съ осуществленіемъ проекта желѣзнодорожной линіи Самаркандъ-Семипалатинскъ, въ сферу вліянія сѣвернаго морского пути войдетъ также и богатая Семирѣченская область.

За необходимость порто-франко постоянно и самым решительным образом высказывалась и высказывается вся сибирская пресса. Теперь въ пользу его открытія приведу также мнѣнія разныхъ учреждений и лицъ. Въ 1897 году послѣдовали ходатайства какъ со стороны сибирскихъ отдѣленій московскаго сельскохозяиственнаго общества, такъ и со стороны сибирскихъ городскихъ думъ Тюмени, Томска, Красноярска и Енисейска, высказывавшихся за сохраненіе порто-франко. Это ходатайство было поддержано и Иркутскимъ Генераль-Губернаторомъ, который между прочимъ находилъ, „что краткія каждый разъ, по сроку, разрѣшенія беспошлиннаго ввоза не могли способствовать прочной организаціи этого дѣла, несмотря даже на долговременное, въ общей сложности, открытіе порто-франко въ устьяхъ рѣкъ Сибири и что, по его мнѣнію, только долгосрочное разрѣшеніе беспошлиннаго ввоза дастъ возможность основательно, твердо и безъ особаго риска предпринимателямъ взяться за это столь важное въ интересахъ края дѣло“. Заслуживаетъ вниманія и отзывъ бывшаго Министра земледѣлія А. С. Ермолова, въ которомъ онъ указываетъ, что сѣверный морской путь представляетъ серьезное значеніе для мѣстной сельскохозяиственной промышленности и что вывозъ громоздкихъ сырыхъ произведеній моремъ изъ Сибири не только нѣсколько освободитъ Сибирскую желѣзную дорогу отъ наплыва этихъ грузовъ, съ которыми ей трудно справляться, но и уменьшитъ давленіе дешеваго сибирскаго хлѣба на внутренніе рынки Европейской Россіи.

Однако, несмотря на всѣ ходатайства сибирскихъ представителей и другихъ компетентныхъ лицъ о продленіи беспошлиннаго ввоза товаровъ, превозобладало противоположное заявленіе г.г. Зензинова и Крестовникова. По мнѣнію перваго сѣверный путь могъ бы отнять грузъ у Добровольнаго флота, а Крестовниковъ указывалъ, что Сибирь изстари снабжается свѣчами его завода, и недостатка въ свѣчахъ никогда не было. Однако сибиряки употребляютъ для освѣщенія керо-

синъ, да сальныя свѣчи, а что же касается крестовниковскихъ стеариновыхъ свѣчъ, то онѣ и нынѣ составляютъ роскошь и доступны по своей цѣнѣ только зажиточнымъ горожанамъ.

Итакъ, все сказанное говоритъ за то, что въ устьяхъ рѣкъ Оби и Енисея необходимо учредить порто-франко какъ единственную мѣру для поднятія экономическаго благосостоянія и развитія промышленности Сибири. При этомъ районъ распространенія порто-франко долженъ обнимать всю Западную Сибирь и Енисейскую и Иркутскую губерніи.

Въ настоящее время, несмотря даже на обиліе земель, лѣсовъ и водъ при благопріятныхъ почвенныхъ условіяхъ, несмотря на богатство естественныхъ даровъ природы — звѣря и птицы въ лѣсахъ, рыбы въ водахъ — промышленная дѣятельность населенія Западной Сибири тѣмъ не менѣе находится на низкой ступени развитія: сельское хозяйство ведется самымъ примитивнымъ способомъ, рассчитаннымъ на безпредѣльный просторъ и на возможность перехода отъ истощенной земли къ свѣжей, лѣсное хозяйство, которое на югѣ Западной Сибири ведется въ хищническихъ формахъ, на сѣверѣ вовсе не существуетъ, рыболовство и звѣроловство, при ненормальныхъ способахъ веденія, создаетъ такія условія, при которыхъ правильная эксплуатація рыбы и звѣря невозможна. Вся организація сельскаго и лѣснаго хозяйства, звѣриныхъ и рыбныхъ промысловъ создаетъ столь неустойчивое положеніе, что достаточно одного-двухъ годовъ стихійныхъ бѣдствій въ родѣ засухи, кобылки, неулова рыбы, недостатка звѣря, и населеніе въ массѣ начинаетъ голодать и требовать отъ правительства продовольственной помощи. Промышленность обрабатывающая, несмотря на благопріятныя къ тому условія, тоже весьма слабо развита, и здѣсь, какъ и вездѣ замѣчается отсутствіе инициативы, почина и талантовъ, вслѣдствіе чего самостоятельность и умѣнье использовать дары природы и естественныя богатства края не находятъ полного развитія въ населеніи. Свободные капиталы находятъ себѣ лишь одностороннее примѣненіе въ мѣстной торговлѣ.

Только свободный выходъ въ море и дешевый морской путь къ берегамъ Европы могутъ поднять и развить экономическое состояніе Сибири, самостоятельность населенія и научить его использовать вполне дары природы и естественныя богатства страны. Безъ морского же пути всѣ намѣренія правительства колонизировать въ настоящее время пустынные берега низовьевъ Оби и Енисея не дадутъ желательныхъ результатовъ. Съ установленіемъ морского пути несомнѣнно возникнетъ и разовьется не только морской промыселъ рыбы, но и всякаго морского звѣря. Торговля суда проложатъ дорогу и по ихъ слѣдамъ смѣло пойдутъ промышленники съ морскихъ побережій Европы и тогда даже свѣжая рыба въ замороженномъ видѣ можетъ составить не маловажный предметъ вывоза на европейскіе рынки.

Съ завершеніемъ изслѣдованія морского пути изъ Европы къ устьямъ рѣкъ Оби и Енисея облегчится и самое плаваніе, поэтому можно надѣяться, что въ предпринимателяхъ для доставки товаровъ этимъ путемъ въ Сибирь и для вывоза сибирскаго сырья въ Европу недостатка не будетъ, если при этомъ мы пойдемъ навстрѣчу начинаніямъ такихъ предпринимателей, не останавливаясь на полдорогѣ и не примѣняя полумѣръ. Я хочу сказать, что намъ пока надлежитъ на болѣе или менѣе продолжительное время совершенно отменить пошлину на ввозимые этимъ путемъ товары. При этомъ долженъ прибавить, что однимъ изъ непремѣнныхъ условій при учрежденіи порто-франко является продолжительность его срока. Думаю, что для успѣшнаго развитія торговли и промышленности и для использованія въ полной мѣрѣ всѣхъ средствъ, какія только можетъ дать учрежденіе порто-франко, необходимо разрѣшить беспошлинный ввозъ заграничныхъ товаровъ въ Сибирь сѣвернымъ морскимъ путемъ по меньшей мѣрѣ на 10 лѣтъ. Это является необходимымъ, вслѣдствіе не безопаснаго пути черезъ Карское море, а также и потому, что краткосрочныя по времени разрѣшенія беспошлиннаго ввоза товаровъ въ устья рѣкъ Енисея и Оби показали

всю свою несостоятельность. Необходимо также, въ виду краткосрочности навигаціи, установить, чтобы таможенный досмотръ производился не на мѣстахъ обмѣна товаровъ съ морскихъ судовъ на рѣчныя, а въ пунктахъ, гдѣ будетъ производиться разгрузка товаровъ съ рѣчныхъ пароходовъ для дальнѣйшей ихъ отправки; разрѣшить морскимъ судамъ, въ случаѣ невозможности пройти въ Карское море вслѣдствіе льдовъ, разгрузить беспошлинно товары въ одномъ изъ ближайшихъ сѣверныхъ портовъ Европейской Россіи и оттуда по желѣзной дорогѣ отправить въ Сибирь, къ мѣсту назначенія.

Открытіе порто-франко въ устьяхъ Оби и Енисея создастъ Западной Сибири экономическую самостоятельность, разовьетъ собственную промышленность, освободитъ ея население отъ необходимости пользоваться плохими и дорогими товарами Европейской Россіи, благодаря практикующей нынѣ въ ущербъ Сибири покровительственной торгово-промышленной политикѣ, подниметъ развитіе рыбопромышленности, вызоветъ сюда притокъ свѣжихъ силъ и сдѣлаетъ болѣе продуктивнымъ приложеніе труда и капитала къ эксплуатаціи колоссальныхъ природныхъ богатствъ этого обширнаго края.

ТАБЛИЦА I.

Территорія и населеніе Сибири въ 1900 году.

Губерніи и области.	Занимаемая площадь въ квадрат-ныхъ верстахъ.	Количество населенія.
Тобольская	1.295.758	1.578.558
Томская	749.813	2.120.274
Акмолинская	479.200	803.994
Семипалатинская	428.528	729.070
Итого по Западн. Сибири	2.953.299	5.231.896
Енисейская	2.259.562	640.835
Иркутская	703.650	529.738
Забайкальская	547.965	684.890
Якутская	3.452.655	258.283
Амурская	393.367	138.387
Приморская	1.629.524	274.980
Островъ Сахалинъ	66.762	35.248
Всего по Сибири	12.006.784	7.894.257

ТАБЛИЦА II.

Данные о судоходствѣ рѣкъ Обскаго бассейна.

	Д л и н а.		Предѣльный пунктъ судоход- ства.
	Всего теченія.	Судоход- ной части.	
Р. ОБЬ.			
Р. Катунь	475		
Р. Обь отъ Бійска до устья р. Томи	1114		
Р. Обь отъ устья р. Томи до устья р. Иртыша	1331		
Р. Обь отъ устья р. Иртыша до Обской губы	1160		
	4010	3605	г. Бійскъ.
Р. ИРТЫШЪ.			
Р. Черный Иртышъ до озера Норъ-Зайсана	600		
Озеро Норъ-Зайсанъ	100		
Р. Иртышъ отъ. оз. Н.-З. до г. Семипалатинска	585		
Р. Иртышъ отъ г. Семипала- тинска до г. Тобольска . .	2170		
Р. Иртышъ отъ г. Тобольска до устья	543		
	3998	3398	Устье р. Кабы (выше оз. Н.-З.)
Р. Чарышъ	350	260	с. Бѣлоглазово.
Р. Томь	680	552	г. Кузнецкъ.
Р. Чулымъ	1200	1157	г. Ачинскъ.
Р. Тоболъ	1575	600	г. Курганъ.
Р. Тура	930	365	г. Туринскъ.
Р. Ница	200	130	г. Ирбитъ.
Р. Тавда	717	717	на всемъ протяженіи.
Р. Сосьва	400	280	пр. Филькинская.
Р. Лозва	700	393	д. Першина.
	6752	4454	

По рѣкамъ: Ваху, Кондѣ, Сосвѣ и Ляпину ежегодно одинъ разъ въ теченіе навигаціи поднимаются пароходы для доставки въ хлѣбозапасные магазины казенной муки и огнестрѣльныхъ припасовъ, а также и частныхъ грузовъ.

Р. Вахъ	700	460	с. Ларьятское.
Р. Конда	900	700	с. Леушинское.
Р. Сосва	747	440	юрты Сарадейскія.
Р. Ляцинъ	293	150	д. Саранпауль.
	2640	1750	

Изъ остальныхъ притоковъ Оби въ Сургутскомъ и Березовскомъ уѣздахъ оказываются пригодными для судоходства: Аганъ, Тромъ-юганъ, Ляминъ, Юганъ, Салымъ, Назымъ, Казымъ и Малая Сосва. Эти притоки съ развитіемъ экономической жизни края, а въ особенности съ развитіемъ лѣсопромышленнаго дѣла могутъ оказать существенную услугу.

Р. Аганъ	275	184	с. Юганское.
Р. Тромъ-юганъ	430	285	
Р. Ляминъ	350	300	
Р. Юганъ	520	180	
Р. Салымъ	200	200	
Р. Назымъ	300	130	
Р. Казымъ	520	130	
Р. Малая Сосва	300	150	
	2895	1559	
	20295	14766	

ТАБЛИЦА III.

Данные о плаваніяхъ торговыхъ судовъ Европой и берегами Сибири.

Съ 1874 г.

Годъ плаванія.	Названіе судна.	Углубленіе въ футахъ.	Мѣсто отправленія.	Мѣсто прибытія.	Мѣсто возвращенія.
КЪ УСТЬЮ ЕНИСЕЯ.					
1876	„Thames“	12	Сундерлендъ.	Туруханскъ на Енисей.	—
	„Imer“	12	Тромсѣ.	Енисейск. губа.	Тромсѣ.
1877	„Fraser“	—	Бременъ.	Гольчиха.	Бременъ.
	„Fraser“	—	Германія.	с. Дудинское на Енисей.	Германія.
	„Express“	14	Германія.	с. Заостровное на Енисей.	Германія.
1878	„Царица“	—	Норвегія.	Енисейск. губа.	Вардѣ.
	„Москва“	25	Бременъ.	Енисейскъ.	—
	„Louise“	—	Бременъ.	с. Толстоносское на Енисей.	Бременъ.
1879	„Neptun“	13	Германія.	Енисей.	Гамбургъ.
	„Express“	14	Германія.	Енисей.	Гамбургъ.
1881	„Луиза“	—	Гаммерфестъ.	Мысъ Караульный на Енисей.	Германія.
	„Dahlmann“	—	„	„	—
1887	„Phoenix“	12	Ньюкастль.	Енисейскъ.	—
1889	„Labrador“	18	Лондонъ.	Гольчиха.	Лондонъ.
1890	„Biskaia“	—	Лондонъ.	с. Казанское на Енисей.	Англія.
	„Thule“	—			
	„Bard“	—	Лондонъ.	Енисейскъ.	—
1893	„Orest“	—	изъ Англіи.	Гольчиха.	—
	„Минусинскъ“	—			
	„Blancathra“	—			

ПРИМѢЧАНІЕ.

исея.

Вый транспортъ товаровъ, когда-либо доставленныхъ въ Енисейскъ—прямо изъ Европы. Онъ на томъ пути въ 1877 г. въ устьѣ Енисея выскочилъ въ половодье на берегъ.

шелъ до деревни Коряповской близъ Гольчихи, на Енисей, гдѣ оставилъ часть груза.

оба судна благополучно достигли Енисея и выгрузились около „Караула“. Взявъ затѣмъ полный въшеницы благополучно вернулись въ Европу.

„Царица“ наткнулась на мель близъ Корсаковскихъ острововъ, товары были перегружены на „Москва“, шедшія съ пароходомъ „Москва“.

есный пароходъ „Москва“, съ тремя желѣзными баржами, по 100 тоннъ каждая, оставлены на Енисей.

оба конца прошли съ грузомъ.

ель съ тремя баржами. Остался зимовать въ г. Енисейскѣ (позже названъ „Графъ Игнатьевъ“).

ривезъ разный товаръ и остался въ Енисейскѣ.

мѣдствие того обстоятельства, что рѣчные пароходы не прибыли къ сроку, сгрузилъ половину въ Гольчихѣ и вернулся обратно.

ставленъ на Енисей.

оставили изъ Англіи до 2000 тоннъ груза, преимущественно рельсы для Сибир. жел. дор.

Годъ плава- нія	Названіе судна.	Углуб- леніе въ футахъ.	Мѣсто отправле- нія.	Мѣсто при- бытія.	Мѣсто возвраще- нія.	П Р И М Ѣ Ч А Н І Е.
1893	„Лейтен. Овцынъ“ „Лейтен. Малыгинъ“ „Лейтен. Скуратовъ“	8 — 8	Глазго, Шот- ландія.	Енисейскъ.	—	Первыя суда подъ военнымъ флагомъ на Енисей, ими доставлены рельсы для Сибирской желѣзн. дороги. Зимовали въ Енисейскѣ. Пар. „Лейтенантъ Малыгинъ“ перед. мин. путей сооб.
1894	„Стерненъ“ „Первый“ „Второй“	— — —	Ньюкастль.	Луковая про- тока. Енисейскъ.	— —	Разбился на обратномъ пути въ Англію. Колесные пароходы сданы мин. путей сообщенія.
1895	„Lorna Doone“ „Burnoul“	— —	Англія.	Гольчиха.	Англія.	
1896	„Ecosaise“ „Lorna Doone“	— —	Англія.	Енисей.	Норвегія	Изъ двухъ пароходовъ одинъ остался на Енисей, другой, сдавъ грузъ, вернулся въ Европу.
1897	„Іоаннъ Кронштадтскій“ „Blancathra“ „Lorna Doone“ „Briton“ „Norman“ „Ecosaise“ „Buccaner“ „Glenmor“ „Scotia“	4 — — — — — — — —	Норвегія. Англія.	Енисейскъ. Енисейскъ.	Сибирь. Англія.	На этомъ пароходѣ совершилъ плаваніе въ Енисей покойный адмиралъ Макаровъ. Эта коммерческая экспедиція принесла Попова значительные барыши, почему имъ и была на слѣдующій годъ снаряжена новая экспедиція.
К ъ у с т ь б и.						
1877	„Louise“	9	Гуль.	Тобольскъ.	—	Остался въ Тобольскѣ. Первый морской пароходъ, поднявшійся по Оби; привезъ грузъ желѣза, ара и оливкового масла. Въ слѣдующемъ 1878 году на обратномъ пути выброшенъ на мель въ Обской губѣ у Трехбугорнаго мыса, гдѣ и погибъ.
1878	„Workworth“ „Neptun“	12,5 13	Ливерпуль. Гамбургъ.	р. Надымъ, въ Обской губѣ.	Лондонъ Гамбургъ	Доставлено въ Обдорскъ около 500 тоннъ разныхъ товаровъ и столько же тоннъ принято пшеницы для доставки въ Лондонъ. На возвратномъ плаваніи значительная часть груза — при посадкахъ судна на мель — была выброшена. Благополучно довезъ въ Надымъ грузъ и, взявъ здѣсь новый, вернулся на родину.
1880	„Neptun“	13	Гамбургъ.	Устье Оби.	Гамбургъ	Въ оба конца шелъ съ грузами.
1897	„Engineer“ „Naranja“	—	Англія.	Объ.	Англія.	Коммерческая экспедиція Попова.
К ъ у с т ь е н ы.						
1878	„Лена“	6,5	Тромсѣ.	Якутскъ.	—	Оставленъ въ Якутскѣ. Единственное судно, пришедшее до сихъ поръ съ моря въ Якутскъ.

ТАБЛИЦА IV.

Данныя о ежегодномъ вывозѣ изъ Западной Сибири главнѣй-
шихъ мѣстныхъ продуктовъ.

1. Зерноваго хлѣба: пшеницы, ржи, ячменя и овса.
 - а) въ Тобольской губ. отъ 10.700.000 до 23.000.000 п.
 - б) „ Томской губ. отъ 8.300.000 до 20.200.000 „
 - в) „ областяхъ Акмо-
линской и Семи-
палатинской отъ 2.000.000 до 11.800.000 „

Всего отъ 21.000.000 до 55.000.000 п.

- | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|---|---|---|------------|---|
| или среднимъ числомъ | . | . | . | . | 38.000 000 | „ |
| 2. Льна, пеньки, кудели | . | . | . | . | 1.000.000 | „ |
| 3. Льняного сѣмени | . | . | . | . | 1.200.000 | „ |
| 4. Масла коровьяго | . | . | . | . | 500.000 | „ |
| 5. Сала коровьяго | . | . | . | . | 800.000 | „ |
| 6. Шерсти, кожъ, мѣховъ | . | . | . | . | 1.000.000 | „ |
| 7. Мяса, дичи, рыбы | . | . | . | . | 1.800 000 | „ |
| 8. Сѣна | . | . | . | . | 2.000.000 | „ |
| 9. Прочихъ товаровъ | . | . | . | . | 1.700.000 | „ |
| 10. Лѣса | . | . | . | . | ? | |
| 11. Руды, металловъ и прочихъ ископ. | . | . | . | . | ? | |

Итого въ годъ . . . 48.000.000 „

ТАБЛИЦА V.

Скотоводство въ Сибири въ 1901 году.

Губерніи и области.	КОЛИЧЕСТВО ДОМАШНИХЪ ЖИВОТНЫХЪ.								
	Лошадей.	Крупнаго рогатаго скота.	Овецъ.	Козъ.	Свиней.	Верблю- довъ.	Възовыхъ олений.	Възовыхъ собакъ.	Всего го- ловъ скота.
Тобольская	776.378	1.149.138	1.481.791	32.000	237.685	—	127.855	4.725	3.809.572
Томская	1.585.543	1.565.542	1.904.558	82.391	396.454	520	—	—	5.535.008
Акмолинская	743.554	625.865	1.365.245	102.614	25.143	99.888	—	—	2.962.309
Семипалатинская	686.295	319.375	2.200.026	125.020	6.000	73.119	—	—	3.409.835
Итого по Зап. Сибири	3.791.770	3.659.920	6.951.620	342.025	665.282	173.527	127.855	4.725	15.716.724
Енисейская	425.927	426.028	598.690	13.559	104.428	—	26.544	1.234	1.596.410
Иркутская	258 507	337.506	250.456	38.971	67.641	121	2.361	—	955.563
Забайкальская	628.288	1.305.215	1.201.340	178.090	138.756	—	—	—	3.451.689
Якутская	109.667	295.407	265	—	200	—	23.999	3.800	433.338
Амурская	59.140	51.109	5.661	65	24.265	454	860	—	141.554
Приморская	47.031	76.350	1.356	891	44.505	—	169.675	34.450	374.258
Остр. Сахалинь	3.872	9.922	125	—	2.730	—	—	—	16.649
Всего по Сибири	5.324.202	6.161.457	9.009.513	573.601	1.047.807	174.102	351.294	44.209	22.686.185

ТАБЛИЦА VI.

Производительность фабрично-заводской промышленности Сибири
въ 1901 году.

ГУБЕРНИИ И ОБЛАСТИ.	Число фабрикъ и заводовъ.	Число рабочихъ.	Сумма производительности въ рубляхъ.
Тобольская	4.005	10.108	8.652.261
Томская	9.009	18.600	5.880.675
Акмолинская	879	4.096	3.466.928
Семипалатинская	140	3.000	1.500.000
Итого по Западной Сибири	14.033	35.804	19.499.864
Енисейская	750	2.272	2.659.225
Иркутская	280	2.106	3.200.000
Забайкальская	122	3.500	3.196.816
Якутская	113	195	18.640
Амурская	87	1.103	2.293.545
Приморская	126	2.200	2.410.000
Всего по Сибири	15.511	47.180	33.278.090

ТАБЛИЦА VII.

Общее число ярмарокъ по губерніямъ и областямъ Сибири.

Въ Тобольской	525	ярмар.	съ оборотомъ до	14.000.000	р.
„ Томской	70	„	„	„	10.000.000 „
„ Акмолинской	60	„	„	„	20.000.000 „
„ Семипалатинской	28	„	„	„	5.000.000 „
Итого	683	„	„	„	49.000.000 р.
„ Енисейской	22	„	„	„	1.500.000 „
„ Иркутской	12	„	„	„	700.000 „
„ Забайкальской	12	„	„	„	4.000.000 „
„ Якутской	5	„	„	„	2.500.000 „

ТАБЛИЦА VIII.

Положеніе золотопромышленности въ Сибири въ 1901 году.

ГУБЕРНІИ И ОБЛАСТИ.	Число раз- рабатывав- шихся при- исковъ.	Число рабо- чихъ.	Количество добы- таго золота.
Тобольская	—	—	—
Томская	158	6.551	141 п. 2 ф.
Акмолинская	53	2.563	2 „ 30 „
Семипалатинская	120	4.462	31 „ 23 „
Итого по Западн. Сибири	331	13.576	175 п. 15 ф.
Енисейская	257	9.374	205 п. 31 ф.
Иркутская	22	696	17 „ 30 „
Забайкальская	163	5.208	280 п. 25 ф.
Якутская	109	7.913	549 „ 21 „
Амурская	178	10.165	452 „ 9 „
Приморская	32	3.525	160 „ 32 „
Всего по Сибири . .	1.092	50.457	1.842 п. 3 ф.

