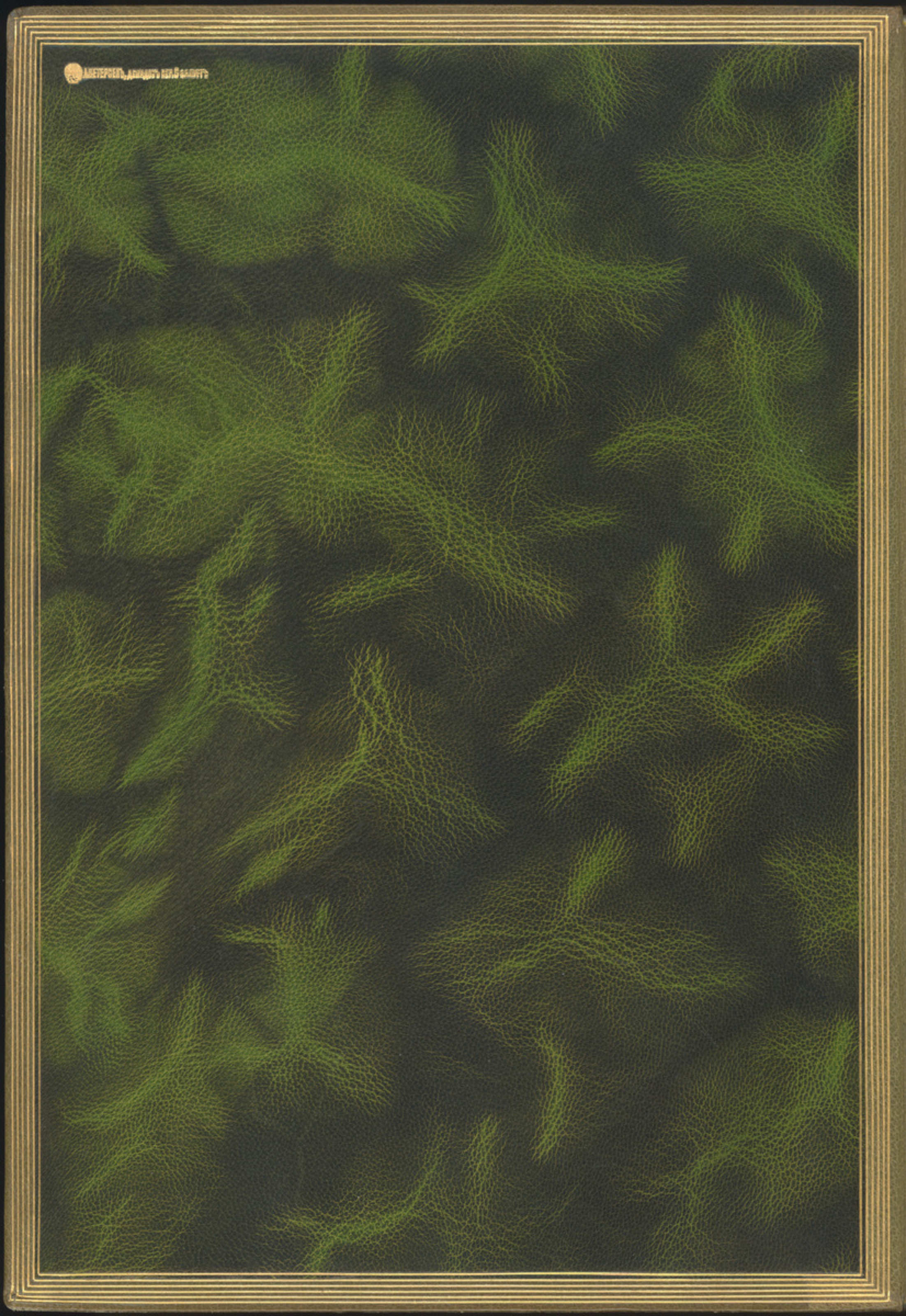
М. П. С.

ОЧЕРКЪ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

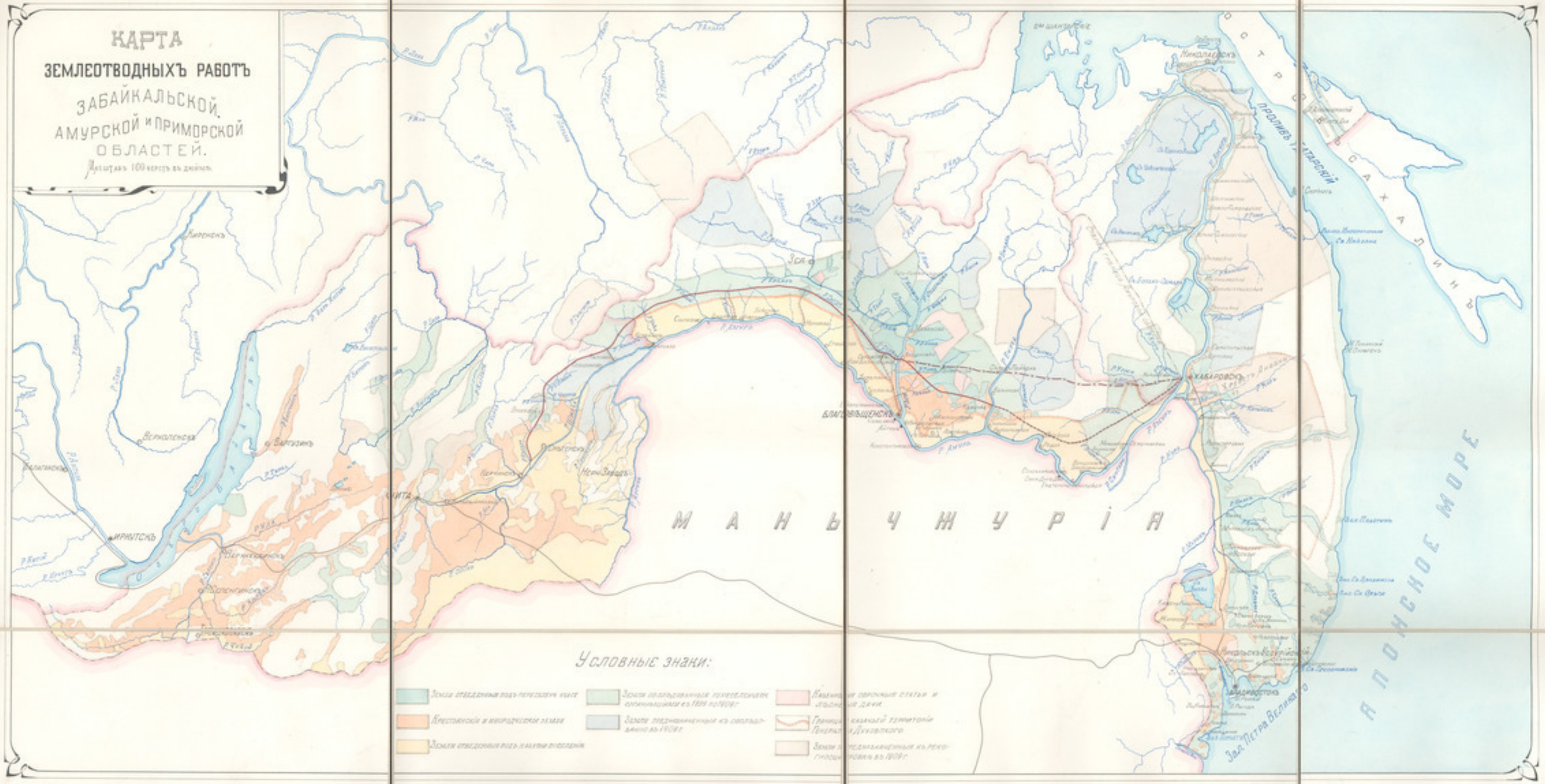
ВЪ СВЯЗИ СЪ ГРУЗООБОРОТОМЪ ПРОЕКТИРУЕМОЙ СРЕДНЕ-АМУРСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

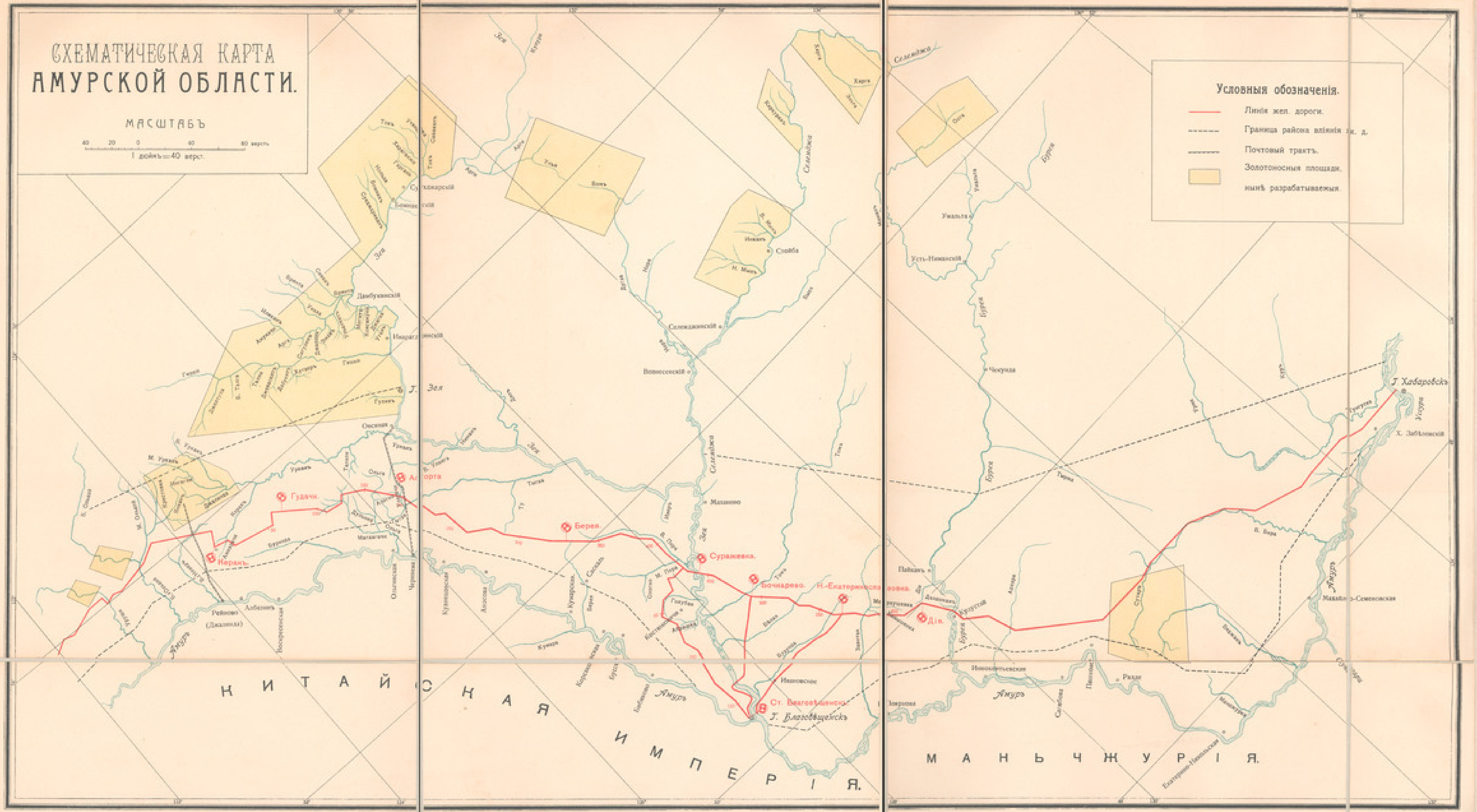
ИНЖЕНЕРЪ В. А. САХАНСКІЙ.



79/3/51 6

XII А. В. 2/2 Петерсен


КАРТА
ЗЕМЛЕОТВОДНЫХЪ РАБОТЪ
ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ,
АМУРСКОЙ и ПРИМОРСКОЙ
ОБЛАСТЕЙ.
Масштабъ 100 верстъ въ дюймѣ.
Киренскъ
Верхоленскъ
Баргузинъ
Балаганскъ
Иркутскъ
Верхнеудинскъ
Селенгинскъ
Троицкосавскъ
Чита
Нерчинскъ
Сретенскъ
Нерч. Заводъ
Зея
Благовѣщенскъ
Хабаровскъ
Николаевскъ
Николаевскъ-Безурійскій
Владивостокъ
Зал. Петра Великаго
Проливъ Татарскій
Остров Сахалинъ
Японское море
Манчжурія
Условные знаки:
Земли отведенныя подъ переселенческіе участки
Крестьянскія и инородческія земли
Земли отведенныя подъ казачьи поселенія
Земли обольщованныя переселенческими организаціями въ 1899 по 1909 г.
Земли предназначенныя къ обольщованію въ 1909 г.
Казенныя оброчныя статьи и лѣсныя дачи
Границы казачьей территоріи Генералъ-Духовскаго
Земли предназначенныя къ рекогносцировкѣ въ 1909 г.


СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА
АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ.
МАСШТАБЪ
40 20 0 40 80 верстъ
1 дюймъ = 40 верст.
Условныя обозначенія.
Линія жел. дороги.
Граница района вліянія ж. д.
Почтовый трактъ.
Золотоносныя площади, нынѣ разрабатываемыя.
Г. Зея
Гудачи.
Аммгорта
Нерань.
Берея.
Суражевка.
Бочкарево.
Н.-Екатеринославовка.
Ст. Благовѣщенскъ
Г. Благовѣщенскъ
Г. Хабаровскъ
Амуръ
Зея
Селемджа
Бурея
Уссури
Рейново (Джалинда)
Албазинъ
Дамбукинскій
Селемджинскій
Вознесенскій
Мазаново
Ивановское
Чекунда
Умальта
Усть-Ниманскій
Пайканъ
Михайло-Семеновская
Екатерино-Никольская
Раддэ
Иннокентьевская
Х. Забѣловскій
КИТАЙСКАЯ ИМПЕРІЯ
МАНЬЧЖУРІЯ

В. А. САХАНСКІЙ.

ОЧЕРКЪ
Амурской области
ВЪ СВЯЗИ СЪ ГРУЗООБОРОТОМЪ
проектируемой
СРЕДНЕ-АМУРСКОЙ
желѣзной дороги.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
„Товарищество Художественной Печати“, Ивановская, 14.
1909.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

I. Общій очеркъ Амурской области 2
II. Колонизаціонный земельный фондъ 14
III. Населеніе Области и переселенческое движеніе 16
IV. Добывающая промышленность 26
V. Промышленность и торговля 44
VI. Пути сообщенія 58
VII. Современные способы транспортированія грузовъ и тарифы на перевозку 69
VIII. Проектируемая Средне-Амурская желѣзная дорога и вліяніе ея на экономическую жизнь Области 88
IX. Ожидаемый грузооборотъ Средне-Амурской ж. д. 112
X. Общіе размѣры ожидаемаго грузооборота и выручки . . 139
XI. Финансовые результаты 142

Приложенія:

I. Свободные переселенческіе участки въ Амурской области на 1 января 1908 года 149
II. Урожай въ Амурской области въ 1906 году 150
III. Свободный избытокъ зерновыхъ хлѣбовъ въ Амурской области въ 1906 году 151
IV. Данныя о добычѣ золота въ Россіи и въ Амурской области . 154
V. Почтовыя станціи между городами Срѣтенскомъ—Благовѣщенскомъ—Хабаровскомъ и разстоянія между ними 156
VI. Главные перекаты на рѣкѣ Амурѣ 158
VII. Перекаты и другія препятствія судоходству по рѣкѣ Зеѣ . . 159
VIII. Списокъ населенныхъ пунктовъ и провозныя платы по нижнему теченію рѣки Зеи. 160
IX. Таблица перекатовъ и пороговъ на нижней Буреѣ 161
X. Цѣны за провозъ грузовъ по Буреинскому пути 162
XI. Расходы по содержанію Буреинскаго пути 163
XII. Разстояніе между станціями и прогонная такса отъ города Благовѣщенска до Верхне-Селемджинскаго золотопромышленнаго района. 164
XIII. Примѣры стоимости доставки грузовъ въ Верхне-Амурскій и Зейскій районы 165
XIV. Цѣны на припасы въ Благовѣщенскѣ и на пріискахъ 168
XV. Стоимость перевозки алмазнаго бура на Нимaнъ 170
XVI. Свѣдѣнія о грузо-пассажирскомъ движеніи и сплавѣ по рѣкамъ Амурскаго бассейна за 1907 годъ 171

Стр.

XVII. Грузооборотъ пристаней городовъ Благовѣщенска, Зеи и Николаевска 181
XVIII. Справка объ открытіи и закрытіи навигаціи по рѣкамъ Амуру, Шилкѣ и Зеѣ, съ 1900 по 1908 годъ включительно . . . 201
XIX. Данныя по движенію грузовъ на Забайкальской, Восточно-Китайской и Уссурійской жел. дор. 205
XX. Торговля съ Китаемъ, Японіей и Кореей 217
XXI. Торговля чаемъ 223
XXII. Данныя о ввозѣ въ Россію рыбы и цѣны на нее 235
XXIII. Ввозъ и вывозъ по Восточно-Китайской сухопутной границѣ и портамъ Дальняго Востока въ 1906 году 241
XXIV. Потребленіе сахара въ Россіи 248
XXV. Количество припасовъ, необходимыхъ для золотопромышленныхъ предпріятій Амурской области 249
XXVI. Движеніе мужского крестьянскаго населенія въ Амурской области 254
XXVII. Свободный избытокъ зерновыхъ хлѣбовъ въ районахъ станцій Средне-Амурской жел. дор. 255
XXVIII. Транзитные грузы, идущіе изъ Европейской Россіи черезъ Владивостокъ за границу 256
XXIX. Эксплоатаціонные доходы и расходы Сибирской и Юго-Западныхъ ж. д. 257
XXX. Сибирская желѣзная дорога и ея вліяніе на торгово-промышленную жизнь Сибири 261

Списокъ источниковъ.
Карта Амурской области.

ОЧЕРКЪ

Амурской области въ связи съ грузооборотомъ проектируемой Средне-Амурской жел. дор.

Прежде чѣмъ приступить къ разрѣшенію намѣченной задачи—составить очеркъ Амурской области въ связи съ грузооборотомъ Средне-Амурской желѣзной дороги, необходимо принять во вниманіе, что эта задача находится въ неразрывной связи съ вопросомъ о значеніи въ данное время и въ будущемъ вообще всей проектируемой къ постройкѣ Амурской желѣзной дороги, начиная отъ границъ Забайкальской области и оканчивая границами Приморской области (около Хабаровска).

Это слѣдуетъ изъ того соображенія, что условія постройки Амурской желѣзной дороги совершенно иныя, чѣмъ условія постройки любой изъ желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россіи: тамъ каждая новая магистраль и всякій подъѣздной путь къ ней строились, вслѣдствіе надобностей въ желѣзно-дорожной колеѣ, для обслуживанія тѣхъ или иныхъ уже существующихъ торгово-промышленныхъ пунктовъ и цѣлыхъ районовъ (напримѣръ, для надобностей каменно-угольной промышленности Донецкаго бассейна или для нуждъ горно-заводской дѣятельности, какъ на Уралѣ и т. п.). Такія линіи могли имѣть чисто мѣстное значеніе и могли существовать до извѣстной степени самостоятельными, внѣ тѣсной связи съ прочими желѣзно-дорожными путями, существующими, напримѣръ, между Москвой и Петербургомъ, Москвой и Одессой.

Совсѣмъ иное мы видимъ здѣсь: въ границахъ Амурской области, на протяженіи 1.658 верстъ (отъ Покровки до Хабаровска) вовсе нѣтъ такихъ пунктовъ, между которыми, для ихъ мѣстныхъ надобностей, требовалось бы вести желѣзную дорогу; вслѣдствіе этого ни одинъ изъ отдѣльныхъ участковъ проектируемой Амурской желѣзной дороги (то-есть ни восточный, ни средній, ни западный) и не можетъ быть выстроенъ отдѣльно для надобностей тѣхъ районовъ, по которымъ предположено строить означенные участки, какъ не могущій имѣть самостоятельнаго значенія. Такое значеніе означенные

участки пріобрѣтаютъ всѣ вмѣстѣ и притомъ лишь въ связи съ существующими Забайкальской и Уссурійской желѣзными дорогами.

Вопросъ о значеніи Амурской желѣзной дороги вообще и объ экономическомъ значеніи ея въ частности затрагивался и въ печати, и въ дебатахъ Государственной Думы и Государственнаго Совѣта.

Нѣкоторыя изъ высказанныхъ при этомъ сужденій могутъ служить доказательствомъ того, что въ Россіи объ Амурской области имѣютъ довольно смутное представленіе, а потому прежде всего необходимо, насколько возможно, выяснить климатическія, геологическія, почвенныя и растительныя особенности нашей отдаленной окраины, а также и ея производительныя силы.

I. Общій очеркъ Амурской области.

Амурская область расположена весьма выгодно въ географически-экономическомъ отношеніи. Она раздѣляется на двѣ части: южную, по которой пройдетъ Амурская желѣзная дорога, представляющую районъ производительный (въ смыслѣ сельско-хозяйственномъ) и сѣверную, въ которой расположены всѣ пріиски. Все, что будетъ произведено въ южномъ районѣ, найдетъ для себя выгодный рынокъ въ сѣверномъ горномъ районѣ. Такое счастливое сочетаніе районовъ производительнаго и потребительнаго даетъ возможность съ увѣренностью утверждать, что въ предѣлахъ Амурской области районъ желѣзной дороги быстро заселится и продукты сельско-хозяйственнаго производства этого района найдутъ всегда сбытъ по высокимъ цѣнамъ на пріискахъ.

Область находится въ бассейнахъ лѣвыхъ притоковъ рѣки Амура. Эта мощная рѣка, длиною въ 4.500 верстъ, на протяженіи 1.658 верстъ, служитъ границей Области съ Китаемъ (съ провинціей его Манджуріей), связываетъ Амурскую область съ Забайкальской и Приморской, соединяетъ ее съ Великимъ Океаномъ, а своими большими притоками: правымъ — рѣкою Сунгари съ Манджуріей до города Гирина, лѣвыми же притоками Зеей и Амазаромъ съ Якутской областью, откуда этими рѣками впервые спустились на Амуръ въ половинѣ XVII вѣка русскіе люди, удалые сподвижники Пояркова и Хабарова.

Поверхность Области исчисляется въ настоящее время въ 36.695.833 десятины, что составляетъ—352.280 кв. верстъ или 7.198 кв. миль *).

Наибольшее протяженіе Амурской области съ запада на востокъ

---

*) Т. е. опредѣляется на 41.086 кв. верстъ меньше, чѣмъ было исчислено въ Статистикѣ Россійской Имперіи 1893 г. Изданіе Центральнаго Статистическаго Комитета.

Какъ видно изъ Обзора Военнаго Губернатора Амурской области за 1906 г., уменьшеніе пространства Области произошло вслѣдствіе того, что весь бассейнъ р. Урми, а также верхняго теченія р. Амгуни въ 1904 г. былъ изъятъ изъ вѣдѣнія Амурскаго Губернатора и подчиненъ съ того времени вѣдѣнію Приморскаго Губернатора.

слишкомъ 1.000 верстъ, а съ сѣверо-востока на юго-западъ въ разныхъ мѣстахъ отъ 300 до 550 верстъ. По величинѣ территоріи Область занимаетъ послѣднее мѣсто въ ряду сибирскихъ губерній и областей; въ сравненіи же съ административно-территоріальными подраздѣленіями Европейской Россіи пространство ея равно пространству, занимаемому губерніями Нижегородской, Пензенской, Тамбовской, Владимірской, Рязанской, Московской, Тульской, Калужской, Орловской и Смоленской. Область соотвѣтствуетъ по широтѣ южной половинѣ Европейской Россіи на югъ отъ Москвы до Кавказа и расположена южнѣе всѣхъ прочихъ мѣстностей Восточной Сибири.

По строенію поверхности Амурская область представляетъ горную страну. Хребты, выполняющіе ея территорію своими отрогами, состоятъ изъ двухъ главныхъ цѣпей: Станового или Яблоноваго, образующаго водораздѣлъ между бассейнами рѣкъ Амура и Лены, и Буреинскаго (Малый Хинганъ), служащаго водораздѣломъ рѣкъ, впадающихъ въ средній Амуръ, отъ рѣкъ, впадающихъ въ нижній Амуръ и въ Охотское море; третья же цѣпь Большой Хинганъ входитъ въ Область лишь своею незначительною частью въ верхнемъ теченіи Амура, между рѣками Амазаромъ и Ольдоемъ, представляя собою ихъ водораздѣлъ. Отъ обоихъ главныхъ хребтовъ отдѣляется много побочныхъ вѣтвей. Такъ, у верховьевъ рѣки Гилюя отъ Станового хребта отходитъ невысокій лѣсистый кряжъ Нюкжа, отдѣляющій рѣку Амуръ отъ рѣкъ Уркана и Зеи. Во всѣхъ водораздѣлахъ рѣчныхъ областей Амура и его притока Зеи разбросаны плоскіе хребты, выполняющіе край плоскогорьями, образующими площадь со склономъ по направленію къ Тихому Океану. По мѣрѣ удаленія отъ Станового хребта и его развѣтвленій, характеръ плоскогорій все болѣе и болѣе обнаруживается и, наконецъ, они переходятъ въ большинствѣ случаевъ крутымъ уступомъ въ луговыя низменности: Амурскую и Зее-Буреинскую.

Зее-Буреинская низменность, обнимая низовья рѣкъ Селемджи, Томи, Завитой, Зеи и Буреи, занимаетъ пространство въ 150.000 кв. верстъ, Средне-Амурская низменность имѣетъ ширину отъ 50 до 100 верстъ.

Геологическое строеніе.

Основу всѣхъ указанныхъ главныхъ горныхъ цѣпей составляютъ гранитныя кристаллическія породы. Изъ этихъ породъ состоитъ по преимуществу Становой хребетъ. Къ югу отъ Станового хребта встрѣчаются формаціи осадочнаго образованія. Такъ, по южному склону его проходитъ известковая полоса, простирающаяся отъ верховьевъ рѣки Зеи черезъ рѣку Ольдой къ рѣкѣ Шилкѣ. Южнѣе ея слѣдуетъ довольно широкая полоса напластованій глинистыхъ сланцевъ, съ болѣе или менѣе толстыми пластами и прослойками каменнаго угля. Еще южнѣе и ближе къ бассейну Амура встрѣчаются песчаниковыя и бѣло-глинистыя породы также съ прослойками каменнаго угля.

Среди этихъ породъ средняго Амура возвышаются утёсы бѣлой глины и песчаника, извѣстные подъ названіемъ „Цагаяна“, особенность которыхъ состоитъ въ томъ, что находящіеся въ нихъ тонкіе слои бурыхъ углей сами загораются.

Выходы вулканическихъ породъ (темнаго базальта, магнитнаго желѣзняка) находятся въ Области между станицами Кумарской и Бибиковой и въ углу сліянія Амура съ Уссури.

Ископаемыя богатства.

Золото (разсыпное). По географическому положенію золотоносныя розсыпи дѣлятся на слѣдующія группы золотоносныхъ узловъ: Верхне-Амурская, на водораздѣлѣ между рѣками Амуромъ и Зеею въ окрестностяхъ Албазина (въ 100—120 верстахъ отъ Амура); Зейская—въ верховьяхъ рѣки Зеи, по ея притокамъ Гилюю, Брянтѣ и др.; Селемджинская—по рѣкѣ того же названія съ ея притоками; Буреинская—по системѣ верхняго теченія рѣки Нимана, праваго притока Буреи; Хинганская—по ключамъ, расположеннымъ въ Маломъ Хинганѣ, и Алданская группа пріисковъ, расположенныхъ на югѣ Якутской области, но причисленная въ отношеніи горнаго надзора къ Амурской области, какъ фактически находящаяся въ сферѣ дѣятельности золотопромышленниковъ этой Области.

Рудное золото найдено по хребтамъ въ окрестностяхъ рѣки Джалинды, а также по рѣкамъ Гилюю, Мамыну и Ниману.

Залежи *каменнаго* угля обнаружены въ верховьяхъ Амура, въ береговой полосѣ его отъ устья Ольдоя до станицы Черняевой; у поселка Аносова — въ разрѣзахъ горъ „Цагаянъ“; у устья рѣки Кумары; между станицами Корсаковской и Буссе; въ 30 верстахъ выше города Благовѣщенска; близъ станицы Иннокентьевской—въ 9 верстахъ отъ нея два слоя бураго угля толщиною отъ 3 до 5 футъ; въ Маломъ Хинганѣ по рѣкѣ Большая Бира; въ бассейнѣ рѣки Зеи (по ея притокамъ Депу и Селемджѣ—по ея притоку Норѣ) и по рѣкѣ Буреѣ, по которой обнажается отъ трехъ до четырехъ вертикальныхъ пластовъ бураго угля, толщиною отъ 1 до 2 футовъ. Въ 1908 году въ виду предположенія устройства на рѣкѣ Зеѣ цементнаго завода моимъ распоряженіемъ были изслѣдованы угли на рѣкѣ Депъ, оказавшіеся по анализамъ хорошаго качества.

Серебро-свинцовыя руды обнаружены на верховьяхъ рѣки Купури, притока Зеи и въ отрогахъ Станового хребта.

Серебряныя руды обнаружены по Хинганскому хребту.

Залежи *мѣдной и желѣзной* руды (бурый желѣзнякъ) открыты въ нѣкоторыхъ горныхъ кряжахъ по рѣкамъ Амуру, Зеѣ и Буреѣ и въ Хинганскихъ горахъ.

Въ 360 верстахъ ниже города Благовѣщенска, въ 12 верстахъ къ сѣверу отъ станицы Сагибовой по рѣкѣ Грязнушкѣ, въ горѣ Бакучанъ открыты залежи *сурьмяной* руды, мѣсторожденій которой до сихъ поръ не встрѣчалось въ Россіи.

Мраморныя мѣсторожденія расположены на рѣкѣ Зеѣ въ 300-хъ

верстахъ отъ Благовѣщенска и поражаютъ своею мощностью. Въ настоящее время мраморныя ломки разрабатываются для обжига извести.

Мраморы эти были изслѣдованы по моему распоряженію въ 1908 году и анализъ показалъ, что они могутъ служить отличнымъ матеріаломъ для изготовленія цемента.

Огнеупорная глина находится около Ново-Петровской и Натальевки—деревень, расположенныхъ по рѣкѣ Зеѣ.

Наконецъ въ Области существуетъ *минеральный источникъ* на лѣвомъ берегу Амура при станицѣ Игнашиной въ 800 верстахъ отъ

Городъ Благовѣщенскъ. Большая улица.

города Благовѣщенска. Щелочно-желѣзныя воды этого источника считаются весьма цѣлебными и посѣщаются въ лѣтнее время больными.

Климатъ. Климатъ Амурской области континентальный. По заявленію профессора Воейкова, Область входитъ въ число странъ, составляющихъ сѣверную окраину обширной „области муссоновъ“, которая проходитъ Индо-Китай, Китай, Корею и Манджурію.

Зима бываетъ продолжительна и холодна, а лѣто—очень теплое. Зима обнимаетъ половину года, лѣто — четверть, а весна и осень около четверти вмѣстѣ. Начало весны—въ концѣ марта, лѣта — въ половинѣ мая, осени — въ началѣ сентября и зимы въ половинѣ октября. Средняя температура временъ года по Цельсію опредѣ-

ляется для города Благовѣщенска—весны + 0,86°, лѣта + 19,93°, осени + 0,23° и зимы—23,26°, а цѣлаго года—0,55°, т. е. средняя температура одинакова съ температурой Западной Сибири и только температура лѣта соотвѣтствуетъ южному положенію Амурской области. Лѣтомъ—обиліе влаги и осадковъ, зимою—отсутствіе снѣга въ южной части Области, прилегающей къ Амуру, и нормальные снѣга въ средней части ея.

Растительный покровъ.

Несмотря на суровость климата, флора Амурской области, какъ и всего Приамурскаго края, отличается большимъ богатствомъ формъ и роскошнымъ развитіемъ отдѣльныхъ особей. По теченію рѣки Амура встрѣчаются интересные и новые виды растеній, совершенно чуждые внутренней континентальной Азіи и обличающіе близость океана; виды эти представляютъ переходъ къ флорѣ Сѣверной Америки. Невысокія вершины и скаты горныхъ хребтовъ повсюду покрыты густыми лѣсами; даже въ степныхъ мѣстахъ значительныя пространства заняты лѣсной растительностью, появляющейся повсюду по теченію рѣкъ, гдѣ попадается намывная почва. Чѣмъ выше мѣстность, тѣмъ лѣсъ становится гуще; нерѣдко здѣсь попадаются непроходимыя дебри изъ вѣковыхъ деревьевъ, наглядно показывающія необыкновенную мощность мѣстной растительности Края.

Деревья въ Амурскихъ лѣсахъ достигаютъ громадныхъ размѣровъ. Такъ, напримѣръ, лиственницы, кедры и сосны попадаются въ 100 футъ вышины, при 3—4 футахъ въ діаметрѣ; ели—въ 80 футъ вышины, при 2—3 футахъ въ діаметрѣ, пробковое дерево—въ 30—50 футъ и въ 1—2 фута въ діаметрѣ, дикій виноградъ до 15-ти футъ длины, греческій орѣшникъ въ 50—80 футъ высоты.

По характеру растительнаго царства поверхность Области можно раздѣлить на 4 отдѣла:

1) отъ станицы Усть-Стрѣлка до станицы Албазина господствующими породами являются хвойный лѣсъ и сѣверныя лиственныя деревья. На возвышенныхъ мѣстахъ преобладаетъ лиственница съ примѣсью сосны, а къ нимъ по равнинамъ и въ такъ называемыхъ „падяхъ“ *) примѣшивается черная и бѣлая береза, осина, черёмуха и ольха, а также мелкій кустарникъ изъ шиповника, таволги, богульника, сибирской яблони и разнообразныхъ сѣверныхъ породъ тальника.

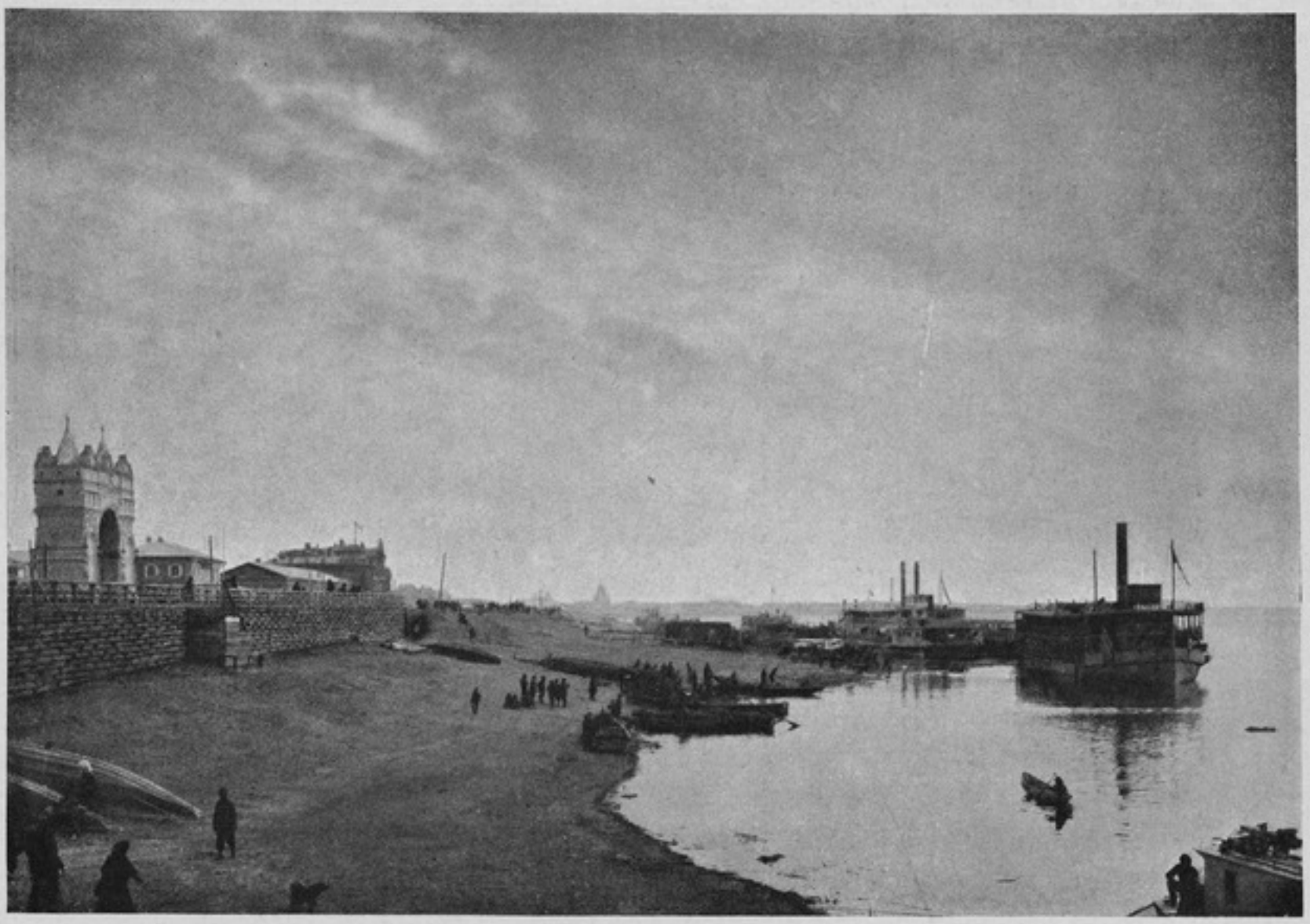
2) Начиная отъ станицы Албазина до рѣки Зеи, по мѣрѣ приближенія къ рѣкѣ Зеѣ хвойныя породы постепенно замѣняются лиственными, а также появляется дубъ, хотя и малорослый. Въ лѣсахъ, растущихъ между горъ, ютится липа, а въ долинахъ встрѣчаются одиноко стоящіе вязы и ясени. Встрѣчающіяся здѣсь чаще луговыя пространства покрыты роскошнымъ цвѣточнымъ покровомъ.

3) Отъ рѣки Зеи до рѣки Буреи вдоль рѣки Амура характеръ флоры

*) Падью называютъ въ Приамурьѣ долины.

сильно измѣняется; мѣстность тамъ представляетъ луговую низменную степь, поросшую лѣсомъ, въ которомъ преобладаютъ дубъ, черная береза и орѣшникъ, но большею частью покрытую массою разновидностей зонтичныхъ растеній.

За устьемъ рѣки Буреи снова попадается лѣсъ изъ дуба и черной березы. Чѣмъ ближе подвигаешься къ Малому Хингану, тѣмъ чаще встрѣчаются южныя породы деревьевъ. Особенностью флоры на Маломъ Хинганѣ является смѣсь древесной растительности юга и сѣвера; такъ въ долинѣ между горъ растетъ дикій виноградъ, пробковое и



Городъ Благовѣщенскъ. Набережная рѣки Амура лѣтомъ.

орѣховое дерево, а по скатамъ горъ и ихъ невысокимъ вершинамъ дубъ, кедръ, ель и даже лиственница.

Въ прибрежныхъ мѣстахъ растительность настолько богата и густа, что пробраться черезъ нее можно лишь съ большимъ трудомъ, тѣмъ болѣе, что кустарники здѣсь перевиты дикой виноградной лозой.

4) Далѣе за Малымъ Хинганомъ внизъ по теченію Амура простирается луговая степь, среди которой изрѣдка попадаются отдѣльныя, но рослыя деревья.

Площадь лѣсовъ Области, подчиненныхъ лѣсохранительному надзору администраціи составляетъ болѣе 30.000.000 десятинъ.

Животный міръ.

Какъ флора, такъ и фауна Амурскаго края характеризуется между прочимъ тѣмъ, что среди ея представителей встрѣчаются какъ типич-

ныя животныя сѣвера, напримѣръ сѣверный олень, такъ и обитатели юга какъ тигръ, западныя формы (ёжъ) на ряду съ восточными (енотовидная собака). Болѣе сильное распространеніе сѣверныхъ породъ къ югу, чѣмъ въ другихъ мѣстностяхъ, лежащихъ подъ тою же широтою въ Европѣ и Западной Азіи, составляетъ характерную особенность края въ географическомъ отношеніи.

Преобладающій элементъ фауны Амурской области составляютъ животныя, свойственныя гористымъ и лѣсистымъ мѣстностямъ. Между млекопитающимися, которыхъ найдено около 85 видовъ, заслуживаютъ особаго вниманія слѣдующія: лось или сохатый, изюбръ или маралъ, сѣверный олень, косуля, горный волкъ, медвѣдь, тигръ, кабанъ, соболь и проч.

Изъ птицъ, которыхъ найдено 328 видовъ, заслуживаютъ упоминанія куриные, голенастые и плавающіе.

Особеннымъ богатствомъ и разнообразіемъ птицъ отличается среднее теченіе Амура, гдѣ онъ прорѣзываетъ Малый Хинганъ.

Ихтіофауна. Рыбное населеніе водъ Амурскаго бассейна представляетъ ту же оригинальную картину, какую мы видимъ и въ животномъ и въ растительномъ царствѣ Приамурья, а именно, здѣсь бокъ-о-бокъ живутъ представители крайней сѣверной и крайней южной флоры и фауны.

Въ водахъ Амурскаго бассейна встрѣчается болѣе 50 видовъ рыбъ, въ томъ числѣ представители нѣкоторыхъ родовъ, если и не спеціально китайскихъ, то являющихся во всякомъ случаѣ въ другихъ отдѣлахъ палеарктической области въ мѣстахъ соприкосновенія съ африканской или индійской. Здѣсь же находятся виды обще-распространенные въ сѣверной Европѣ и Азіи или свойственные собственно Европѣ, а въ Азіи—Туркестану. Наконецъ, въ Амуръ входятъ лососевые виды рыбъ Тихаго Океана *). Являются здѣсь и свои, чисто мѣстные виды.

Изъ этой пестрой смѣси рыбнаго населенія Амура промысловое значеніе имѣютъ главнымъ образомъ слѣдующіе виды: изъ осетровыхъ—осетръ и калуга **), достигающая иногда громадной величины въ 50—60 пудовъ вѣсомъ, изъ лососей—нерка, горбуша, получившая свое названіе отъ горба, который появляется у нея на спинѣ во время метанія икры, и кета. Горбуша достигаетъ $1^1/_2$ фута длины; ходъ ея продолжается съ конца іюня до конца августа; кета имѣетъ въ длину отъ 2 до 3 футовъ при 8—15 фунтахъ вѣса и появляется въ рѣкахъ съ половины іюля до конца августа.

Изъ остальныхъ встрѣчающихся здѣсь рыбъ назовемъ слѣдующія: сомъ, липокъ, таймень, налимъ, сазанъ, хайрюзъ, корюшка,

---

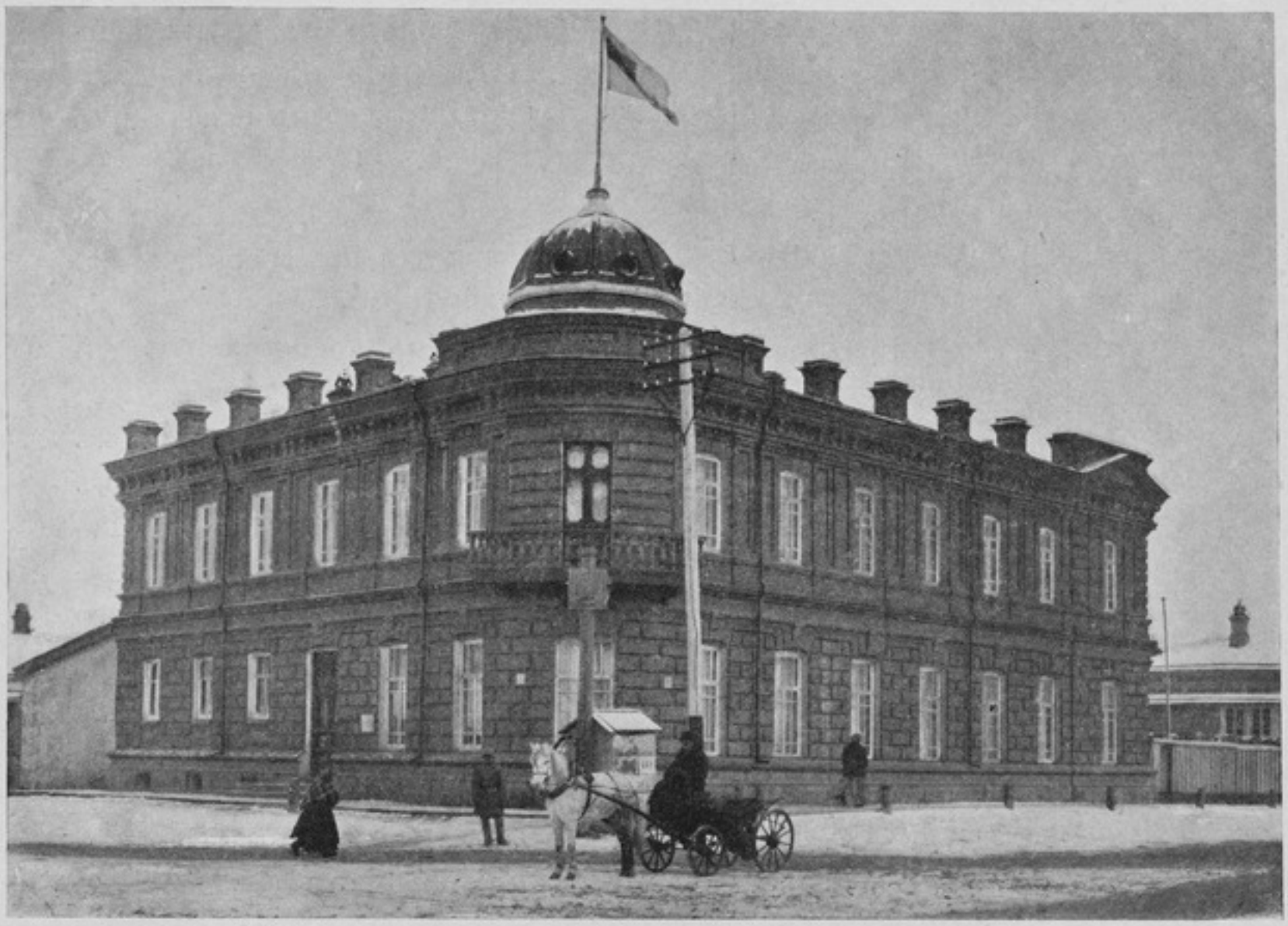
*) Лососевые виды рыбъ Тихаго Океана входятъ въ опредѣленное время въ рѣки и рѣчки въ такомъ громадномъ количествѣ, которое для жителя Европы съ обезрыбенными уже водами, кажется баснословнымъ.

**) Калугу (acipenser orientalis) иногда называютъ неправильно бѣлугой (acipenser huso).

моксунъ, бѣлая рыбица, верхоглядъ, щука, конёкъ, карась, окунь и сигъ.

Однимъ изъ главныхъ пищевыхъ продуктовъ населенія Области и предметомъ значительнаго вывоза является кета, ловящаяся въ огромномъ количествѣ въ низовьяхъ Амура.

Почва. Данныя о почвенной географіи Амурской области чрезвычайно бѣдны. По этому вопросу имѣются отрывочныя свѣдѣнія лишь объ отдѣльныхъ районахъ Области. Сводъ этихъ данныхъ приводитъ къ слѣдующимъ выводамъ: низменные и равнино-степные районы всюду



Городъ Благовѣщенскъ. Управленіе водныхъ путей рѣкъ Амурскаго бассейна Министерства Путей Сообщенія.

представляютъ почвы, вполнѣ пригодныя для пахоты. Подпочва здѣсь слагается изъ отложеній озерныхъ и рѣчныхъ. Рѣчная галька съ пескомъ залегаетъ на глубинѣ одной сажени; почва этихъ районовъ переходитъ выше въ пласты иловатой глины или глины съ большой примѣсью песка, и, наконецъ, въ иловато-глинисто-песчаный слой въ футъ и болѣе толщины. Пахотный слой въ такихъ мѣстахъ можно опредѣлить въ 12—16 дюймовъ толщиною. Самой пригодной, по характеру почвы, мѣстностью для хлѣбопашества считается Зее-Буреинская низменность. Основную подпочву ея составляютъ песчаныя глины, почти вездѣ покрытыя пластомъ темно-окрашенной почвы, съ примѣсью песковъ въ низинахъ. Эта лугово-бо-

лотнаго происхожденія почва, извѣстная подъ названіемъ „амурскаго чернозема“, признается очень плодородной.

„Приходилось“, говоритъ производитель работъ по обслѣдованію Буреинско-Архарскаго района Крюковъ, „отъ многихъ крестьянъ слышать о хорошемъ плодородіи почвъ и не черноземныхъ, встрѣчающихся по долинамъ большихъ рѣкъ Буреи, Уркана, Селемджи. Въ деревнѣ Кулустай *) я видѣлъ поле съ такой почвой, испытанное посѣвами въ продолженіе 20 лѣтъ: въ теченіе первыхъ 3 лѣтъ сряду на немъ сѣяли пшеницу, а затѣмъ 8—12 лѣтъ овесъ; послѣ овса бросали поле на 1—2 года въ залежахъ и снова сѣяли пшеницу и овесъ до заглушенія хлѣбовъ сорными травами“.

Въ общемъ можно сказать, что всѣ пространства, покрытыя лиственнымъ лѣсомъ, годны для земледѣлія, такъ какъ почва представляетъ слой перегноя, образовавшагося отъ ежегодно падающихъ въ теченіи вѣковъ листьевъ.

Граница вѣчной мерзлоты.

Граница вѣчной мерзлоты находится значительно сѣвернѣе средней части Амурской желѣзной дороги; въ районѣ же желѣзной дороги вѣчная мерзлота встрѣчается только мѣстами, въ долинахъ сѣверо-восточныхъ склоновъ и въ болотахъ (зыбунахъ) Малаго Хингана, а также отчасти на западныхъ склонахъ въ болотистыхъ „падяхъ“, причемъ въ послѣднемъ случаѣ мерзлота является только временною, какъ остатокъ зимняго промерзанія почвы, исчезающая окончательно лишь къ концу августа. Съ мерзлотой можно бороться посредствомъ удаленія торфа (напримѣръ выжиганіемъ) и съ помощью искусственнаго осушенія.

Вообще, присутствіе мерзлоты въ болотахъ, въ южныхъ частяхъ Амурской области нельзя разсматривать, какъ наслѣдіе минувшей геологической эпохи; ее можно разсматривать какъ явленіе современное намъ, происходящее оттого, что не успѣвшая оттаять весной низменность покрывается наносами при проходѣ весеннихъ водъ и мерзлота держится до конца лѣта, а при благопріятныхъ условіяхъ можетъ перейти въ постоянную.

Заболачиванье.

Въ отчетѣ о почвенномъ изслѣдованіи восточной части Зейско-Буреинскаго района Людевигъ заявляетъ, что образованіе амурскихъ почвъ происходило при условіи періодическаго и подчасъ довольно продолжительнаго заболачиванья. Затѣмъ онъ приводитъ мнѣніе Кауфмана, что въ Амурской области происходитъ энергичный процессъ обсыханія излишне-влажныхъ, „поверхностно-заболоченныхъ“ земель, почему такія земли не слѣдуетъ считать за неудобныя, и въ худшемъ случаѣ признать за „преуспѣвающія для культуры“.

---

*) Деревня Кулустай расположена на лѣвомъ берегу рѣки Буреи.

Хребетъ Малый Хинганъ.

Въ настоящее время, если не на всю площадь заболоченныхъ пространствъ, то, по крайней мѣрѣ, на часть ихъ нужно смотрѣть, какъ на пастбищныя угодья.

Такъ какъ избытокъ лѣтнихъ въ Амурской области осадковъ препятствуетъ обсыханію сырыхъ и мокрыхъ степей, а въ періодъ дождей сильно увеличиваетъ площадь мокрыхъ и заболоченныхъ пространствъ и болотъ, то поэтому необходимы прежде всего такія простыя осушительныя работы (прорытіе водоотводныхъ канавъ), которыя могутъ выполнить сами переселенцы. Кромѣ такихъ работъ, хорошимъ средствомъ для обсыханія заболоченныхъ мѣстностей служатъ, во-первыхъ, палы. Палы, по мнѣнію Грумъ-Гржимайло, уничтожая травянистый покровъ, не дающій испаряться застаивающейся подъ нимъ водѣ, безусловно благотворны для осушенія почвы.

А другимъ средствомъ для осушенія является вытаптыванье собственно кочекъ скотомъ; каковой процессъ, возвышая уровень заболоченной площади, также способствуетъ ея осушенію и на ряду съ этимъ уплотняетъ почву, дѣлаетъ ее годной для сѣнокошенія, которое въ свою очередь способствуетъ дальнѣйшему обсыханію почвы.

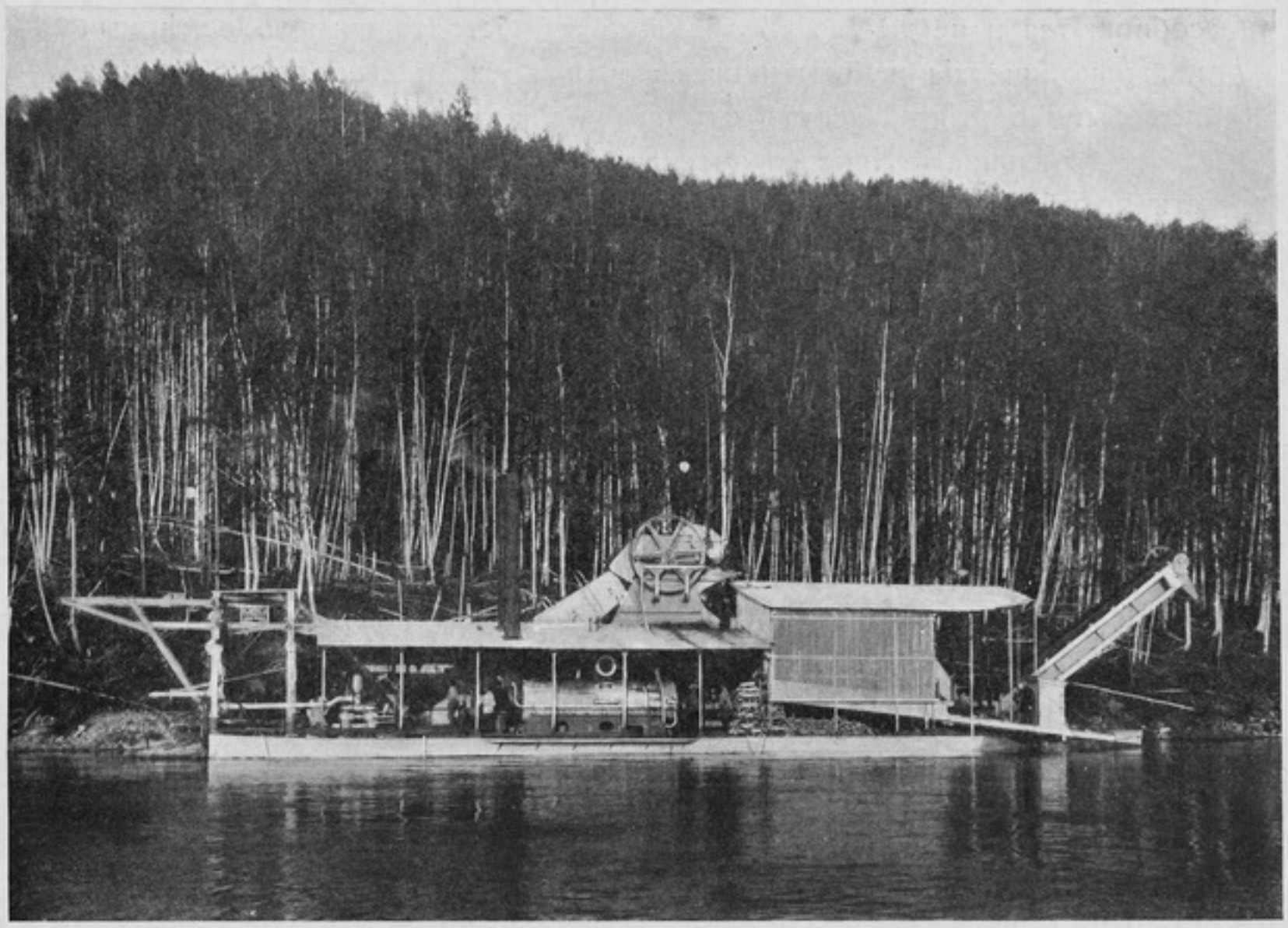
Примѣромъ могутъ служить долины подъ городомъ Благовѣщенскомъ, еще недавно болотистыя, кочковатыя. Только благодаря тому, что онѣ послѣднее время служили выгономъ для скота, долины эти въ настоящее время представляютъ прекрасныя сѣнокосныя угодья.

Нельзя не привести вывода, къ которому пришелъ Грумъ-Гржимайло по указанному вопросу: „нѣтъ сомнѣнія“, говоритъ Грумъ-Гржимайло, „что нынѣшній растительный, какъ древесный, такъ и травянистый покровъ Амурской области ставитъ ее въ условія, сходныя съ тѣми, въ которыхъ находилась Германія временъ Тацита. Но человѣчество, въ теченіе цѣлаго ряда вѣковъ упорной борьбы съ первобытными силами природы, превратило Германію въ то состояніе, въ которомъ она находится нынѣ. Подобный же процессъ борьбы въ Амурской и Приморской областяхъ открылся со временъ ихъ занятія піонерами русской колонизаціи, но само собою разумѣется, что процессъ этотъ производится съ несравненно большей быстротой, чѣмъ въ Германіи временъ Тацита».

Изъ сдѣланнаго краткаго обзора Амурской области видно, что климатъ этой окраины мало того, что вовсе не такъ ужъ плохъ, какъ утверждаютъ посѣщавшіе край туристы, но, напротивъ, средняя (+ 15,9°) температура 5-ти мѣсячнаго растительнаго періода на Амурѣ благопріятнѣе, чѣмъ напримѣръ въ Забайкальѣ. Избытокъ влажности въ краѣ дѣйствительно оказываетъ нѣкоторое неблагопріятное вліяніе на земледѣліе, но опытъ показалъ, что борьба съ избыткомъ сырости возможна. Кромѣ того замѣчено, что въ теченіе 38 лѣтъ, истекшихъ между геоботаническими изслѣдованіями академиковъ Максимовича (1854 г.) и Коржинскаго (1892 г.), климатиче-

скія условія страны уже замѣтно измѣнились къ лучшему. Нагляднымъ примѣромъ этого могутъ служить фруктоводство и бахчеводство.

Еще 20 лѣтъ тому назадъ здѣсь не было мѣстныхъ овощей и фруктовъ, въ настоящее же время всевозможныхъ овощей имѣется въ изобиліи *), а на сельско-хозяйственной выставкѣ, устроенной въ г. Благовѣщенскѣ въ 1907 году, уже были выставлены образцы мѣстныхъ фруктовъ, которые по своему качеству не уступали обыкновеннымъ сортамъ россійскихъ **). Этотъ примѣръ приведенъ, однако, вовсе не въ доказательство того, что климатическія и почвенныя



Рѣка Зея.

условія Амурскаго края не оставляютъ желать лучшаго: нѣтъ, нельзя отрицать, что природа Края въ данное время еще сурова. Но зажиточность мѣстнаго крестьянскаго осѣдлаго населенія ясно доказываетъ, что всѣ годныя для хлѣбопашества пространства имѣютъ данныя для будущаго процвѣтанія.

*) Въ 1908 году на Благовѣщенскомъ рынкѣ было такое изобиліе овощей, что, напримѣръ, пудъ картофеля продавался по 12 коп., огурцы по 20 коп. за сотню, капуста по 20 руб. за тысячу и т. п. Такое-же обиліе овощей было и въ Срѣтенскѣ—мѣстѣ съ самымъ холоднымъ климатомъ всего Амурскаго края.

**) Для многихъ неожиданными явились на этой выставкѣ экспонаты по садоводству, воочію доказавшіе возможность разведенія въ краѣ плодовыхъ деревьевъ. Были выставлены выведенные въ Области до 20 сортовъ яблокъ (анисъ, титовка, аппортъ и другіе), былъ представленъ одинъ сортъ мѣстной груши и два сорта (бѣлой и красной) уссурійской сливы и уссурійской вишни.

Изъ сказаннаго слѣдуетъ то основное положеніе, что по климатическимъ и почвеннымъ условіямъ Амурская область пригодна для сельско-хозяйственной дѣятельности, а потому запасъ ея земель можетъ служить колонизаціоннымъ фондомъ для избытка населенія Европейской Россіи.

II. Колонизаціонный земельный фондъ.

Точныхъ данныхъ о количествѣ въ Амурской области земель, вполнѣ годныхъ для колонизаціи, пока не имѣется, но эти данныя собираются и не далеко то время, когда обстоятельныя землемѣрныя и агрономическія работы и изслѣдованія, уже и нынѣ производимыя межевыми партіями, дадутъ отвѣтъ на указанный вопросъ.

Дѣятельность Переселенческаго Управленія въ Амурской области по обслѣдованію свободныхъ незаселенныхъ земель и землеотводному дѣлу отличалась послѣдніе годы особой напряженностью.

Въ особенности энергично ведется обслѣдованіе свободныхъ земель.

Въ то время, какъ въ 1906 году обслѣдовано было только	191.965	десятинъ
въ 1907 г. было обслѣдовано	1.377.000	„
а въ 1908 г. было обслѣдовано	4.274.400	„ *).

Какова именно колонизаціонная ёмкость обслѣдованныхъ площадей, выяснить въ настоящее время точно не представляется возможнымъ.

„Если примемъ“, говорится въ отчетѣ по переселенческому дѣлу въ Амурскомъ районѣ **), „что пригодныхъ для колонизаціи площадей даже менѣе одной трети всѣхъ обслѣдованныхъ земель“, то и въ этомъ случаѣ всѣхъ земель, удобныхъ для колонизаціи въ обслѣдованныхъ районахъ, окажется до 1.900.000 десятинъ, т. е. примѣрно 120.000—125.000 душевыхъ долей.

Наибольшій процентъ обслѣдованныхъ площадей расположенъ какъ въ долинѣ рѣки Зеи, такъ и въ долинахъ и междурѣчьяхъ впадающихъ въ нее рѣчекъ, примѣрно, между устьемъ рѣки Селемджи и устьемъ рѣки Большой Уланги (притокъ Зеи), но главнымъ образомъ въ районѣ между рѣками Зеей и Амуромъ.

---

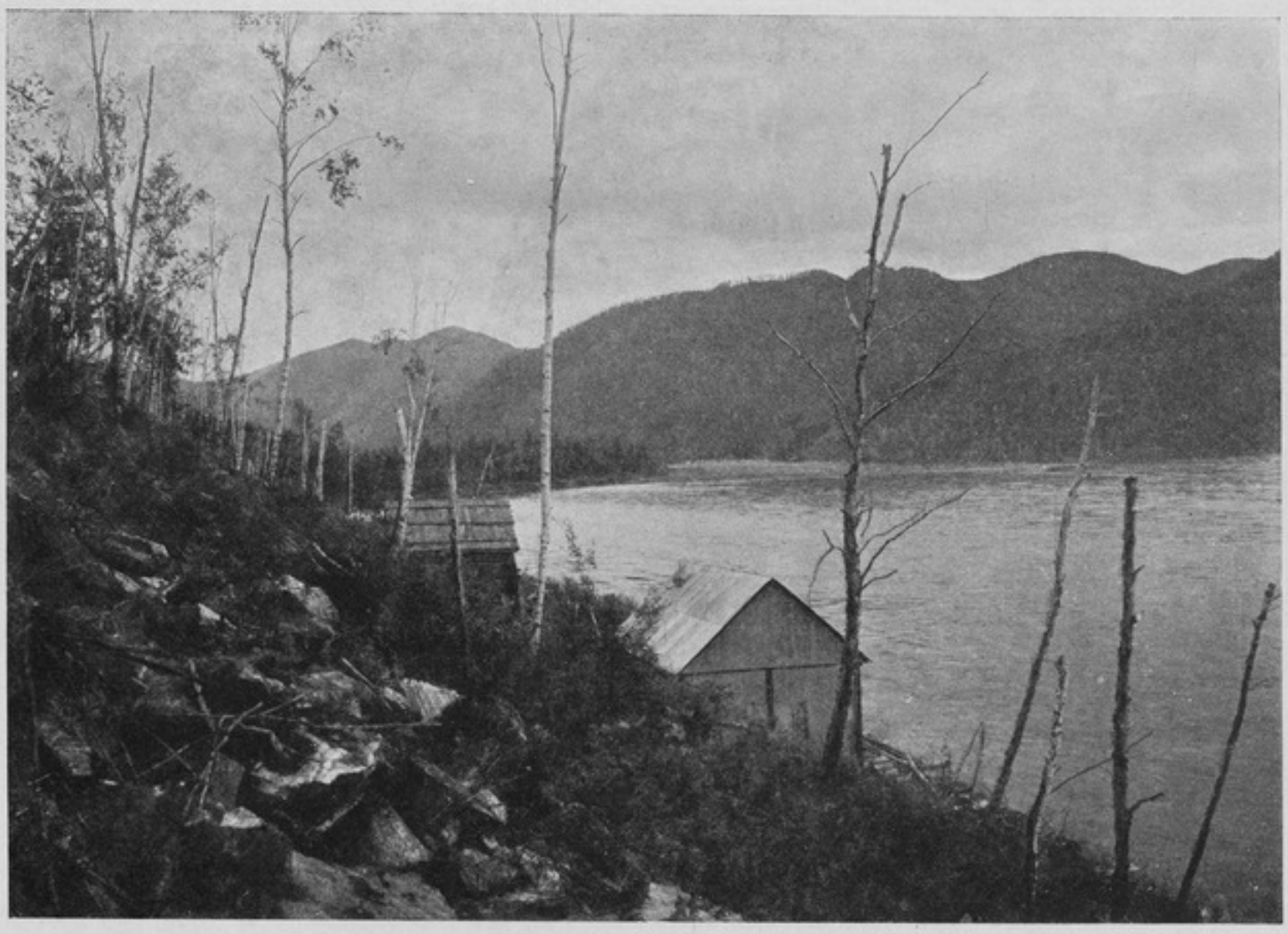
*) А именно обслѣдовано:

научными экспедиціями	1.400.000	дес.
маршрутно	400.000	„
Саратовскимъ Бюро	160.000	„
Экспедиціей Любатовича (вдоль проектируемой желѣзнодорожной линіи) .	2.314.400	„
Всего	4.274.400	дес.

**) 1907 годъ стр. 24.

Къ этимъ же районамъ прилегаютъ удобныя земли по рѣкѣ Селемджѣ, расположенныя на протяженіи 150 верстъ выше устья рѣки Норы, а также земли по этой рѣкѣ и по рѣкѣ Быси. Кромѣ того, громадный земельный запасъ (свыше 1 милл. десятинъ) лежитъ къ востоку отъ рѣки Буреи *).

Что же касается собственно землеотводнаго дѣла, то заготовленіе колонизаціоннаго фонда съ 1902 года распредѣляется по годамъ слѣдующимъ образомъ:



Рѣка Зея близь впаденія въ нее рѣки Гилюя.

1902	годъ	. . . . . 4.800	душевыхъ	долей.
1903	„	. . . . . 12.000	„	„
1904	„	. . . . . 14.500	„	„
1905	„	 200	„	„
1906	„	. . . . . 5.700	„	„
1907	„	. . . . . 10.319	„	„

*) Справка по переселенческому дѣлу въ Приамурскомъ краѣ В. Романова, стр. 7.

1908 годъ . . . . . 25.625 *) душевыхъ долей.

1909 „ **) . . . . . 24.389 „ „

Въ колонизаціонномъ отношеніи всѣ отведенные въ послѣднее время участки очень цѣнны, такъ какъ расположены при самой линіи предполагаемой къ постройкѣ желѣзной дороги или при сплавныхъ или судоходныхъ рѣкахъ Зеѣ и Селемджѣ, притомъ частью по близости отъ проектируемой желѣзнодорожной линіи.

Къ 1-му января 1908 года по Амурской области состояло свободныхъ душевыхъ земельныхъ долей — 21.469 и семейныхъ—122 ***). Если прибавить сюда отведенныя въ 1908 году—25.625 долей и предположенныя къ отводу въ 1909 году — 24.389, то всѣхъ свободныхъ долей будетъ 71.483.

Прибавляя 120.000—125.000, которыя возможно будетъ отмежевать изъ обслѣдованныхъ въ 1907 и 1908 г.г. земель, имѣемъ около 200.000 душевыхъ долей, которыя ждутъ только прихода переселенцевъ.

„Вообще", согласно донесенія Завѣдывающаго переселеніемъ въ Амурской области ****), „нѣтъ никакихъ основаній опасаться, чтобы колонизаціонный фондъ по Амурскому району изсякъ въ близкомъ будущемъ при условіи отпуска средствъ на проложеніе новыхъ грунтовыхъ дорогъ. Даже въ районахъ уже заселяемыхъ мѣстностей имѣются весьма значительныя пространства, пригодныя для колонизаціи. Съ проложеніемъ желѣзнодорожнаго пути въ Области должно ожидать усиленнаго заселенія площади между рѣками Амуромъ и Зеей въ предѣлахъ отъ станицы Черняевой и городомъ Зеей съ одной стороны и устьемъ рѣки Селемджи и низовьями рѣки Пёры съ другой, а также по рѣкѣ Зеѣ вверхъ отъ устья рѣки Селемджи. Точно опредѣлить ёмкость этой площади пока невозможно, но во всякомъ случаѣ, она заключаетъ въ себѣ многія сотни тысячъ десятинъ".

III. Населеніе Области и переселенческое движеніе.

По даннымъ Обзора за 1906 годъ, въ Амурской области числилось къ 1 Января 1906 года:

---

*) Изъ заготовленныхъ въ 1908 году земель, безусловно пригодныхъ для немедленнаго заселенія—10.000 долей; 12.000—требуютъ постройки дорогъ; однако, половина этой площади будетъ заселена, такъ какъ расположена при судоходныхъ рѣкахъ. Изъ справки В. Романова, стр. 6.

**) „Къ концу полевого періода 1908 года снято въ масштабѣ 200 саж. въ дюймѣ для заготовленія переселенческихъ участковъ 808.780 десятинъ. Изъ этой съемки предположено пока заготовить участковъ на 24.389 душевыхъ долей. Самые участки въ натурѣ будутъ отграничены уже въ 1909 году". Землеотводныя работы въ Амурской области въ 1908 году. Стр. 5.

***) См. приложеніе № 1.

****) Изъ справки В. Романова. Стр. 6.

	Число:		
	Станицъ, селеній, заимокъ.	Дворовъ.	Душъ.
Казаковъ	84	4.151	32.937
Крестьянъ	151	9.285	68.620
Пріискателей	—	—	22.504
Городского населенія . . .	—	—	47.154
Итого *) . .	—	—	171.215

Три чума манегровъ въ верховьяхъ рѣки Береи. (Амурско-Зейскій водораздѣлъ).

Это населеніе группируется такъ: по береговой полосѣ рѣки Амура (на 25 верстъ вглубь) отъ станицы Покровки до хутора Забѣловскаго — казачье, по нижнему теченію рѣкъ Зеи и Буреи, а также по рѣкамъ Томи, Завитой, Будундѣ, Диму и Бѣлой—крестьянское, въ городахъ Благовѣщенскѣ и Зеѣ—городское, въ пріисковыхъ райо-

*) Кромѣ этого въ Области ведутъ бродячую жизнь туземные инородцы: орочены, манегры, тунгусы и лабунки (гольды). Количество ихъ неопредѣленно. По переписи 1900—1901 г. число ихъ достигало 1.157 человѣкъ. Это вымирающія племена.

нахъ Верхне-Амурскомъ, Зейскомъ, Селемджинскомъ, Буреинскомъ, Хинганскомъ и Алданскомъ—пріисковое.

Какъ видимъ, столь обширный районъ по количеству населенія представляется очень и очень скромнымъ, такъ какъ по плотности населенія Амурская область занимаетъ одно изъ послѣднихъ мѣстъ не только въ Россіи вообще, но даже и въ Сибири; меньше ея населены только Якутская и Приморская области.

Однако, можно съ увѣренностью сказать, что плотность населенія Амурской области должна значительно измѣниться въ ближайшемъ будущемъ подъ вліяніемъ:

1) Естественнаго прироста населенія.

2) Имиграціи (переселенія въ Область изъ другихъ губерній и областей).

Разсмотримъ оба эти фактора въ отдѣльности.

Естественный приростъ.

Естественный приростъ народонаселенія, какъ результатъ перевѣса рожденія надъ смертностью *), простирается, по даннымъ 1906 года до 4.915 душъ обоего пола, что составляетъ почти 3% населенія или точнѣе 2,87%, тогда какъ въ Европейской Россіи естественный приростъ въ 1886 г. равнялся 1,64%, что можно объяснить какъ здоровымъ климатомъ Амурской области, такъ и зажиточностью населенія.

Переселеніе.

Останавливаясь на разсмотрѣніи общихъ результатовъ переселенческой кампаніи изъ Россіи въ Сибирь прошлаго 1908 г., нельзя не отмѣтить, прежде всего, непрерывно продолжающійся ростъ переселенія, захватывающаго все болѣе и болѣе широкіе слои крестьянскаго населенія.

Вотъ таблица общаго переселенія.

Годы.	Душъ обоего пола.	Въ томъ числѣ:	
		Переселенцевъ.	Ходоковъ.
1897	86.676	68.896	17.780
1898	202.720	148.317	54.403
1899	223.209	170.136	53.073
1900	219.283	166.266	53.017

*) Въ 1906 году родилось въ Области 9.364 души обоего пола
умерло . . . . . 4.449 „ „ „

Естественный приростъ . . 4.915

Семейство богатаго якута, проживающее около пріиска „Ольгинскаго“ Верхне-Селемджинской системы.

Годы.	Душъ обоего пола.	Въ томъ числѣ.	
		Переселенцевъ.	Ходоковъ.
1901	120.249	89.088	31.161
1902	110.930	81.921	29.009
1903	114.836	85.824	29.012
1904	46.732	40.001	6.731
1905	44.019	38.750	5.269
1906	218.878	141.294	77.584
1907	577.000	—	—
1908 до 1 ноября . .	728.804	639.870	88.934

Къ концу года число это, по мнѣнію Переселенческаго Управленія, возростетъ до 760 тысячъ, что составляетъ въ сравненіи съ 1907-мъ годомъ (годомъ тоже исключительнымъ по размѣрамъ переселенія) увеличеніе болѣе чѣмъ на 180.000 душъ, или точнѣе на 32%.

Такое громадное увеличеніе числа переселенцевъ за послѣдніе два года произошло вслѣдствіе весьма существенныхъ измѣненій въ направленіи переселенческаго вопроса.

Измѣненія эти явились слѣдствіемъ:

1) Измѣненія въ крестьянскомъ строѣ въ Европейской Россіи (свободный выходъ изъ общины).

2) Облегченія условій переселенія какъ по условіямъ полученія права на переселеніе, разрѣшеніе на которое было обставлено прежде такими чрезвычайными трудностями, что число переселенцевъ не могло быть значительно, такъ и въ упорядоченіи самого передвиженія переселенцевъ изъ Россіи въ Сибирь*) и, наконецъ,

3) Благодаря интенсивной работѣ Переселенческаго Управленія по обслѣдованію свободныхъ, незаселенныхъ земель, слѣдствіемъ коей явилась успѣшность землеотводнаго дѣла.

---

*) Цѣлый рядъ мѣръ къ упорядоченію переселенческаго передвиженія, вплоть до согласованныхъ переселенческихъ поѣздовъ въ количествѣ 6-ти на линіи Пенза—Челябинскъ—Обь, 4-хъ на линіи Обь—Иннокентьевская и Ртищево—Пенза и на прочихъ линіяхъ района наибольшаго переселенческаго движенія, предотвратилъ въ этомъ году скопленіе переселенцевъ, хотя, все-таки, мѣры эти оказались недостаточными и, кромѣ этого, на многихъ линіяхъ для перевозки переселенцевъ пришлось предоставить воинскіе, свободные отъ своего прямого назначенія, а также особо дополнительные переселенческіе поѣзда, дабы перебросить черезъ Уралъ этотъ громадный наплывъ переселенцевъ; да и неудивительно, такъ какъ въ 1908 году черезъ Челябинскъ прошло больше переселенцевъ, чѣмъ солдатъ въ 1904 г. во время Русско-Японской войны.

Мы не имѣемъ данныхъ о томъ, сколько изъ этихъ переселенцевъ 1908 года прошло въ Амурскую область, а потому въ дальнѣйшемъ будемъ основываться на данныхъ 1907 года.

За 1907 годъ въ Амурскій районъ прибыло 2.100 семействъ переселенцевъ, въ составѣ 11.782 душъ обоего пола. Кромѣ того ходоковъ 2.799 человѣкъ, всего 14.581 душа обоего пола. Вернулось обратно 866 человѣкъ, т. е. 7% прибывшихъ.

Указанная цыфра прибывшихъ переселенцевъ, конечно, не велика, однако, если ее сопоставить съ цыфровыми данными всего на-

Село Песчано-Озерное. (Зее-Буреинская равнина).

селенія Области и съ данными о вселеніи въ Область за прошлыя два пятилѣтія, то оказывается, что переселеніе 1907 года въ Амурскую область надо считать весьма интенсивнымъ.

Всего населенія въ Области, какъ мы говорили, насчитывалось 171.215 душъ обоего пола, въ томъ числѣ крестьянскаго — 68.620. Такимъ образомъ переселенцы 1907 года, не считая ходоковъ, дали прибыль въ Область свыше 6% отъ всего населенія и свыше 17% для крестьянскаго населенія.

Переходя же къ разсмотрѣнію итоговъ переселенческаго движенія въ Область за послѣднія 10 лѣтъ, видимъ, что за первое пятилѣ-

тіе съ 1897 по 1901 годъ *) прибыло въ Область 8 767 душъ обоего пола; за второе пятилѣтіе съ 1902 по 1906 годъ—14.436 душъ обоего пола, въ среднемъ, за послѣднее пятилѣтіе прибыль переселенцевъ въ годъ равна 2.889 душамъ обоего пола. Въ частности въ 1906 году въ Область вселилось 3.112 душъ обоего пола. Такимъ образомъ, переселеніе 1907 года (11.782) превышаетъ въ четыре раза переселеніе какъ послѣдняго 1906 года (3.112), такъ и размѣръ средняго въ годъ вселенія въ Область за послѣднее пятилѣтіе (2.889).

Однако, нельзя считать, что такое количество переселенцевъ 1907 года ненормально и вызвано какими-либо особенными обстоятельствами. Наоборотъ, всѣ данныя указываютъ на то, что увеличеніе количества переселенцевъ въ Амурскую область въ 1907 году вполнѣ нормально и объясняется тѣми весьма существенными измѣненіями въ направленіи переселенческаго вопроса, какъ общаго характера, такъ и частнаго, относящагося исключительно къ Амурской области.

На измѣненія общаго характера, вызвавшія общее увеличеніе количества переселенцевъ изъ Россіи въ Сибирь мы уже указывали и, конечно, это общее увеличеніе всего количества переселенцевъ должно было отразиться и на количествѣ переселенцевъ, направляющихся въ Амурскую область.

Въ частности же на увеличеніе количества переселенцевъ въ Амурскую область вліяетъ и будетъ вліять то обстоятельство, что въ настоящее время почти всѣ участки вблизи Сибирской желѣзной дороги уже заселены **) и переселенцамъ въ Сибири приходится забираться въ глухія, удаленныя отъ желѣзной дороги мѣста, а посему, Амурскій край съ своимъ бездорожьемъ ***) вообще и отсутствіемъ желѣзныхъ дорогъ въ частности уже не такъ пугаетъ переселенцевъ, а послѣ постройки Амурской желѣзной дороги Амурская область въ этомъ отношеніи (близость желѣзной дороги) окажется даже въ болѣе благопріятномъ положеніи, чѣмъ Сибирь, что, конечно, дастъ громадный толчокъ переселенческому движенію въ Амурскій край.

Исходя изъ этого, можно съ увѣренностью сказать, что переселенческое движеніе въ Амурскую область, достигшее въ 1907 году 11.782 душъ, въ послѣдующіе годы будетъ все болѣе и болѣе возростать.

---

*) 22-го іюня 1900 года Высочайше утверждены правила образованія переселенческихъ участковъ въ Приамурскомъ краѣ, причемъ эти правила внесли существенныя измѣненія въ дѣло въ смыслѣ уменьшенія нормы надѣла со 100 дес. на семью до 15 дес. на мужскую душу.

**) Въ одномъ 1908 году (по 1-е ноября) водворилось въ Томской губерніи 303.783, въ Акмолинской 121.308 и въ Енисейской губ. 56.494 переселенца, т. е. въ тѣхъ губерніяхъ, которыя пересѣкаетъ Сибирская жел. дор.

***) Даже такой удобный водный путь, какъ рѣка Амуръ, не могъ содѣйствовать заселенію и культурному развитію Области въ болѣе широкихъ размѣрахъ, такъ какъ вся береговая полоса рѣкъ Амура и Шилки отдана въ исключительное распоряженіе казачьихъ войскъ и переселенцы селиться вблизи рѣки не могутъ.

На это указываетъ еще и слѣдующее:

1) Раннею весною 1908 года отправилась на казенный счетъ партія изъ девятнадцати ходоковъ-рыбаковъ (губ. Прибалтійскія и Область Войска Донского), которая, по прибытіи на мѣсто, подробно ознакомилась съ рыболовными участками на Амурѣ, а часть ходоковъ направилась во Владивостокъ для осмотра побережья.

Кромѣ того, въ началѣ мая этого же 1908 года выѣхала въ Амурскую область изъ Астраханской губерніи на собственный счетъ партія ходоковъ въ 39 человѣкъ для ознакомленія съ условіями рыбнаго промысла въ бассейнѣ Амура.

Рѣка Гилюй въ 25 верстахъ отъ города Зеи.

Такимъ образомъ, въ 1908 году сдѣлана была первая попытка привлеченія на Дальній Востокъ рыбацкаго населенія изъ Европейской Россіи. Если эта попытка и не дала пока достаточно осязательныхъ результатовъ, то, во всякомъ случаѣ, она поможетъ распространенію среди русскихъ рыбаковъ свѣдѣній о богатствахъ нашихъ дальневосточныхъ рыбныхъ промысловъ, имѣющихъ несомнѣнную будущность и значеніе для колонизаціи этого Края.

2) Въ заключеніе необходимо упомянуть о переселеніи въ Амурскую область зарубежныхъ старообрядцевъ, проживающихъ въ Румыніи малороссовъ—потомковъ Запорожскихъ казаковъ – и русскихъ

эмигрантовъ изъ Америки: молоканъ и выходцевъ изъ Галиціи (русиновъ). Послѣдніе въ большинствѣ располагаютъ достаточными средствами и стремятся къ переселенію въ Россію исключительно изъ-за желанія сохранить свою національность.

Мы не имѣемъ данныхъ о количествѣ этихъ эмигрантовъ, подавшихъ заявленіе о желаніи переселиться въ Россію въ Главное Управленіе Землеустройства и Земледѣлія; что же касается выходцевъ изъ Румыніи, то таковыхъ изъявило желаніе переселиться 600 семействъ, а уполномоченные старообрядцевъ въ этомъ году условно зачислили въ Амурской области до 6.000 свободныхъ душевыхъ долей для водворенія 2.000 семей старообрядцевъ. Общее же число зарубежныхъ старообрядцевъ, выразившихъ желаніе устроиться въ Амурской области, по примѣрному подсчету, достигаетъ 100.000 душъ обоего пола, которыя должны переселиться на Амуръ въ теченіи 1909, 1910 и 1911 годовъ.

Заканчивая этимъ очеркъ переселенческаго движенія, мы считаемъ не лишнимъ указать на современное положеніе переселенцевъ, только что водворившихся въ Области и на тѣ обстоятельства, которыя тяжело отзываются на новоселахъ въ первые годы ихъ жизни на новыхъ мѣстахъ.

Обстоятельства эти слѣдующія:

1) Новоселы, не получая достаточнаго вспомоществованія не могутъ сразу начать самостоятельнаго хозяйства, а идутъ сначала въ батраки къ старожиламъ, чтобы скопить необходимыя средства на первоначальное обзаведеніе.

2) Переселенцы очень часто привозятся и поселяются въ такихъ мѣстахъ, которыя не соединены путями сообщенія съ существующими уже поселеніями.

3) У новоселовъ, какъ и у всѣхъ жителей Амурской области, нѣтъ увѣренности въ безопасности личной и своего имущества въ случаѣ нападенія китайцевъ.

Дабы помочь новоселамъ сразу твердо стать на ноги и начать самостоятельное хозяйство, необходимо: а) увеличить размѣръ вспомоществованія; б) одновременно съ нарѣзкой участковъ, *проводить къ нимъ дороги отъ существующихъ селеній* и, наконецъ, в) создать увѣренность въ томъ, что Амурская область не будетъ предоставлена самой себѣ въ случаѣ столкновенія съ Китаемъ и получитъ быструю помощь изъ метрополіи. Эту увѣренность можетъ дать, конечно, только постройка Амурской желѣзной дороги, такъ какъ безъ нея Область будетъ отрѣзана отъ Россіи въ случаѣ военныхъ осложненій и предоставлена своимъ, въ настоящее время, очень слабымъ силамъ.

Побывавъ въ селеніяхъ Амурской области, населенныхъ молоканами, старообрядцами, малороссами, выходцами изъ Могилевской губерніи, казаками и корейцами, я пришелъ къ заключенію, что только при такихъ условіяхъ процентъ обратныхъ переселенцевъ уменьшится до минимума, а новоселы сразу осядутъ на землю и быстро пріобрѣтутъ достатокъ.

Сельское хозяйство въ Амурской области требуетъ, правда, неустаннаго напряженнаго труда, но трудъ этотъ вполнѣ вознаграждается, что видно изъ хозяйствъ старыхъ поселенцевъ въ Области: степень достаточности всѣхъ сельскихъ жителей Амурской области прямо пропорціональна времени пребыванія ихъ въ Краѣ.

Постройки новоселовъ по рѣкѣ Ологно (притокъ Малой Пёры).

Затѣмъ, на неудовлетворительное положеніе новоселовъ вліяютъ слѣдующія причины. Переселенецъ не обезпеченъ въ достаточной степени медицинской помощью, не имѣетъ свѣдущихъ людей, которые могли бы указать ему наилучшіе способы обработки почвы и веденія хозяйства, примѣняясь къ мѣстнымъ условіямъ.

Далѣе необходимо указать, что въ Амурской области переселенцамъ отрѣзаются участки и предоставляется въ пользованіе земля на общинныхъ условіяхъ. Если въ Европейской Россіи, гдѣ не приходится уже прилагать, какъ въ Амурской области, къ каждой

пашнѣ столько труда и энергіи, отвоевывая ее у тайги и болотъ, признано необходимымъ перейти отъ общиннаго строя къ отрубному и хуторскому хозяйству, то тѣмъ болѣе это необходимо въ Сибири и въ Амурской области, гдѣ сама жизнь заставила крестьянъ, вопреки установленному закономъ общинному строю, перейти къ хуторскому, такъ называемому въ Сибири, заимочному хозяйству.

Если въ Европейской Россіи гнетъ общины, члены которой сжились другъ съ другомъ, смягчается выработанными извѣстными традиціями общежитія и одинаковостью міросозерцанія, то амурскіе крестьяне, ведущіе обширное сельское хозяйство, болѣзненно чувствуютъ гнетъ этой самой общины, членами которой являются переселенцы различныхъ губерній и даже различныхъ національностей и вѣроисповѣданій.

IV. Добывающая промышленность.

При разсмотрѣніи добывающей промышленности мы остановимся только на лѣсномъ, рыбномъ, земледѣльческомъ и горномъ, какъ главныхъ промыслахъ, характеризующихъ экономическую жизнь Области и которые дадутъ значительные грузы для проектируемой желѣзной дороги.

Лѣсной промыселъ. Для занятія этимъ промысломъ въ Области имѣются всѣ данныя. Не считая заповѣдныхъ лѣсныхъ дачъ, расположенныхъ по рѣкѣ Зеѣ (напримѣръ, о. Купецъ и Зеленый Боръ) и по Амуру, общее количество прекраснаго строевого лѣса, вполнѣ удобнаго для эксплоатаціи, превышаетъ 5.000.000 десятинъ, что составляетъ только восьмую часть всей обширной площади лѣсовъ.

По даннымъ двухъ мѣстныхъ лѣсничествъ въ 1906 году изъ государственныхъ дачъ отпущено было лѣсныхъ матеріаловъ 317.778 кубическихъ саженъ.

Лѣсныя богатства края эксплоатируются для мѣстныхъ нуждъ, а также сплавляются по рѣкамъ: такъ въ 1907 году въ Благовѣщенскъ прибыло 1.448 плотовъ съ 15.911.436 пудами лѣсныхъ матеріаловъ.

Что касается вывоза заграницу, то во время войны съ Японіей лѣсные матеріалы въ большомъ количествѣ вывозились изъ Амурской области въ Харбинъ. Въ 1907 году лѣсныхъ матеріаловъ вывезено въ Китай изъ Области всего 474.089 пудовъ *).

Рыбный промыселъ. Прѣсныя воды Камчатки и прилегающей къ Охотскому морю части Азіатскаго материка, а также океаническія воды, омывающія острова Сахалинъ, Командорскіе и другіе, имѣютъ богатую ихтіофауну, но, за малымъ развитіемъ морского рыболовства, здѣсь промышляютъ, главнымъ образомъ, проходные виды рыбъ, имѣющихся

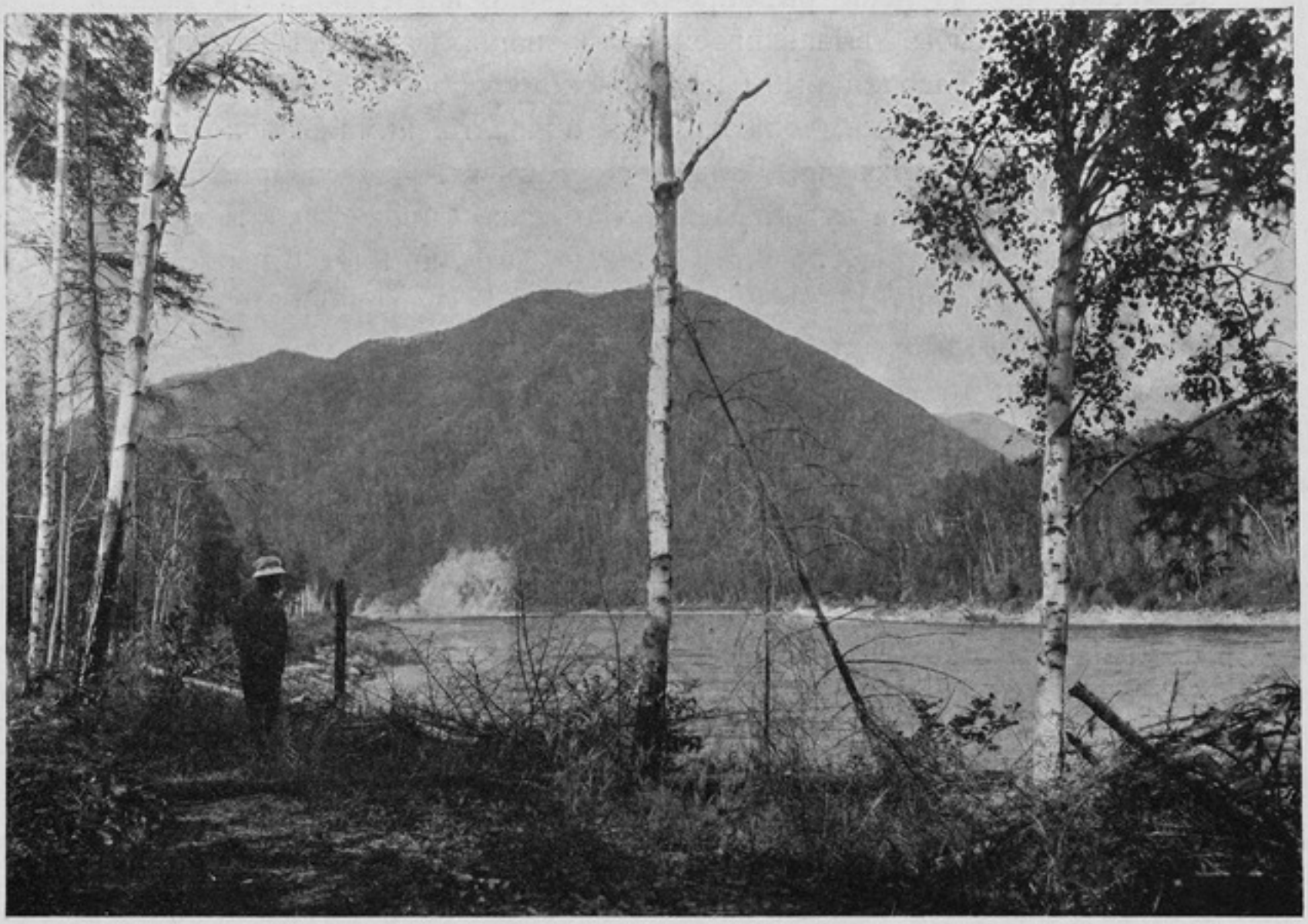
---

*) По даннымъ Благовѣщенской Таможни.

мѣстами въ баснословномъ количествѣ: по крайней мѣрѣ при входѣ въ рѣку рыба скопляется часто такими густыми косяками или рунами, что затрудняетъ даже движеніе лодки *).

О рыбныхъ богатствахъ Дальняго Востока можно судить по слѣдующему.

Принявъ въ свое вѣдѣніе рыболовныя статьи Южнаго Сахалина, японское правительство стало предъявлять своимъ рыбопромышленникамъ весьма повышенныя требованія относительно мѣръ упорядоченія лова и значительно подняло арендныя цѣны. Благодаря послѣднему, въ 1906 году, какъ видно изъ оффиціальныхъ отчетовъ,



Рѣка Гилюй въ 3-хъ верстахъ отъ впаденія въ р. Зею.

за рыбные промыслы Южнаго Сахалина было выручено 800.000 іенъ **), т. е. сумма почти въ 10 разъ большая, чѣмъ выручалось въ нѣкоторые годы нашимъ правительствомъ отъ всѣхъ Дальне-Восточныхъ рыбныхъ промысловъ.

Это обстоятельство, въ связи съ возникновеніемъ общества Хоккей (Об-во, имѣющее цѣлью эксплоатацію рыбныхъ богатствъ внѣ территоріи японскихъ водъ), въ послѣдніе два года двинуло къ берегамъ нашихъ Дальне-Восточныхъ окраинъ флотиліи японскихъ рыболовныхъ судовъ.

*) Очеркъ русскаго рыболовства. И. Д. Кузнецова. Изданіе Департамента Земледѣлія.

**) Іена=95 копейкамъ.

По свѣдѣніямъ нашего генеральнаго консула въ Іокагамѣ, въ 1907 году въ Японію изъ нашихъ водъ ввезено 60.428.624 кипа *) рыбы, что составляетъ около 1.103.000 пудовъ на сумму по весьма низкой оцѣнкѣ японской таможни 2.880.136 іенъ.

Пудъ нашей лососины, засоленной по японскому способу, продавался, по тѣмъ же свѣдѣніямъ, въ Японіи въ среднемъ въ розницу въ 1907 году по 2 р. 60 к., а по свѣдѣніямъ за іюль мѣсяцъ 1908 года—по 3 рубля.

Изъ приведенной справки видно, что японскій рынокъ хотя и потребляющій огромныя количества нашей рыбы, однако, невыгодный для насъ рынокъ, по причинѣ весьма низкихъ цѣнъ. Хотя цѣны и невысоки, но японскіе рыбопромышленники извлекаютъ громадныя выгоды отъ рыбы, вылавливаемой въ нашихъ водахъ. Нехитрые пріемы лова и засолки рыбы по японскому способу легко могли бы быть усвоены нашими волжскими и прибалтійскими рыболовами, о переселеніи которыхъ на Дальній Востокъ мы уже говорили, а наличность годнаго для судостроенія лѣса дала бы возможность возникновенію и у насъ рыболовной флотиліи, что помогло бы русскимъ использовать свои рыбныя богатства, а болѣе совершенные способы приготовленія рыбныхъ консервовъ, конечно, освободили бы насъ отъ дешеваго японскаго рынка.

Что касается мѣстнаго лова рыбы въ Приамурьѣ, то таковой въ одномъ Амурскомъ бассейнѣ превосходитъ 1.500.000 пудовъ всякой рыбы (осетръ, калуга, зубатка и кета).

Рыболовствомъ въ Амурской области занимается преимущественно казачье населеніе Области, живущее по берегу рѣки Амура, въ меньшей степени жители города Благовѣщенска и крестьяне деревень, расположенныхъ близь крупныхъ рѣкъ, напримѣръ рѣки Зеи.

Главный ловъ рыбы бываетъ лѣтомъ. Въ это время начинается подъемъ рыбы кеты съ моря черезъ Николаевскій лиманъ; поднимаясь по Амуру, кета заходитъ во многія побочныя рѣчки, преимущественно впадающія въ Амуръ съ южной стороны. По Амуру эта рыба движется выше Благовѣщенска верстъ на 200, но тутъ она, отощавъ отъ длиннаго путешествія, мѣняетъ свой видъ и названіе; у нея выростаютъ зубы на подобіе щучьихъ, и она получаетъ названіе „зубатки“.

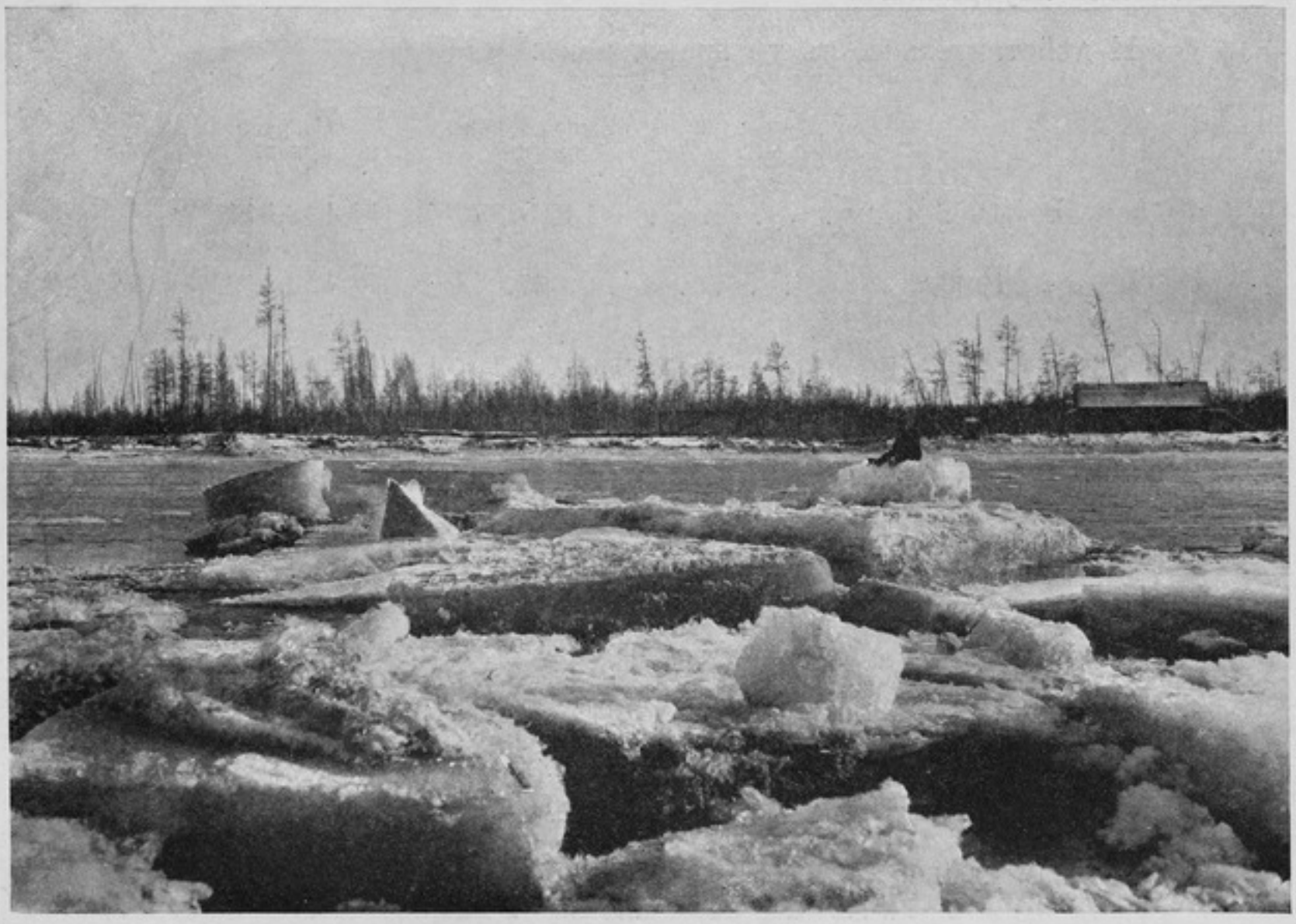
Земледѣліе.

По даннымъ Обзора въ 1906 году площадь земель, находящихся въ пользованіи сельскихъ крестьянскихъ обществъ, Амурскаго Казачьяго Войска, частныхъ лицъ и другихъ обществъ и владѣльцевъ, простирается до 6.748.885 десятинъ, изъ коихъ во временномъ пользованіи крестьянскихъ обществъ Амурской области 871.993 десятины, въ пользованіи Амурскаго Казачьяго Войска 5.785.000 десятинъ. Изъ всей обширной площади земли, находящейся въ мірскомъ пользова-

*) 1 кипъ приблизительно=0,73 русскаго фунта.

ніи и составляющей частную собственность, утилизировалось въ 1906 году только 180.028 десятинъ, все же остальное пространство оставалось невоздѣланнымъ. При этомъ обрабатываемая земля распредѣлялась

у крестьянъ	143.418	десятинъ.
у казаковъ	28.908	„
у частныхъ владѣльцевъ (заимочниковъ)	7.702	„



Рѣка Брянта. Ледоходъ.

Первое мѣсто въ ряду культивируемыхъ злаковъ занимаетъ овесъ, затѣмъ слѣдуетъ пшеница, ярица (яровая рожь), гречиха, ячмень и просо.

Среди культивируемыхъ въ Области хлѣбовъ замѣчается полное почти отсутствіе озимыхъ хлѣбовъ, что объясняется климатическими условіями. Малое количество снѣговъ, при сильныхъ морозахъ зимою, не можетъ предохранить молодые всходы озимей отъ вымерзанія. Кромѣ того, время созрѣванія и уборки озимыхъ хлѣбовъ обыкновенно совпадаетъ съ періодомъ обильныхъ дождей, приносимыхъ

лѣтними муссонами въ іюлѣ мѣсяцѣ, отчего хлѣбъ не успѣваетъ вызрѣть или, уже сжатый, проростаетъ въ снопахъ.

Распредѣленіе родовъ посѣва, количество посѣяннаго, сборъ хлѣбовъ и картофеля и урожай разнаго рода злаковъ наглядно можно видѣть въ Приложеніи № II, изъ коего видно, что урожайность хлѣбовъ въ Амурской области значительно выше таковой въ Европейской Россіи. Эти цыфры будутъ еще болѣе въ пользу Амурской области, если примемъ во вниманіе, что въ этомъ Приложеніи приведена урожайность за 1906 годъ, который надо отнести въ сельско-хозяйственномъ отношеніи къ очень неудачнымъ, такъ какъ наступившая во время созрѣванія и уборки хлѣбовъ дождливая погода испортила хлѣбъ и размочила поля настолько, что много хлѣба осталось неубраннаго.

И дѣйствительно, въ то время, какъ:

	Было посѣяно пудовъ.	Собрано пудовъ.
Въ 1905 году	1.859.893	14.492.511
„ 1906 „	2.007.044	12.120.913

т. е. урожайность по всѣмъ хлѣбамъ опредѣлилась въ

1906 году самъ 5,83

тогда какъ въ 1905 году таковая равнялась самъ . . . 7,79

Между тѣмъ какъ въ Европейской Россіи въ 1898 году, считающемся по урожаю весьма хорошимъ,

урожай яровыхъ былъ самъ 5,06

„ озимыхъ „ „ 5,00

Средній же за 8 лѣтъ (1899—1906) въ Амурской

области урожай былъ самъ 6,78

Средній же за 5 лѣтъ (1883—1887) въ Европейской

Россіи урожай былъ самъ 4,17

Цыфры эти доказываютъ, что развитіе этой важнѣйшей отрасли народнаго хозяйства встрѣчаетъ для себя достаточно благопріятныя климатическія и почвенныя условія.

За все время существованія Области полные неурожаи посѣтили Край два раза: въ 1876 году, когда, вслѣдствіе наводненія рѣкъ Амура и Зеи, на каждый высѣянный пудъ хлѣба было собрано лишь 1,62 пуда

Развѣдочная партія золотоискателей передъ отправленіемъ.

и въ 1885 году, когда худшій сборъ (самъ 1,25) былъ обусловленъ сильной засухой; урожай ниже средняго — самъ 3,5—имѣлъ также мѣсто въ годъ сильнаго разлива рѣки Амура, въ 1872 году.

Съ постепеннымъ увеличеніемъ народонаселенія Области путемъ прилива сельскаго элемента—переселенцевъ, земледѣльческая промышленность съ каждымъ годомъ возрастаетъ и развивается. Ростъ ея можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ за послѣднія восемь лѣтъ:

	Посѣяно	Собрано
Въ 1899 г.	808.676 пудовъ	6.659.151 пудовъ
„ 1900 „	1.015.884 „	6.723.914 „
„ 1901 „	995.051 „	6.510.257 „
„ 1902 „	1.314.441 „	8.855.376 „
„ 1903 „	1.347.613 „	8.430.853 „
„ 1904 „	1.512.300 „	10.338.859 „
„ 1905 „	1.859.893 „	14.492.511 „
„ 1906 „	2.077.044 „	12.120.913 „

Такимъ образомъ, за послѣднія восемь лѣтъ сборъ хлѣбовъ почти удвоился. Въ то время, какъ въ 1893 году собраннаго въ Области хлѣба не хватало на продовольствіе мѣстнаго населенія и недостатокъ этотъ покрывался покупкою хлѣба у сосѣднихъ манджуръ и даже хлѣбъ привозился изъ Забайкалья; въ 1906 году, какъ видно изъ Приложенія № III, свободныхъ избытковъ зерновыхъ хлѣбовъ, за вычетомъ израсходованнаго на обсѣмененіе полей и употребленнаго на продовольствіе самого населенія и на прокормъ скота и птицы, осталось:

у крестьянскаго населенія . . .	5.854.535 пудовъ
у казачьяго „ . . .	688.753 „

Въ настоящее время, земледѣльческая культура захватываетъ только неширокую полосу по берегу рѣки Амура и Зее-Буреинскую равнину. Однако, есть доказательства, что хлѣбные злаки могутъ произрастать значительно сѣвернѣе.

„Климатическія условія прилегающаго къ городу Зеѣ района“, говоритъ Карповичъ *), „несмотря на то, что этотъ районъ располо-

*) Отчетъ Старшаго Землемѣра Переселенческаго Областного Управленія Карповича о работахъ по изслѣдованію района между правымъ берегомъ рѣки Зеи, землями Амурскаго Казачьяго Войска, Черняево-Зейскою дорогою и истоками рѣки Ивера (праваго притока р. Зеи).

женъ сѣвернѣе города Благовѣщенска на 650 верстъ, почти что однѣ и тѣ же, что и въ населенныхъ мѣстностяхъ Амурской области, исключая окрестности города Зеи, гдѣ заморозки появляются нѣсколько ранѣе, чѣмъ въ Благовѣщенскѣ. Но это обстоятельство нисколько не помѣшаетъ сельскому хозяйству. По окончаніи полевыхъ работъ, во второй половинѣ сентября мѣсяца, проѣзжая черезъ заимку поселившагося близь почтовой станціи Уркана крестьянина Красько, я видѣлъ большія скирды вполнѣ дозрѣвшаго овса; а плывя въ августѣ мѣсяцѣ изъ города Зеи въ городъ Благовѣщенскъ по рѣкѣ Зеѣ, я имѣлъ случай, останавливаясь на заимкахъ, расположенныхъ по правому берегу рѣки Зеи, убѣдиться въ хорошихъ результатахъ огороднаго хозяйства".

Золотопромышленность.

Какъ по суммѣ производства, такъ и по числу рабочихъ рукъ золотопромышленность, развивающаяся съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе, занимаетъ безъ сомнѣнія первое мѣсто среди отраслей добывающей промышленности Амурской области.

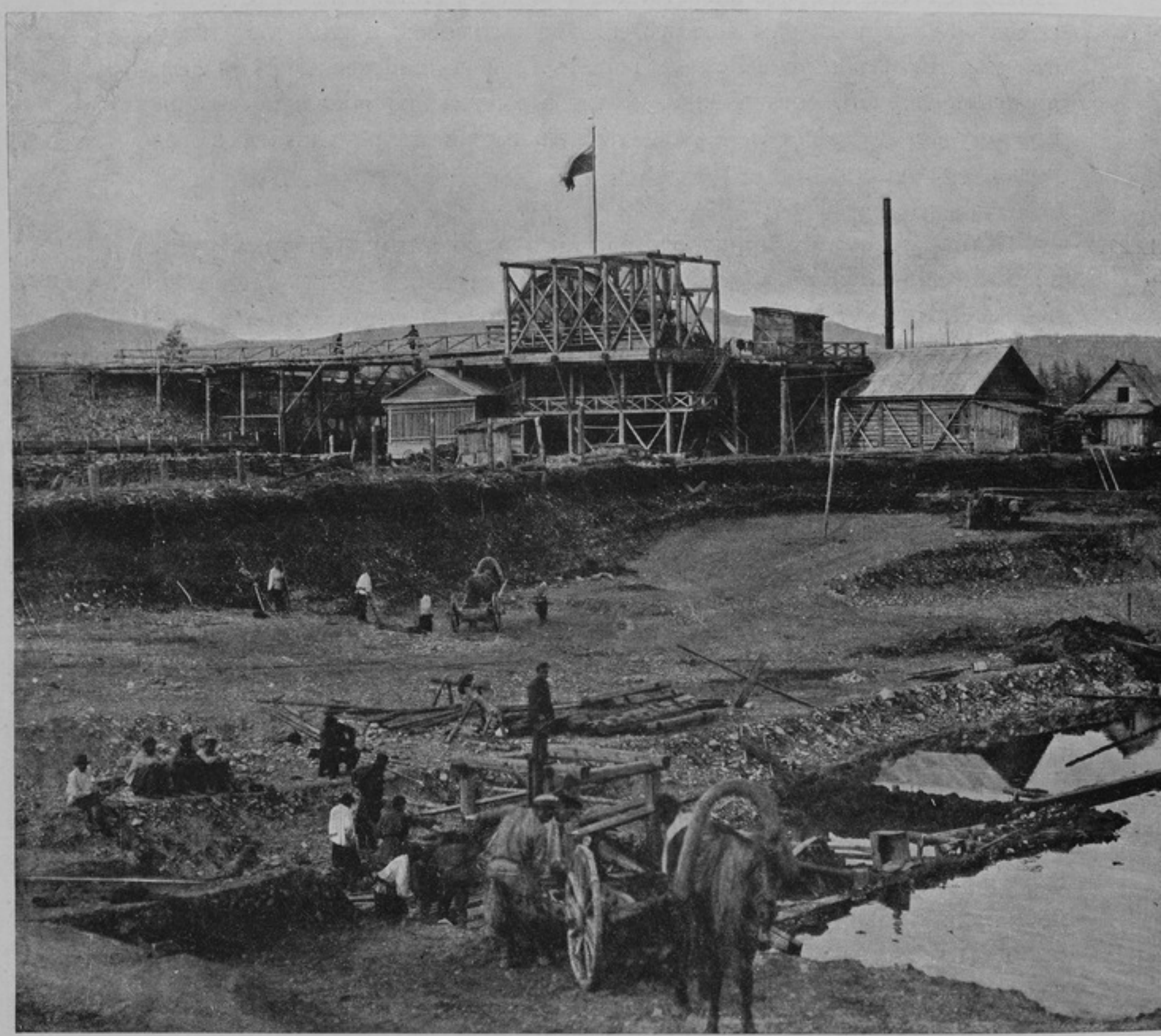
По своему географическому положенію розсыпи Амурскаго края могутъ быть раздѣлены на пять группъ: Верхне-Амурскую, Зейскую, Селемджинскую, Буреинскую и Хинганскую. Однако, въ дѣйствительности въ Приамурьѣ трудно найти такія мѣста, гдѣ бы не встрѣчались признаки золота. Золото есть вездѣ и въ руслахъ рѣкъ, и на горахъ, и въ долинахъ.

„Въ сѣверной, сѣверо-восточной и восточной части Амурской области", говоритъ инженеръ Риппасъ *), „лежатъ едва тронутые, колоссальные запасы золота, которые въ настоящее время даже не поддаются никакому учету, но кромѣ того, золото встрѣчается и въ другихъ мѣстахъ Края, а также въ руслахъ и наносахъ рѣкъ Селемджи, Зеи, Буреи и Амура съ ихъ притоками и даже въ самомъ городѣ Благовѣщенскѣ. Безъ преувеличенія можно сказать, что на сѣверѣ и сѣверо-востокѣ Амурской области, на пространствѣ нѣсколько менѣе половины всей ея поверхности, никто въ настоящее время не укажетъ такой мѣстности, въ которой навѣрное нельзя было бы обнаружить присутствія золота, такъ какъ знаки его встрѣчаются рѣшительно вездѣ. Если къ тому-же принять во вниманіе, что вся пограничная съ Приамурьемъ полоса Якутской области, къ сѣверу отъ Станового хребта, въ немногихъ пунктахъ которой уже появились пріиски, почти сплошь золотоносна и что тоже самое съ большимъ вѣроятіемъ можно сказать и про весь обширный Удскій край и про огромное пространство разстилающееся къ юго-востоку отъ него, до самаго Амура, то станетъ ясно, что мы имѣемъ дѣло со страной, которая *по богатству золотомъ не уступитъ ни Клондайку, ни Калифорніи и объ однихъ золотыхъ богатствахъ которой*,

*) Ближайшія мѣры къ облегченію развитія Приамурскаго и Удскаго Края. 20 декабря 1907 года. Горнаго Инженера П. Риппаса.

исчисляемыхъ милліардами, мы не можемъ теперь составить себѣ даже и приблизительнаго понятія".

Первые поиски золота по Амуру были поручены Правительствомъ Горному Инженеру Н. П. Аносову въ январѣ 1857 года и должны были начаться съ мѣстностей, лежащихъ близь устья рѣки Амура, въ Приморской области.

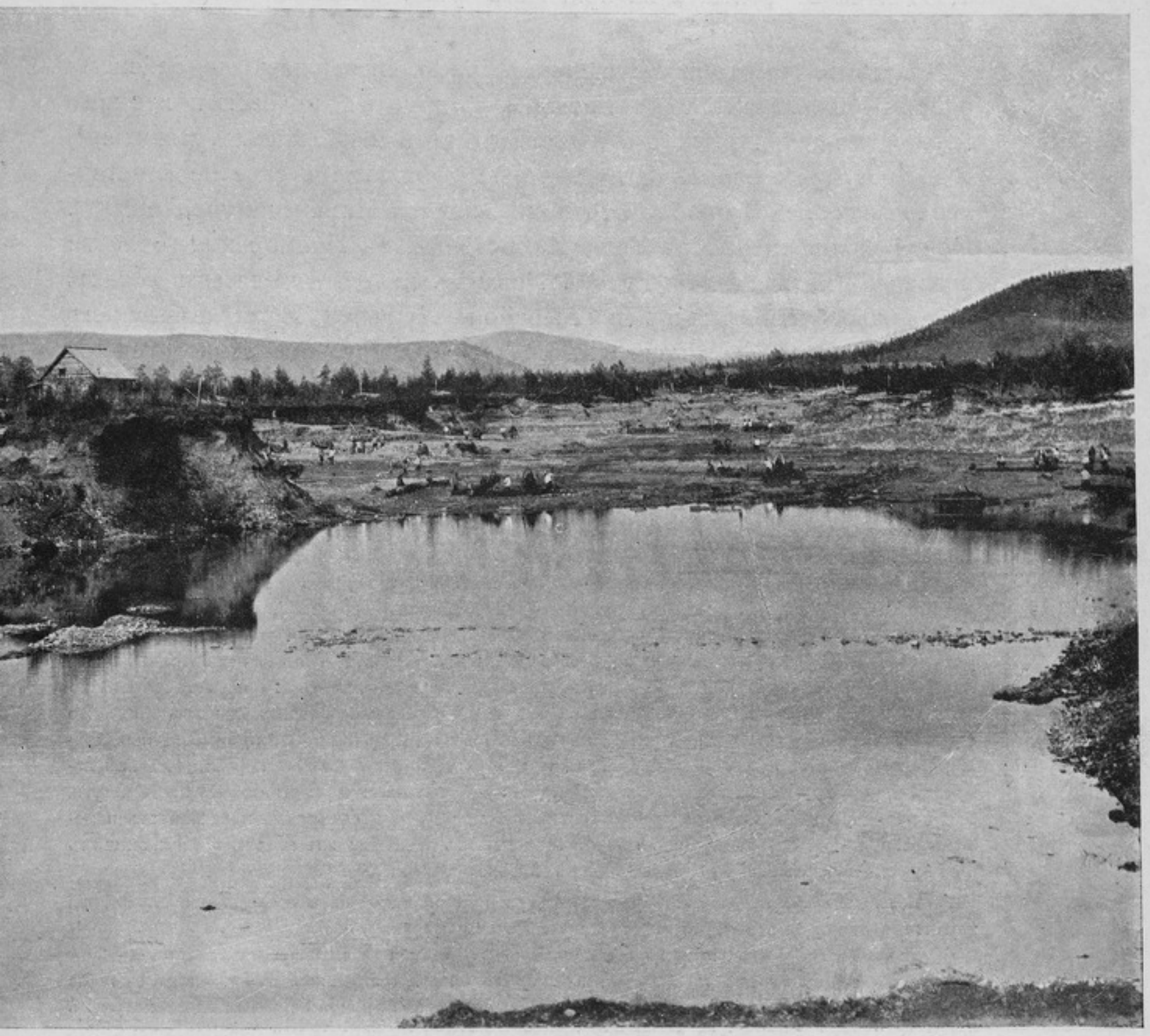


Жедринскій пріискъ

По словамъ Н. П. Аносова, вѣскихъ данныхъ о золотоносности Амура у него не было; мѣстные жители — тунгусы — не только не имѣли у себя никакихъ золотыхъ украшеній, но даже не знали названія золота, почему, при разговорахъ и распросахъ объ этомъ металлѣ, приходилось называть его краснымъ серебромъ. Вообще же, кромѣ геологическихъ соображеній, имѣлись только три слѣдующіе факта: 1) въ 1850 году экспедиціей для изслѣдованія Забайкальской

области были открыты золотыя пылинки въ верховыхъ наносахъ притоковъ рѣки Амазара, впадающаго въ Амуръ; 2) тою-же экспедиціей встрѣчены были въ рѣкѣ Купури, впадающей въ Зею, мельчайшія золотинки и 3) по рѣкѣ Искай, впадающей въ заливъ Счастья, около устья Амура найдены были шлихи и въ нихъ одна золотинка.

Но только послѣ почти десятилѣтнихъ безпрерывныхъ изслѣдо-



лемджи). Общій видъ разрѣза.

ваній Аносову *) удалось открыть золотоносныя, дѣйствительно благонадежныя площади у верховьевъ рѣкъ Янкана и Джалинды. О богатствѣ вновь открытыхъ площадей вотъ что писалъ 11 іюня 1866 года Аносовъ секретарю Географическаго Общества **): „Поиски въ Амур-

*) работавшему тогда уже на частныя средства енисейскаго золотопромышленника Бенардаки.

**) Горный Инженеръ Тове. Стр. 16.

скомъ краѣ въ теченіи 5 лѣтъ стоили Бенардаки до семидесяти тысячъ; хотя эта сумма и значительная, но она всегда вполнѣ окупится даже 20 саженями протяженія его пятиверстной площади по рѣкѣ Джалиндѣ.“

И дѣйствительно, на пріискахъ рѣки Джалинды, перешедшихъ впослѣдствіи къ Верхне-Амурской К°, по 1900 годъ намыто золота 2.303 пуда 23 фунта, а на пріискахъ рѣки Янкана — 354 пуда 36 фунтовъ.

Затѣмъ, золотопромышленность распространилась по Зейскому району—по системѣ рѣки Гилюя и по другимъ правымъ притокамъ верхняго теченія рѣки Зеи и достигла тамъ наибольшаго развитія *) и до послѣдняго времени эта мѣстность удерживаетъ свое первенствующее значеніе. Второе мѣсто принадлежитъ Ниманскому району **). Почти одновременно съ Зейской системой, въ Приморской области возникъ Амгунскій районъ ***). Позднѣе, въ девятидесятыхъ годахъ, стали разрабатываться пріиски въ районѣ „Дальней Тайги“ по рѣчкамъ Уньѣ и Бому ****), а также въ области средняго и верхняго теченія

---

*) По 1900 годъ въ этомъ районѣ намыто до 4.800 пудовъ золота.

**) въ которомъ съ 1876 по 1900 годъ намыто 1.460 пудовъ золота.

***) въ которомъ съ 1871 по 1900 годъ намыто 1.081 пудъ золота.

****) Исторія открытія золотоносности хребта Джагды (системы рѣкъ Уньи и Бома) такова. Въ концѣ 80-хъ годовъ золотая горячка, охватившая золотопромышленниковъ въ поискахъ новыхъ площадей, достигла своего апогея; всѣ бросились искать потерянный „золотой кладъ“. Такъ былъ названъ покойнымъ горнымъ инженеромъ Аносовымъ небольшой ключъ по одному изъ правыхъ притоковъ Верхней Зеи, у горы Чечугуръ, находящейся при устьѣ р. Сиваканъ; здѣсь, въ 1858 г. Аносовъ открылъ богатѣйшія залежи золота. Къ сожалѣнію, на возвратномъ пути, вслѣдствіе крушенія лодки, онъ потерялъ планъ мѣстности со своими замѣтками, такъ что, несмотря на всѣ поиски, не могъ снова найти это мѣсто. По слѣдамъ Аносова, въ поиски за золотомъ, бросились всѣ; большія золотопромышленныя компаніи отправили крупныя партіи, а за ними пошли и частныя мелкія партіи. Во главѣ поисковъ шли кадры хищниковъ, вольныхъ старателей, только что разогнанныхъ съ Желтуги. Было пройдено и обслѣдовано много горныхъ долинъ и, несмотря на поспѣшность и поверхностность развѣдокъ, найдено много золотоносныхъ площадей и въ томъ числѣ мѣщаниномъ Ф. Г. Долгашевымъ открыто золото на рѣкѣ Бомъ.

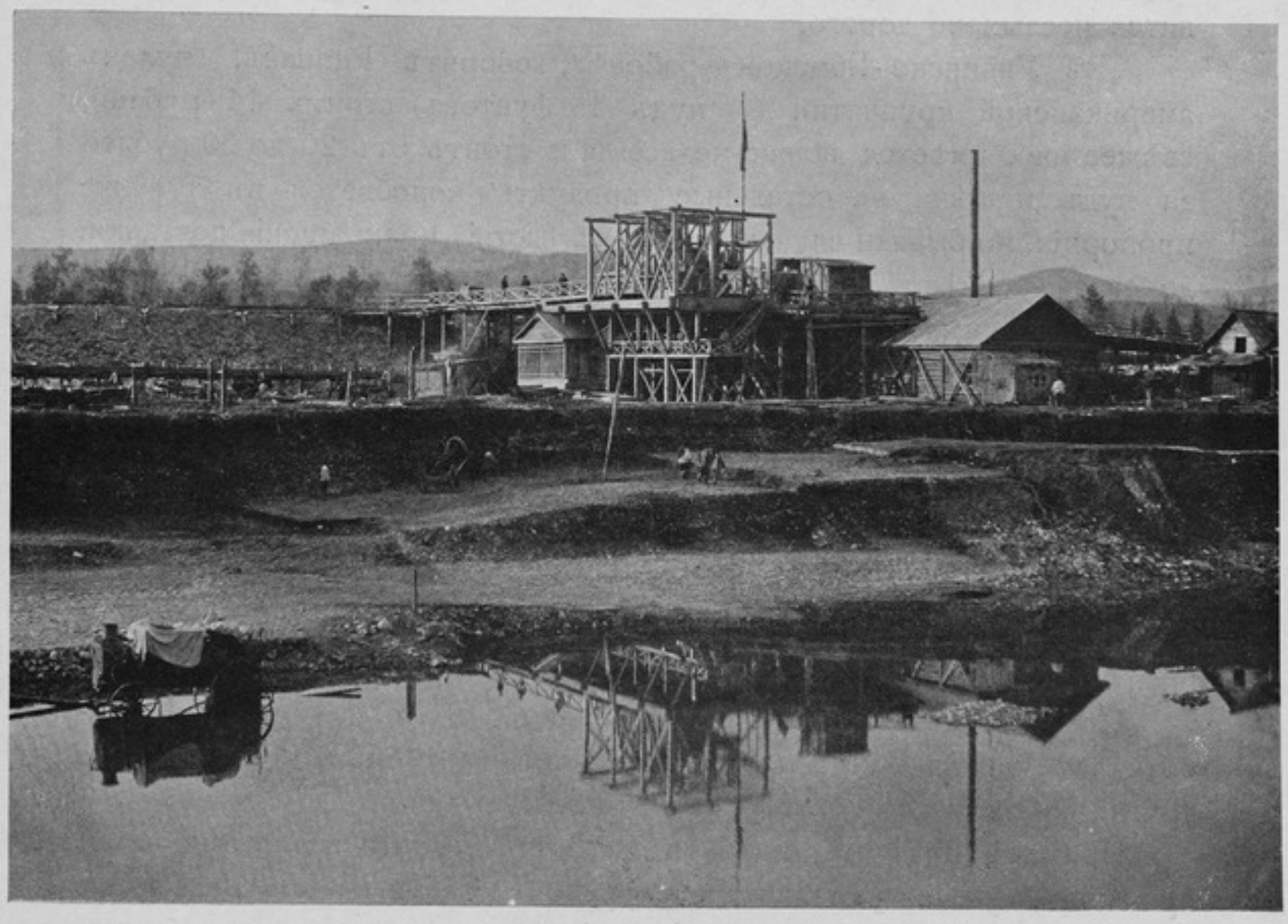
Вотъ какъ самъ Долгашевъ разсказываетъ о своей находкѣ, показывающей случайный характеръ открытія золота во многихъ мѣстахъ Приамурья:

„Въ 1888 году, насмотрѣвшись на золотую горячку и располагая капиталомъ до 5.000 рублей, я рѣшилъ отправиться въ погоню за золотомъ. Я отправился изъ г. Благовѣщенска 4 ноября 1888 года и съ 3-мя рабочими и грузомъ до 200 пудовъ прибылъ 20 декабря къ устью р. Дугды“. Болѣе 5-ти мѣсяцевъ ходилъ по тайгѣ въ верховьяхъ Зеи Долгашевъ безъ всякаго результата и уже на обратномъ пути 1-го іюня попалъ на р. Бомъ, гдѣ, проблуждавъ три дня, на косѣ нашелъ самородокъ въ $1^{1}/_{2}$ золотника, гдѣ нынѣ Александро-Невскій пріискъ.

„Такъ какъ по р. Бому ниже было трудно попасть, то я вернулся обратно въ вершину р. Бомъ, гдѣ перевалилъ въ долину р. Серы; проходя по послѣдней, я встрѣтилъ яръ въ борту рѣки, гдѣ былъ обнаженный золотосодержащій пластъ; здѣсь я взялъ пробы и изъ ковша породы получилъ 4 золотника золота; такое богатство меня страшно поразило. Такъ какъ провизія подходила къ концу, то отправился ниже и недалеко отъ устья р. Серы, переходя сѣверный ключикъ, гдѣ увидѣлъ обнаженный пластъ, взялъ пробы и получилъ изъ ковша породы 19 золотниковъ золота. Въ тотъ же день ночевалъ на р. Бомѣ при устьѣ р. Серы. Утромъ отправился на р. Дугду; идя по косѣ р. Бома, нашелъ лежащій на утесѣ самородокъ въ 2 зол.; сталъ осматриваться: вездѣ было золото, котораго я въ двѣ минуты набралъ 12 золотниковъ. Но такъ какъ у меня оставалось всего на одинъ день провизіи, то я

рѣки Селемджи. Селемджинскій районъ *), какъ болѣе новый, доставилъ значительно меньшее количество золота чѣмъ Зейскій, Ниманскій и Амгунскій, но въ настоящее время замѣтно развивается и, повидимому, имѣетъ большую будущность. Кромѣ того, золото разрабатывается въ небольшихъ размѣрахъ по нижнему теченію рѣки Селемджи и по среднему теченію рѣки Зеи, а съ 1900 года пріиска появились на югѣ Якутской области, въ бассейнахъ рѣкъ Сутама и Тымтома, принадлежащихъ къ системѣ рѣки Алдана.

До сихъ поръ въ Приамурьѣ разрабатывались и продолжаютъ разрабатываться почти исключительно разсыпныя мѣсторожденія



Жедринскій пріискъ на р. Харгѣ (притокъ р. Селемджи).

золота и то только тѣ, которыя отличаются богатымъ его содержаніемъ. Въ среднемъ можно принять, что при существующихъ въ настоящее время тяжелыхъ экономическихъ условіяхъ, разработка розсыпи становится выгодной при содержаніи около 1 золотника золота въ 100 пудахъ золотосодержащихъ песковъ. Въ болѣе цивилизованныхъ мѣстахъ, какъ напримѣръ, въ Зейскомъ районѣ, гдѣ

отправился на р. Нору, гдѣ у меня была провизія. 10-го іюня я прибылъ на р. Нору; здѣсь была сдѣлана лодка, на которой я на девятый день благополучно прибылъ въ г. Благовѣщенскъ".

*) По 1900 годъ намыто около 285 пудовъ золота.

имѣются дороги и жилые пункты и гдѣ поэтому можно организовать правильную доставку на пріиска всякаго рода необходимыхъ предметовъ, теперь иногда разрабатываются уже и болѣе бѣдныя площади, съ содержаніемъ около 60 долей въ 100 пудахъ песковъ. Послѣднее обстоятельство доказываетъ съ полною очевидностью, что наибольшее препятствіе широкому развитію золотопромышленности представляетъ дикость страны, дороговизна рабочихъ рукъ и всѣхъ необходимыхъ припасовъ, которая зависитъ отъ слабаго развитія культуры Края и, главнымъ образомъ, обусловливается почти полнымъ отсутствіемъ дорогъ.

Вслѣдствіе отсутствія дорогъ доставка съѣстныхъ припасовъ, сырья, машинъ и другихъ матеріаловъ къ мѣсту разработки обходится неслыхано дорого.

„Въ Уньинско-Бомскомъ районѣ", говоритъ Риппасъ, „кулекъ американской крупчатки (1 пудъ 15 фунтовъ) стоитъ 16 рублей, свѣжее мясо имѣется далеко не всегда и стоитъ отъ 20 до 30 рублей за пудъ и цѣна на остальные продукты колеблется въ той же пропорціи, но бывали случаи, когда, вслѣдствіе прекращенія доставки, дороговизна нѣкоторыхъ предметовъ доходила до несообразныхъ размѣровъ: мнѣ говорили, напримѣръ, что въ теченіе одной или двухъ недѣль на пріискахъ почти не было соли и цѣна на нее поднялась до 4 рублей за фунтъ и даже грязный разсолъ, оставшійся въ бочкахъ отъ соленой рыбы, продавался по 1 рублю за бутылку".

Благодаря такому положенію дѣла, годовой рабочій, напримѣръ, обходится даже въ Зейскомъ районѣ около 1.400 рублей въ годъ, а на Ниманѣ обходится до 3.000 рублей и только необыкновенное богатство розсыпей можетъ покрыть всѣ расходы по эксплоатаціи.

При подобныхъ условіяхъ, конечно, нечего и думать о разработкѣ болѣе бѣдныхъ золотыхъ розсыпей, даже такихъ, которыя въ другихъ мѣстахъ считались бы весьма богатыми.

Притомъ слѣдуетъ принять во вниманіе, что на большинствѣ пріисковъ, существующихъ въ Амурской области, золотосодержащіе пласты залегаютъ на небольшой глубинѣ отъ поверхности, обыкновенно не болѣе 2—3 саженъ, а часто и еще менѣе, и состоятъ бо̀льшею частью изъ легко промываемаго, слабо глинистаго, песчано-галечнаго грунта; слѣдовательно условія разработки, по свойству мѣсторожденія, особенно легки и благопріятны. При такихъ обстоятельствахъ розсыпь съ содержаніемъ $^1/_2$ золотника въ 100 пудахъ золотоносныхъ песковъ можно считать богатою, такъ какъ, напримѣръ, на Уралѣ съ выгодою разрабатываются площади, заключающія $^1/_4$ золотника въ 100 пудахъ, притомъ имѣющія глинистый, трудно промываемый пластъ.

Такимъ образомъ, уже однѣ разсыпныя мѣсторожденія, которыя могутъ эксплоатироваться легко и безъ затраты большого капитала, представляютъ огромныя богатства, лежащія втунѣ только благодаря

Отправка золота на лодкахъ съ Воскресенскаго пріиска по р. Олгѣ (притокъ Нимана).

общей тяжести мѣстныхъ экономическихъ условій. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что при облегченіи послѣднихъ, они сейчасъ же станутъ доступными и развитіе золотопромышленности быстро подвинется впередъ. Но, кромѣ розсыпей, въ нѣкоторыхъ районахъ имѣются всѣ основанія ожидать открытія вполнѣ годныхъ для эксплоатаціи и весьма богатыхъ коренныхъ мѣсторожденій, главнымъ образомъ, золотоносныхъ жилъ, которыя могутъ обезпечить золотопромышленность каждой данной мѣстности на болѣе долгое время, чѣмъ сравнительно легко и скоро вырабатываемыя розсыпи.

Единственныя развѣдки, производившіяся основательно, привели къ открытію на рѣкѣ Ниманѣ вполнѣ благонадежныхъ жильныхъ мѣсторожденій золота и тѣхъ же результатовъ, судя по характеру геологическаго строенія, можно ожидать въ Селемджинскомъ и Уньинско-Бомскомъ районахъ, а быть можетъ также въ Удскомъ краѣ и въ другихъ мѣстахъ Приморской области; въ Зейскомъ районѣ, повидимому, трудно надѣяться ихъ встрѣтить, хотя и нельзя категорически отрицать этой возможности, въ виду недостаточности производившихся изслѣдованій.

Кромѣ того, весьма большіе запасы золота, въ настоящее время не добываемые и даже не поддающіеся учету, но стоимость которыхъ исчисляется нѣкоторыми въ нѣсколько милліардовъ рублей, содержатся въ однихъ только руслахъ рѣкъ и въ ихъ наносахъ. Почти всѣ рѣки Края золотоносны; даже такія крупныя, какъ Зея и Амуръ, могли бы эксплоатироваться при примѣненіи механическихъ способовъ промывки такъ называемыми драгами; нѣкоторыя же изъ второстепенныхъ рѣчекъ извѣстны своимъ богатствомъ и хищники находятъ выгоднымъ промывать золото, доставая песокъ со дна рѣки самыми примитивными черпаками *).

Отъ начала работъ и по 1908 годъ включительно въ Амурской области, несмотря на всѣ неблагопріятныя условія, добыто въ общей сложности почти 13.429 пудовъ золота на сумму около 246 милліоновъ рублей, причемъ добыча за послѣдніе годы сильно увеличилась. (Приложеніе № IV).

Неудивительно поэтому, что исторія и современная жизнь Приамурья всецѣло связаны съ золотопромышленностью.

Дѣйствительно, колонизація при отсутствіи золота могла бы развиваться лишь медленно и сначала сравнительно въ немногихъ наиболѣе удобныхъ пунктахъ производства.

*) Золотоносные пески въ руслахъ рѣкъ Унахи, Гилюя и Иликана добывались лѣтомъ черпаками съ плотовъ и промывались на бутарахъ, поставленныхъ также на плоты, а зимой—черезъ прорубь во льду или шурфами на выморозку. „Какого-либо замѣра добытыхъ песковъ“, говоритъ Рязановъ на стр. 778, „конечно, не производилось“, а посему о богатствѣ песковъ нѣтъ положительныхъ данныхъ, но уже одно то обстоятельство, что въ ноябрѣ 1898 года на одномъ только участкѣ на р. Гилюѣ работало 70 человѣкъ, показываетъ золотоносность руселъ амурскихъ рѣкъ.

Съ другой стороны, какъ бы велики ни были въ Приамурьѣ золотые запасы, они одни, взятые сами по себѣ, врядъ-ли были бы въ состояніи двинуть Край по пути быстраго прогресса и, вѣроятно, на долгіе годы представляли бы мертвый капиталъ, если бы сама страна не годилась для осѣдлой жизни и земледѣльческой культуры.

Такимъ образомъ, только совокупность успѣховъ золотопромышленности и земледѣлія, нераздѣльно дополняющихъ другъ друга, обезпечитъ Краю быстрый прогрессъ и къ счастью для того и другого, какъ мы видѣли, имѣются на лицо всѣ необходимыя условія.

Городъ Благовѣщенскъ. Золотосплавочная Лабораторія.

Нельзя, однако, къ сожалѣнію, не констатировать, что кромѣ неблагопріятныхъ мѣстныхъ условій (отдаленность пріисковъ отъ населенныхъ пунктовъ, полное отсутствіе путей сообщенія и, какъ слѣдствіе этого, дороговизна припасовъ и рабочихъ рукъ) золотопромышленности въ Области приходится переживать въ настоящее время кризисъ, зависящій отъ другихъ внѣшнихъ причинъ, главнѣйшія изъ которыхъ—слѣдующія:

1. Кража золота рабочими. Съ отмѣной законовъ (591—613 ст. Улож. о Нак.), каравшихъ нелегальную разработку золота и кражу его, кража золота на пріискахъ приняла очень большіе размѣры, какъ это можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ, заимствованныхъ

изъ Благовѣщенской Золотосплавочной Лабораторіи: съ января и по октябрь 1908 г. въ Лабораторію поступило шлиховаго золота:

Вольноприносительскаго . . .	216 п.	5 ф.	42 з.	76 д.
Случайнаго	101 п.	33 ф.	64 з.	30 д.
Отъ золотопромышленниковъ .	228 п.	14 ф.	6 з.	43 д.

Принимая въ соображеніе, что *вольноприносительское* золото—такое, которое выносится съ пріисковъ въ г. Благовѣщенскъ и здѣсь сдается въ Лабораторію самими рабочими, т. е. является несомнѣнно украденнымъ или на пріискахъ золотопромышленниковъ, или на казенныхъ земляхъ, а *случайное*—такое, которое сдается скупщиками (между которыми имѣются милліонеры), спиртоносами, мелкими торговцами и т. п. лицами, пріобрѣтающими металлъ опять-таки отъ тѣхъ же рабочихъ, но только вблизи пріисковыхъ районовъ (напримѣръ, въ городѣ Зеѣ), слѣдовательно, сдаваемое скупщиками золото тоже является краденымъ и только поступаетъ въ Лабораторію не непосредственно отъ рабочихъ, а черезъ скупщиковъ,—представляется яснымъ, что пріисковые рабочіе украли въ 1908 году больше половины (свыше 58%) того количества золота, какое было добыто на пріискахъ золотопромышленниковъ Области въ 1908 году. Но такъ какъ Лабораторіей не регистрируется еще золото, унесенное изъ предѣловъ Россіи рабочими изъ корейцевъ и китайцевъ, то къ указанной цыфрѣ украденнаго въ 1908 г. золота надо еще прибавить не менѣе 20%. Такой огромный процентъ кражи золота, конечно, не можетъ не имѣть самыхъ пагубныхъ послѣдствій даже для богатѣйшихъ золотопромышленныхъ предпріятій. Борьба съ этимъ явленіемъ, подрывающимъ въ корнѣ крупную золотопромышленность, возможна путемъ изданія закона, карающаго кражу и скупку золота въ районѣ пріисковъ.

2. Невыработка рабочими обусловленныхъ договорами для ежедневной отработки кубическихъ саженъ торфовъ и песковъ (въ особенности послѣднихъ). Причины этого явленія обусловливаются отдаленностью пріисковъ отъ населенныхъ пунктовъ, отсутствіемъ дорогъ къ пріискамъ, а посему невозможностью замѣнить неисправныхъ рабочихъ новыми въ ту или иную пріисковую операцію, а также сознаніемъ рабочими своей безнаказанности за неисполненіе договора. Разсчитать неисправныхъ во время работъ нельзя, потому что замѣнить ихъ въ тайгѣ некѣмъ, и разсчитать—значило бы прекратить работы, а искать съ уволенныхъ рабочихъ убытки безполезно, ибо взять съ нихъ нечего.

3. Платежи дополнительнаго промысловаго налога. Размѣръ платежей этого налога, достигающій 8%—12% съ прибылей предпріятій, самъ по себѣ уже великъ, если принять во вниманіе всѣ накладные расходы золотопромышленника. Но во многихъ случаяхъ эти пла-

Караванъ съ намытымъ золотомъ на рѣкѣ Олгѣ. Къ мѣшкамъ съ золотомъ прикрѣплены поплавки на случай аваріи.

тежи являются прямо-таки несправедливыми: напримѣръ, по закону объ указанномъ налогѣ считаются чистою прибылью платежи арендной платы и съ суммы этихъ платежей взимается дополнительный промысловый налогъ. Благодаря такому закону, предпріятія, напримѣръ, заплатившія въ 3 года арендную плату свыше 300.000 рублей и въ дѣйствительности сами не получившія никакой прибыли, относятся къ числу доходныхъ и съ нихъ взыскивается причитающійся % обложенія съ 300.000 рублей. Въ то же время ходатайства съѣздовъ золотопромышленниковъ объ обложеніи дополнительнымъ налогомъ вольноприносительскаго и случайнаго золота не удовлетворяются, несмотря на всю очевидность справедливости такого обложенія.

Скорѣйшее устраненіе всѣхъ указанныхъ ненормальныхъ явленій настоятельно необходимо во избѣжаніе гибели крупныхъ золотопромышленныхъ предпріятій въ Области.

V. Промышленность и торговля.

Фабрично-заводская промышленность.

Фабрично-заводская промышленность въ Амурской области хотя и развивается, но слабо. Задерживающими причинами служатъ: недостатокъ свободныхъ капиталовъ, которые направляются, главнымъ образомъ, на золотопромышленность, недостатокъ лицъ съ техническимъ образованіемъ, дороговизна рабочихъ рукъ, а главное — совершенная необезпеченность сбыта на сторону произведеній мѣстной заводской и фабричной промышленности, благодаря отсутствію въ Области постоянныхъ удобныхъ и дешевыхъ путей сообщенія, приближающихъ произведенія къ рынкамъ сбыта. Вслѣдствіе этого обрабатывающая промышленность въ Амурской области ограничивается пока самыми необходимыми видами производства.

По отчету 1906 года въ Области имѣлось 424 завода, въ томъ числѣ: винокуренныхъ заводовъ—4, пивоваренныхъ—3, чугуно-мѣднолитейныхъ и механическихъ—5, кожевенныхъ—15, кирпичныхъ—47, лѣсопильныхъ—7, мельницъ паровыхъ—27, водяныхъ—76 и пр. Общая сумма производства фабрично-заводскихъ предпріятій по даннымъ 1906 года равнялась 5.255.094 рублямъ.

На механическихъ заводахъ города Благовѣщенска—Шадрина и Компаніи „Чепуринъ и Афанасьевъ"—строятся новые пароходы и производится ремонтъ старыхъ. Эти же заводы обслуживаютъ пріиски и весь земледѣльческій районъ.

Самый значительный изъ этихъ заводовъ—заводъ С. С. Шадрина, на которомъ съ конца девятидесятыхъ годовъ стали строить машины для мѣстныхъ пароходовъ; ранѣе онѣ выписывались изъ Америки.

Къ сожалѣнію, въ Краѣ совершенно нѣтъ желѣзодѣлательной промышленности и заводу приходится работать на весьма дорого стоющихъ привозныхъ матеріалахъ, но все-таки удалось достигнуть вполнѣ удовлетворительныхъ результатовъ. Какъ піонеръ чрезвычайно важной для развитія Края промышленной отрасли, заводъ этотъ заслуживаетъ полнаго вниманія и при должной постановкѣ можетъ, не говоря о прочемъ, оказать весьма цѣнныя услуги нашему

Городская Управа города Благовѣщенска.

только что возникшему рѣчному военному флоту. При соотвѣтственномъ расширеніи дѣла онъ могъ бы строить также и золотопромывальныя драги и другіе приборы для надобностей золотопромышленности и тѣмъ способствовать усовершенствованію ея техники.

Среди другихъ фабрично-заводскихъ предпріятій Области, сравнительно развитыхъ очень слабо, особенно поражаетъ громадное развитіе мукомольнаго производства, что видно изъ слѣдующей таблицы: *)

*) Обзоръ Амурской области за 1906 годъ.

МЕЛЬНИЦЪ.	Въ Благовѣщенскѣ.		Въ крестьянскихъ селахъ.		На земляхъ Амурскаго Казач. Войска.	
	Количество.	Сумма производства въ рубляхъ	Количество.	Сумма производства въ рубляхъ.	Количество.	Сумма производства въ рубляхъ.
Паровыхъ . . .	7	1.800.125	17	54.550	3	15.650
Водяныхъ . .	—	—	76	51.378	—	—
Вѣтряныхъ . .	—	—	7	305	—	—
Конныхъ . . .	—	—	7	320	—	—

Причемъ изъ 27 паровыхъ мельницъ Области въ городѣ Благовѣщенскѣ имѣются слѣдующія хорошо оборудованныя мельницы съ громадной годовой производительностью, а именно:

Алексѣева на	4.000.000	пудовъ
Тетюкова „	3.500.000	„
Кувшинова „	2.500.000	„
Буянова „	2.000.000	„
Матвѣенко „	1.500.000	„
Саяпина „	1.500.000	„
Тамбовскаго Товарищества .	1.000.000	„
Всего на . .	16.000.000	пудовъ.

Такимъ образомъ, городъ Благовѣщенскъ по мукомольному производству стоитъ наравнѣ съ самыми крупными центрами мукомольнаго производства, напримѣръ, волжскими городами.

Дѣйствительно, по даннымъ „Торгово-Промышленной Газеты“ за 1908 годъ годовое количество зерна, которое могутъ размолоть въ этихъ городахъ съ прилегающими къ нимъ уѣздами *всѣ мельницы*:

Нижній Новгородъ и его окрестности . .	18—20	милліоновъ.
Саратовъ	18—20	„
Самара и по линіи жел. дор.	12—14	„
Рыбинскъ	6— 7	„
Сызрань	5— 6	„

Казань	2— 3 милліоновъ.
Царицынъ	2— 3 „
Ярославль	2— 3 „
Кострома	2— 3 „
Тверь	2— 3 „
Всего . . .	69—82 милліона.

Городъ Благовѣщенскъ. Соборъ.

Присоединяя къ этому другіе второстепенные города и мѣстности по Волгѣ и по линіямъ желѣзныхъ дорогъ, считая Екатериновку, Балаково, Мелекесъ, Спасскій уѣздъ и другіе, необходимо прибавить къ указанному количеству еще 10—15 милліоновъ пудовъ, а вѣдь бассейнъ рѣки Волги и, въ особенности, сама Волга является глав-

нымъ райономъ, въ которомъ сосредоточена значительная часть мукомольнаго производства Россіи.

Такое значительное развитіе парового мукомольнаго производства въ Амурской области объясняется почти полнымъ отсутствіемъ вѣтряныхъ и водяныхъ мельницъ, такъ что все зерно перемалывается на паровыхъ мельницахъ.

Дѣйствительно, какъ мы видѣли, годовая сумма производства всѣхъ паровыхъ мельницъ Амурской области равняется 1.870.325 рублямъ, а водяныхъ, вѣтряныхъ и конныхъ вмѣстѣ взятыхъ всего 52.003 рублямъ, тогда какъ въ Россіи паровой помолъ составляетъ всего только 15% отъ всего мукомольнаго производства *).

Торговля.

Торговыя операціи Амурской области, несмотря на возрастающій подъемъ торговыхъ интересовъ на Дальнемъ Востокѣ, ежегодно развивающійся характеръ мѣстной жизни и ея потребностей, по своимъ оборотамъ все еще не могутъ считаться значительными, сравнительно съ тѣми огромными запасами естественныхъ богатствъ и произведеній, которыя Область при благопріятныхъ условіяхъ могла бы внести въ общій государственный и внѣшне-міровой обмѣнъ товаровъ. Необходимымъ условіемъ для развитія торговли является прежде всего широкое развитіе какъ добывающей, такъ и обрабатывающей промышленности. Но какъ первая не достигла своего настоящаго развитія, такъ и вторая не находится въ Области на надлежащей высотѣ.

Вывозъ товаровъ изъ Области пока сводится къ сбыту сырыхъ продуктовъ сельскаго хозяйства и муки—въ Приморскую область, пушнины—въ Европейскую Россію, лѣсныхъ матеріаловъ—въ сосѣднюю Манджурію (собственно пока только въ г. Харбинъ).

Какъ въ краѣ съ слабымъ еще развитіемъ промышленности, первенствующее значеніе въ Области имѣетъ ввозная торговля, которая охватываетъ не только мануфактурные, галантерейные, металлическіе товары, земледѣльческія орудія, но также предметы первой необходимости и даже продукты для продовольствія жителей, какъ-то скотъ, сибирское мороженое мясо, масло и т. п.

Слишкомъ 8.000-верстная удаленность Области отъ главнѣйшихъ торговыхъ рынковъ, неудовлетворительность мѣстныхъ путей сообщенія, отсутствіе колеснаго сообщенія города Благовѣщенска со Срѣтенскомъ и, наконецъ, ежегодно повторяющееся на продолжительное время мелководье рѣки Амура въ значительной степени затрудняютъ подвозъ товаровъ сухимъ путемъ черезъ Сибирь. Даже теперь, когда

---

*) По даннымъ Обзора Мукомольной Промышленности въ Россіи за 1906 годъ, по всей Россіи изъ 2.000.000.000 пудовъ размалывается:

паровыми мельницами	. . . . .	300 милліоновъ пудовъ.
водяными	. . . . .	200 „ „
вѣтряными „	и проч. . .	1.500 „ „

проведена Сибирская желѣзная дорога, конечнымъ пунктомъ которой оказался Срѣтенскъ, доставка въ Область главной массы русскихъ товаровъ производится морскимъ путемъ черезъ города Николаевскъ и Владивостокъ, что, если не дешевле обходится, то совершается, въ общемъ, съ неменьшей, чѣмъ сухимъ путемъ, скоростью.

Иностранные мануфактурные и другіе товары ввозятся исключительно морскимъ путемъ.

Въ Область ежегодно ввозится товаровъ на сумму до 15.000.000 рублей. По даннымъ Благовѣщенской городской управы въ 1907 году

Городъ Благовѣщенскъ. Молоканская молельня.

ввезено только въ городъ Благовѣщенскъ разнообразныхъ товаровъ на сумму 13.479.636 рублей.

Цѣны на привозные товары превышаютъ россійскія на 25, 50 и даже на 100%. Главнымъ торговымъ пунктомъ Области (товаро-распредѣлительнымъ центромъ) является городъ Благовѣщенскъ.

Городъ Благовѣщенскъ.

Въ настоящее время городъ Благовѣщенскъ является самымъ значительнымъ на всемъ теченіи рѣкъ Амура и Зеи торговымъ и промышленнымъ центромъ съ населеніемъ, достигшимъ въ 1907 году 56.414 душъ.

Какъ мы уже говорили во всей Амурской области промышленныхъ заведеній (фабрично-заводскихъ и кустарныхъ) было въ 1906

году 424 съ производствомъ на сумму 5.255.094 рубля. Изъ этихъ предпріятій 101 съ производствомъ на сумму 4.046.996 рублей падаетъ на городъ Благовѣщенскъ. Эта цыфра указываетъ на развитіе промышленной жизни Области главнымъ образомъ въ Благовѣщенскѣ. На то же указываютъ и данныя о торговыхъ оборотахъ въ городѣ и Области. Въ 1907 году по даннымъ Благовѣщенской городской управы однѣми только крупными фирмами ввезено въ городъ Благовѣщенскъ товаровъ на сумму 13.479.636 рублей, а въ остальныхъ торговыхъ пунктахъ Области (городъ Зея, казачьи округа и крестьянскія селенія) обороты за этотъ же годъ достигли 3.455.160 рублей. Наконецъ, для характеристики торгово-промышленной дѣятельности города Благовѣщенска могутъ служить данныя оборотовъ кредитныхъ учрежденій, каковыя за 1906 годъ по четыремъ Банкамъ выразились въ суммѣ 470.244.110 рублей.

Но наиболѣе важное значеніе имѣетъ привозъ грузовъ въ г. Благовѣщенскъ по рѣкѣ Амуру, на которомъ Благовѣщенская пристань является наиболѣе значительной. (См. Приложеніе № XVII).

Движеніе судовъ за послѣдніе три года было слѣдующее.

Прибыло по рѣкѣ Амуру снизу и сверху на Благовѣщенскую пристань:

	Пароходовъ.	Баржъ.
въ 1905 году	307	285
„ 1906 „	435	434
„ 1907 „	438	466

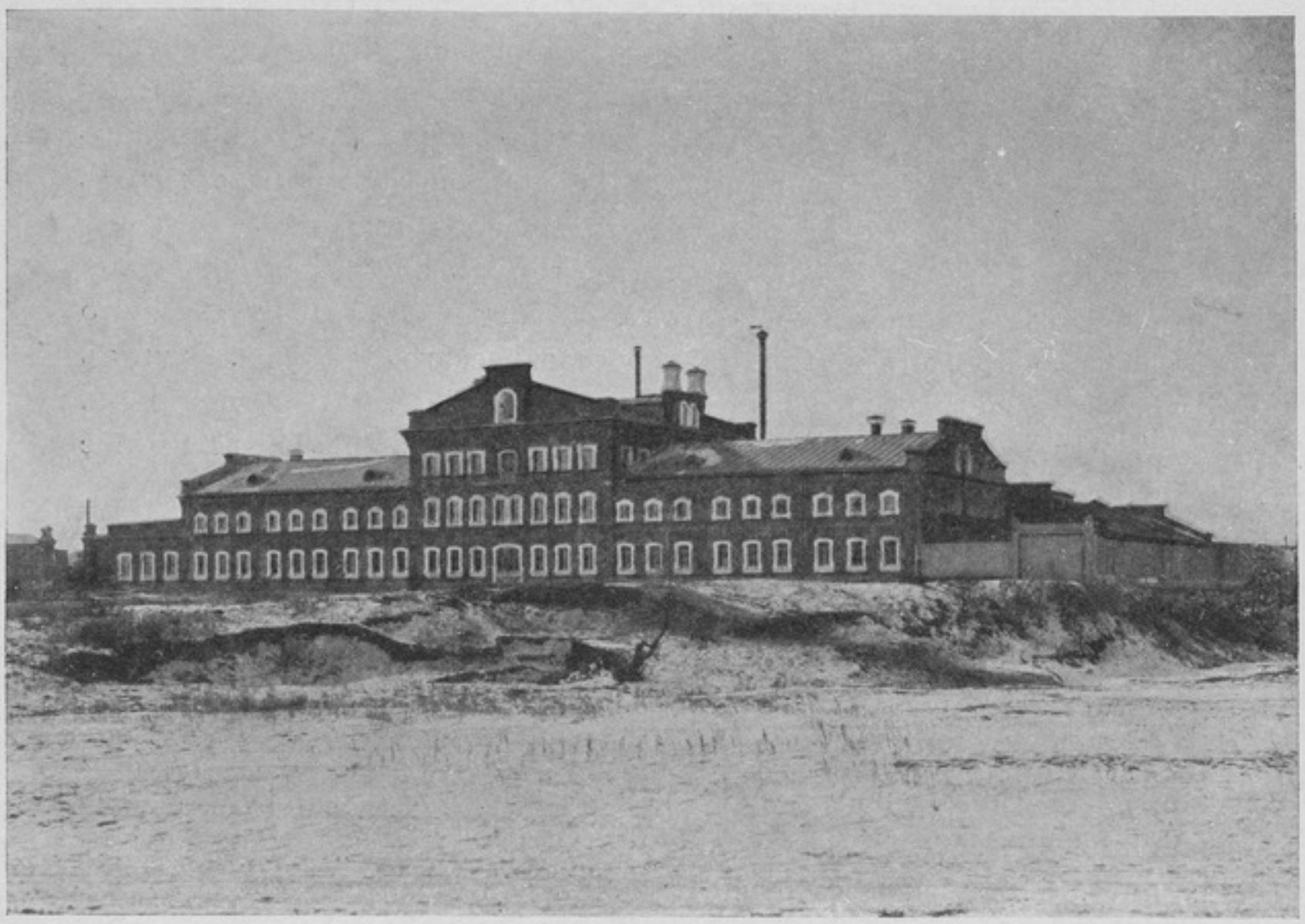
Валовой грузооборотъ безъ лѣсныхъ матеріаловъ Благовѣщенской пристани на рѣкѣ Амурѣ выразился за 1903—1907 годы въ слѣдующихъ цыфрахъ.

Годы	грузовъ въ тысячахъ пудовъ	пассажировъ въ тысячахъ
1903	6.000	55,0
1904	6.750	48,0
1905	6.381	41,2
1906	9.636	62,4
1907	8.733	75,2

За 1905, 1906 и 1907 годы имѣются слѣдующія данныя о распредѣленіи грузовъ по мѣсту прибытія и по мѣсту отправки:

Прибыло грузовъ въ Благовѣщенскъ:

	въ 1905 г. тыс. пуд.	въ 1906 г. тыс. пуд.	въ 1907 г. тыс. пуд.
сверху . . .	792	518	1.029
снизу	902	4.559	4.814



Городъ Благовѣщенскъ. Механическій заводъ Чепурина и Афанасьева.

Отправлено изъ Благовѣщенска:

	въ 1905 г. тыс. пуд.	въ 1906 г. тыс. пуд.	въ 1907 г. тыс. пуд.
вверхъ . . .	341	1.462	860
внизъ	4.320	3.088	2.029

Такимъ образомъ, въ 1905 году г. Благовѣщенскъ, отрѣзанный отъ Россіи, отправилъ собственныхъ продуктовъ внизъ на театръ военныхъ дѣйствій свыше 4 милл. пудовъ. Какъ показываетъ эта цыфра, городъ Благовѣщенскъ самъ производитъ и отправляетъ значительное число грузовъ, какъ вверхъ по Амуру, такъ, особенно, внизъ.

Цыфры послѣднихъ двухъ лѣтъ также весьма характерны: 1907 годъ далъ только незначительное уменьшеніе валового грузооборота (на $9^1/_2$%), которое совершенно понятно—въ 1906 году судоходство работало послѣ двухъ лѣтъ перерыва; въ 1907 году особой надобности въ усиленныхъ перевозкахъ не было, а оборотъ уменьшился только на $^1/_{10}$. Это несомнѣнно показываетъ на интенсивную и развивающуюся жизнь Приамурскаго Края. Увѣренность въ этомъ подтверждается усиленіемъ передвиженія пассажировъ почти на 25% противъ предыдущаго года.

Постатейно (см. Приложеніе № XVII) слѣдуетъ отмѣтить измѣненія въ оборотѣ нѣкоторыхъ товаровъ, а именно, въ 1907 году сравнительно съ 1906 годомъ увеличился привозъ снизу зерна и овса на 1.238.000 пудовъ, сахару и керосину на 70.000 пудовъ, металловъ и металлическихъ издѣлій на 175.000 пудовъ и фабричныхъ товаровъ на 201.000 пудовъ; привозъ сверху увеличился, главнымъ образомъ, на лѣсъ и дрова (286.000 пудовъ), въ которыхъ ощущался особенный недостатокъ въ предыдущемъ году, и скота (30.000 пудовъ), что произошло вслѣдствіе усиленія переселенческаго движенія. Привозъ снизу уменьшился по главнымъ статьямъ: чай (154.000 пудовъ)—за сокращеніемъ транзита и рыба соленая (512.000 пудовъ)—вслѣдствіе плохого улова на Амурѣ и въ лиманѣ.

Отправка изъ Благовѣщенска внизъ уменьшилась по слѣдующимъ предметамъ: овесъ на 624.000 пудовъ—за сокращеніемъ всякихъ военныхъ требованій, лѣсъ и строительные матеріалы на 363.000 пудовъ—за сокращеніемъ построекъ въ Харбинѣ, куда поставщикомъ былъ, главнымъ образомъ, Благовѣщенскъ.

Остальныя измѣненія грузообмѣна не заслуживаютъ упоминанія или по своей незначительности или потому, что они проистекаютъ изъ уже указанныхъ. Такъ, напримѣръ, получивъ снизу меньше чаю и рыбы, Благовѣщенскъ отправилъ ихъ меньше и вверхъ.

Кромѣ показаннаго грузооборота по рѣкѣ Амуру Благовѣщенская пристань отправляетъ по рѣкѣ Зеѣ грузы въ городъ Зею и на другія зейскія пристани и получаетъ таковые оттуда.

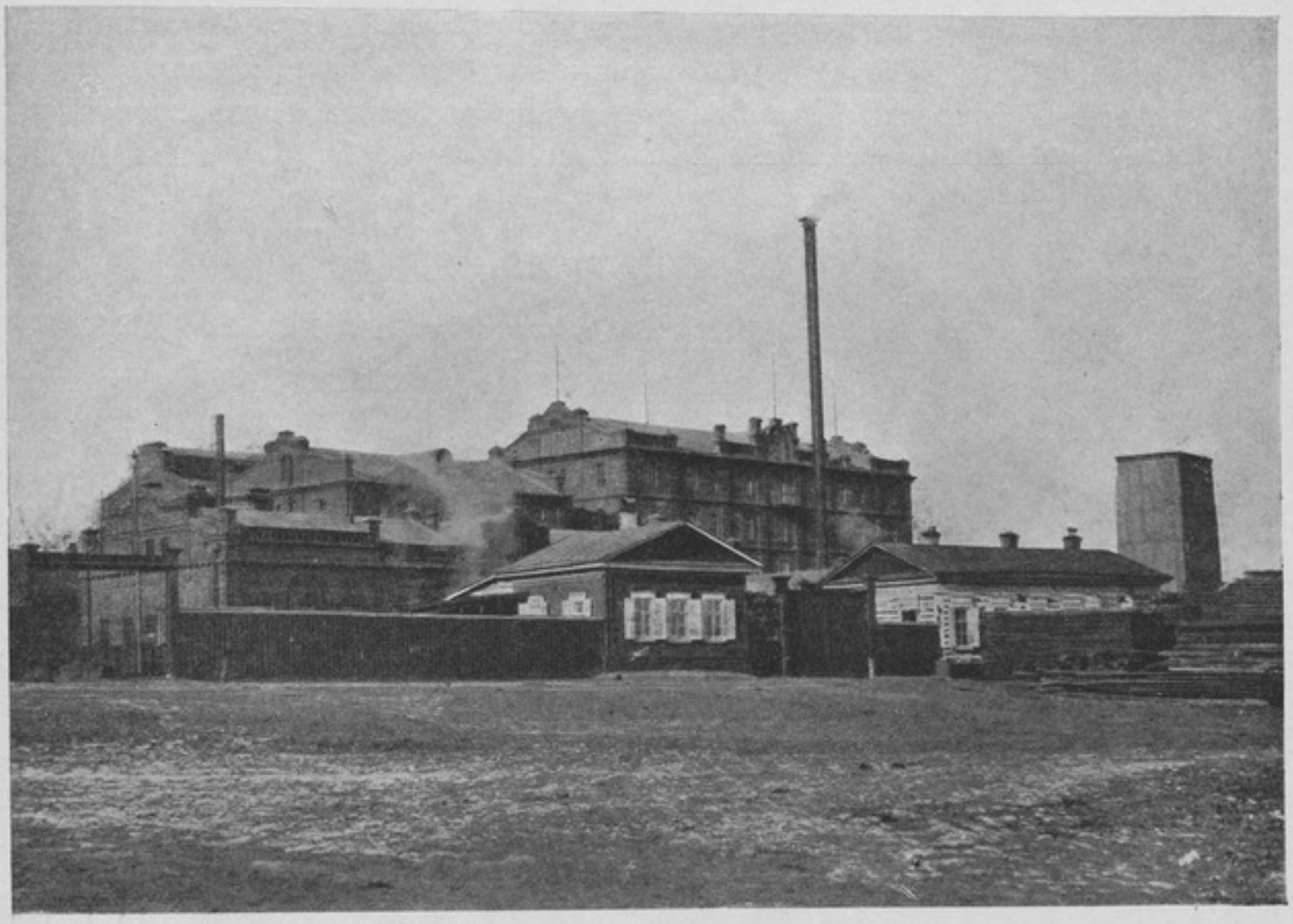
Движеніе судовъ по рѣкѣ Зеѣ изъ Благовѣщенской пристани за послѣдніе три года было слѣдующее.

Отправлено вверхъ по рѣкѣ Зеѣ изъ Благовѣщенска:

	Пароходовъ.	Баржъ.
въ 1905 году	125	22
„ 1906 „	175	49
„ 1907 „	200	74

Такъ какъ условія зимовки судовъ въ городѣ Зеѣ неудобны, то почти всѣ суда, вышедшія изъ Благовѣщенска, вернулись зимовать въ него же.

Общій грузооборотъ Благовѣщенской пристани съ пристанями рѣки Зеи выражается въ слѣдующихъ цыфрахъ:



Городъ Благовѣщенскъ. Паровая мельница Алексѣева.

Годы	грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	пассажировъ въ тысячахъ.
1903	1.300	24,0
1904	1.100	18,0
1905	684	14,1
1906	1.375	20,0
1907	1.536	26,1

Видимый ростъ грузооборота Благовѣщенской пристани съ рѣкою Зеею произошелъ отъ увеличенія привоза въ Благовѣщенскъ дровъ и

извести на 160 тысячъ пудовъ болѣе прошлаго года; т. е. по существу вся товарная операція съ пріисками и населеніемъ по рѣкѣ Зеѣ осталась въ томъ-же объемѣ, какъ и была. Въ остальныхъ перевозкахъ цыфры остались безъ существеннаго измѣненія—однихъ товаровъ отправлено немного больше, другихъ немного меньше. Неизмѣнившіяся требованія пріисковъ и При-зейскаго района цѣликомъ выражаются въ этихъ перевозкахъ.

Увеличеніе пассажирскаго движенія въ 1905 году—14 тысячъ, затѣмъ 20 въ 1906 году и 26 тысячъ въ 1907 году указываетъ на постепенное улучшеніе и развитіе, хотя и медленное, боковыхъ водныхъ путей Амурскаго бассейна.

Такимъ образомъ, общій грузооборотъ Благовѣщенской пристани по рѣкамъ Зеѣ и Амуру достигъ въ 1907 году 10.269.088 пудовъ, а именно:

прибыло разнаго груза	6.144.241 пудъ
отправлено „ „	4.124.847 пудовъ

Въ эти числа не вошли лѣсные матеріалы, прибывшіе въ городъ Благовѣщенскъ на плотахъ и въ плотахъ, которыхъ прибыло по рѣкѣ Амуру

1.171 плотовъ съ 12.784.897 пудами

по рѣкѣ Зеѣ

277 плотовъ съ 3.026.539 пудами,

а всего слѣдовательно

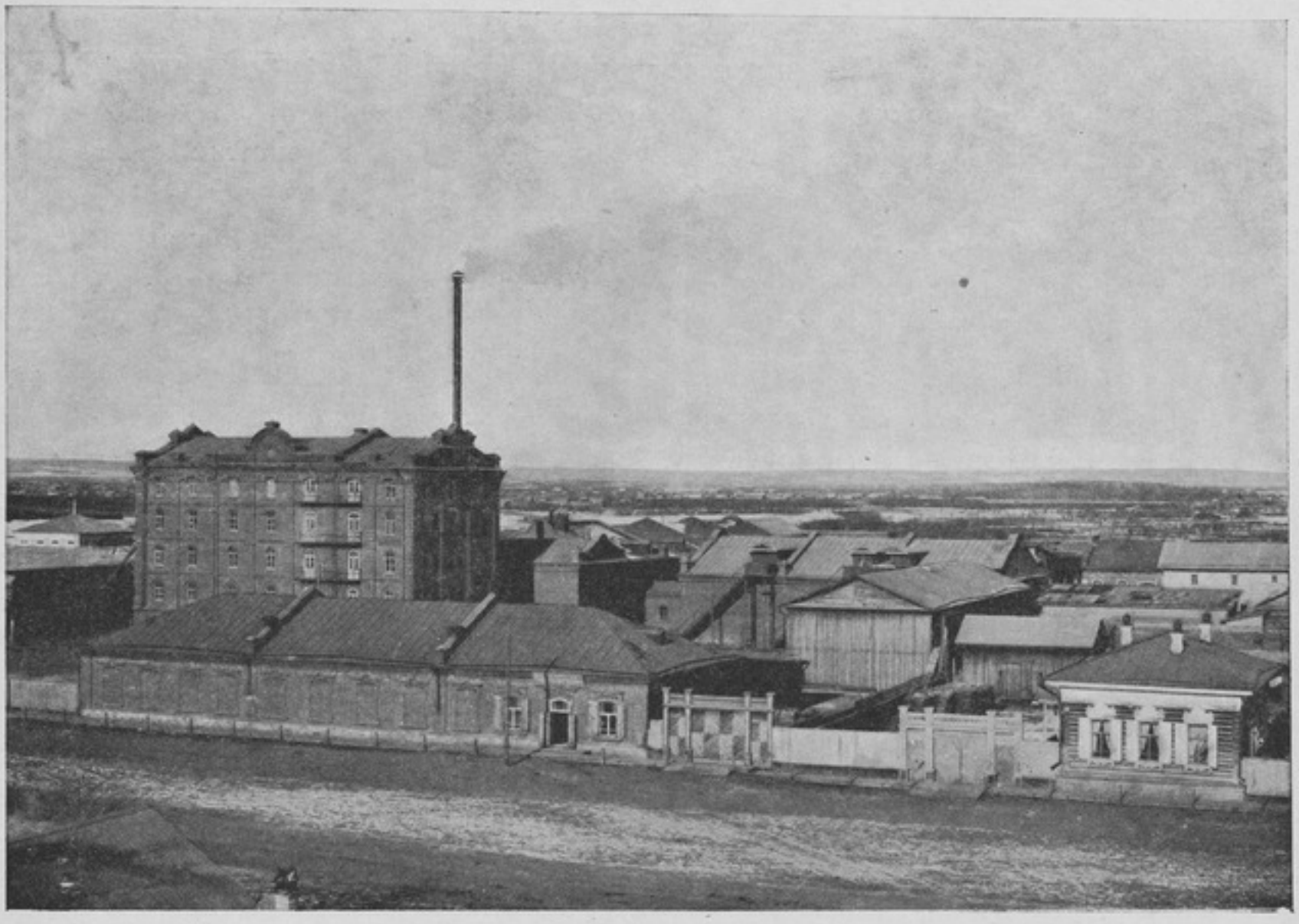
1.448 плотовъ съ 15.811.436 пудами

лѣсныхъ матеріаловъ (дровъ и строительныхъ матеріаловъ).

Приведенныя цыфры достаточно ярко рисуютъ экономическое значеніе города Благовѣщенска какъ торгово-промышленнаго центра Амурской области.

Городъ Благовѣщенскъ не только занимаетъ выдающееся мѣсто по состоянію промышленности, но и является центромъ, въ которомъ сосредоточиваются продукты промышленности населенія Области и изъ котораго эти продукты распредѣляются по другимъ мѣстамъ Области, а также и вывозятся за ея предѣлы.

Изъ другихъ пунктовъ Области, имѣющихъ торговое значеніе, можно указать: 1) въ районѣ казачьихъ поселеній на станицы: Албазинъ, Джалинду, Черняевскую, Пояркову, Екатерино-Никольскую и Михайло-Семеновскую. Торговый оборотъ въ казачьемъ районѣ въ 1907 году достигъ 1.213.211 рублей; 2) въ крестьянскихъ селеніяхъ—на село Ивановское, гдѣ торговля производится болѣе чѣмъ на 100.000 рублей и 3) въ районѣ пріисковъ—на городъ Зею.



Городъ Благовѣщенскъ. Паровая мельница Кувшинова.

Городъ Зея. Основаніе резиденціи Верхне-Амурской Золотопромышленной Компаніи на правомъ берегу рѣки Зеи въ 657 верстахъ отъ устья послужило началомъ для образованія обширнаго селенія, составившаго непосредственное продолженіе построекъ Компаніи на берегу Зеи. Центральное положеніе для всего золотопромышленнаго района сдѣлало Зейскую-Пристань средоточіемъ очень оживленной торговли.

Относительно неизмѣнно возрастающаго значенія Зейской-Пристани нѣкоторое понятіе даютъ слѣдующія свѣдѣнія *) о торговыхъ оборотахъ этого пункта.

---

*) Тове. Стр. 196.

Въ магазины и склады торговыхъ фирмъ поступило товаровъ:

Въ 1894	году. . . .	на 240.350	рублей
„ 1895	„	„ 191.000	„
„ 1896	„	„ 324.000	„
„ 1897	„	„ 875.715	„
„ 1898	„ *)	„ 794.417	„

Съ 1894 года по 1898 торговые обороты Зейской-Пристани утроились. Съ 1899 года возрастаніе Зейской-Пристани продолжалось еще съ большей интенсивностью и въ 1903 году Зейская-Пристань была переименована въ городъ Зею.

Въ 1906 году по даннымъ горнаго исправника въ магазины и склады города Зеи поступило товаровъ на сумму 2.066.152 рубля, а въ теченіе 1907 года вновь было куплено товаровъ на 2.141.849 рублей.

Въ настоящее время городъ Зея служитъ резиденціей золотопромышленниковъ. Здѣсь находятся склады хлѣба и пріисковаго инвентаря, которые, обыкновенно, въ зимнее время снабжаютъ всѣмъ необходимымъ золотоносный районъ. Кромѣ того, городъ ведетъ (см. Приложеніе № XVII) оживленную торговлю лѣсомъ, сплавляя его въ Благовѣщенскъ.

Такъ, въ 1907 году отправлено въ Благовѣщенскъ изъ города Зеи на 20 плотахъ 250.560 пудовъ лѣсныхъ матеріаловъ.

Что же касается движенія судовъ и грузооборота пристани города Зеи, то

	прибыло всѣхъ судовъ.	отправлено всѣхъ судовъ.
въ 1905 году	178	173
„ 1906 „	278	275
„ 1907 „	285	285

На этихъ судахъ разнаго груза

	прибыло пудовъ.	отправлено пудовъ.
въ 1905 году	495.336	243.577
„ 1906 „	1.107.944	318.103
„ 1907 „	992.740	303.523

Изъ грузовъ, прибывшихъ въ городъ Зею въ 1907 году, съ верхнихъ пристаней рѣки Зеи прибыло только 23.863 пуда (изъ коихъ 22.000

*) Свѣдѣнія за 1898 годъ повидимому весьма неполны.

извести). Что же касается отправленныхъ грузовъ въ томъ же 1907 году, то на верхнія пристани было отправлено таковыхъ 262.856 пудовъ, на нижнія же только 40.667 пудовъ, изъ коихъ 32.000 пудовъ извести.

Надо ожидать еще большаго оживленія города Зеи по мѣрѣ заселенія прилегающаго района. Будущее крестьянское населеніе обезпечится хорошимъ сбытомъ продуктовъ сельскаго хозяйства на склады города Зеи, а въ зимнее время, какъ подспорьемъ въ хозяйствѣ, будутъ служить ему подряды по доставкѣ груза на пріиска

Внѣшняя торговля.

Торговля съ Манджуріей, откуда доставляется въ Амурскую область скотъ, хлѣбъ, буда, бобовое масло и пр. продукты, требующіеся для пріисковыхъ китайскихъ рабочихъ, весьма значительна. Вывозъ же товаровъ изъ предѣловъ Амурской области въ Манджурію не великъ по цѣнности, если не считать вывоза шлиховаго золота, утаиваемаго рабочими китайцами.

По даннымъ Благовѣщенской и Покровской Таможенъ (см. Приложеніе № XXIII) въ 1906 году вывозъ превысилъ 500.000 пудовъ цѣнностью въ 274.177 рублей; ввозъ же достигъ 1.588.000 пудовъ на сумму 2.180.537 рублей, а именно:

Наименованіе предметовъ.	Вывезено	Привезено.
	Въ рубляхъ.	
1. Жизненныхъ припасовъ.	37.170	1.148.276
2. Сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ .	223.262	306.301
3. Животныхъ	840	555.338
4. Издѣлій	12.905	170.622
Итого . .	274.177	2.180.537

Главнѣйшими предметами ввоза были:

1. Зерновой хлѣбъ . . . . . 685.169 пудовъ
2. Мука всякая и крупа . . . . . 63.668 „
3. Рисъ . . . . . 46.144 „
4. Овощи . . . . . 35.503 „

5. Масло растительное . . . . . 70.212 пудовъ.

6. Мясо соленое . . . . . 18.376 „

7. Крупный рогатый скотъ . . . . 9.885 головъ

8. Лошади . . . . . 558 „

и т. д.

Главнымъ предметомъ вывоза, кромѣ рыбы соленой (4.875 пуд.) и незначительнаго количества зерновыхъ хлѣбовъ (13.248 пуд.), служили лѣсные строительные матеріалы, которыхъ вывезено 474.089 пудовъ, причемъ большинство въ раздѣланномъ видѣ (досокъ 369.539 пуд.).

VI. Пути Сообщенія.

Сухопутные.

Грунтовыя дороги въ Амурской области, по отношенію къ назначенію ихъ—для транзитнаго или внутренняго сообщеній—подраздѣляются на почтовыя и проселочныя.

Главный *почтовый трактъ* въ Области на протяженіи 1546½ верстъ проходитъ по берегу рѣки Амура и дѣлится на вьючный и колесный: перваго—676 верстъ, второго—870½ верстъ; пользуются имъ въ лѣтнее время, когда, вслѣдствіе мелководья, пароходное движеніе по Амуру пріостанавливается, а также — осенью по закрытіи навигаціи и весной до открытія таковой; въ зимнее же время почта, пассажиры и грузы перевозятся, большею частью, по льду рѣки Амура.

Состояніе почтоваго тракта въ настоящее время представляется въ такомъ видѣ. (См. Приложеніе № V).

Начиная отъ границы съ Забайкальскою областью отъ станицы Покровской до станицы Кумарской, на протяженіи 617¼ верстъ, трактъ этотъ представляетъ, большею частью, вьючный путь по тропамъ не болѣе 8—10 вершковъ шириною, удобный только для прохода верховой или вьючной лошади. На означенномъ разстояніи, на протяженіи 36 верстъ, отъ станицы Рейново черезъ станицу Албазинъ до крестьянскаго селенія Старо-Воскресенскаго имѣется колесный путь. Далѣе отъ станицы Ольгинской до станицы Кузнецовской, на протяженіи 78 верстъ, возможно проѣхать въ телѣгѣ съ трудомъ и только въ сухое время или зимою, такъ какъ путь проходитъ большей частью по сырой болотистой мѣстности, въ остальное же время передвиженіе возможно только вьюкомъ и верхомъ.

Отъ станицы Кумарской до города Благовѣщенска, на разстояніи 203½ верстъ, существуетъ на протяженіи 133 верстъ отъ Кумарской до станицы Бибиковой вьючный путь, по которому также съ боль-

шимъ трудомъ и въ сухое только время года можно проѣхать въ телѣгѣ; въ дождливое же время, вслѣдствіе отсутствія надлежащихъ гатей и мостовъ черезъ пади и рѣчки, передвиженіе на телѣгахъ невозможно. Отъ станицы Бибиковой до города Благовѣщенска, на протяженіи 70½ верстъ, существуетъ колесный путь, для надлежащаго устройства котораго, однако, требуется мѣстами сравнять полотно, прорыть канавы, поднять гати и устроить мосты.

Путь отъ города Благовѣщенска до станицы Пашковской, на протяженіи 282¾ версты, хотя и колесный, но надлежаще не устроенный и ближеподходитъ къ типу проселочныхъ дорогъ.

Городъ Благовѣщенскъ. Торговый домъ Чуринъ и К°.

Отъ станицы Пашковской до станицы Радде 39 верстъ—путь вьючный. Далѣе до почтовой станціи Чурки закончена постройкою новая колесная дорога протяженіемъ 198¾ версты.

Наконецъ, отъ почтовой станціи Чурки до границы Амурской области и далѣе до города Хабаровска существуетъ съ 1902 года колесная дорога на протяженіи 205 верстъ.

Существуетъ также почтовый трактъ между станицей Черняево и городомъ Зеей на протяженіи 150 верстъ и, наконецъ, дорога, соединяющая Рейново (Джалинду) съ группой пріисковъ рѣкъ Джалинды, Янкана и Ингагли. На этой дорогѣ, около 110 верстъ дли-

ною, находятся двѣ почтовыя станціи Большой Неверъ и Малый Неверъ, гдѣ подрядчиками содержатся лошади для проѣзжающихъ *).

Что же касается дорогъ между крестьянскими и казачьими поселеніями, то онѣ очень примитивнаго устройства. Въ общемъ, сухопутные пути сообщенія въ Амурской области неудовлетворительны.

Водные.

Бѣдная, вообще, сухопутными сообщеніями Амурская область богата зато водными путями по рѣкамъ Амуру, Зеѣ, Селемджѣ, Буреѣ. Число плававшихъ въ 1907 году по рѣкамъ Амурскаго бассейна судовъ достигло:

паровыхъ судовъ . . . . . 190 пароходовъ.

съ бензиновыми и керосиновыми двигателями 10 судовъ.

непаровыхъ . . . . . 275 баржъ.

При чемъ всѣ эти суда выстроены въ Приамурьѣ.

Что касается судостроенія, то въ настоящее время все судостроеніе на рѣкахъ Амурскаго бассейна сосредоточивается въ городѣ Благовѣщенскѣ.

Такъ, въ Благовѣщенскѣ въ зиму 1906—1907 года были капитально перестроены два большихъ парохода, пришедшихъ въ ветхость, выстроено вновь три парохода, достроенъ одинъ желѣзный пароходъ, пришедшій самъ изъ Срѣтенска, но привезенный туда въ разобранномъ видѣ изъ Россіи съ завода. Непаровыхъ судовъ выстроено за ту же зиму въ Благовѣщенскѣ 19, съ общей чистой грузоподъемностью свыше 530 тысячъ пудовъ. Къ зимѣ 1907—8 года въ Благовѣщенскъ доставлены и собраны за зиму два парохода финляндской постройки.

Кромѣ паровыхъ и буксирныхъ судовъ, къ веснѣ 1907 года на Амурѣ появились два землечерпательныхъ снаряда для золотопромышленности, такъ называемыя золотопромывальныя драги—послѣдняго чертежа съ завода Werf Konrad въ Голландіи, выстроенныхъ по заказу Благовѣщенскаго золотопромышленника Мордина. Драги эти, построенныя для добыванія грунта со дна рѣчекъ, уже приступили къ работамъ, но, какъ говорятъ, ихъ продуктивность не проявилась въ полной мѣрѣ—мало намыли золота. Нужно думать, что это только временная неудача, такъ какъ золота въ грунтѣ рѣкъ Амурскаго

---

*) Стоимость этой дороги не менѣе 300.000 рублей, по предположенію Н. С. Боголюбскаго, давно уже окупилась удешевленіемъ доставки грузовъ на пріиска. Товары и припасы доставляются въ Джалинду большею частью изъ Благовѣщенска, рогатый скотъ и мясо—съ Аргуни и изъ Забайкалья. До Джалиндинской пристани грузы доставляются пароходами, а оттуда на пріиска — гужомъ, преимущественно зимнимъ путемъ, частью же на колесахъ.

Боголюбскій. Описаніе золотыхъ и горныхъ промысловъ Амурско-Приморскаго края. 1897 годъ. Стр. 141.

бассейна очень много, и малый успѣхъ работъ долженъ быть объясняемъ только неполнымъ знакомствомъ съ золотоносными условіями рѣкъ Амурскаго бассейна, такъ какъ это дѣло совершенно новое, и технической неприспособленностью къ такимъ работамъ.

Слѣдуетъ пожелать всякаго успѣха этой попыткѣ разрабатывать усовершенствованными способами минеральныя богатства Края, такъ какъ многіе милліоны и милліарды золота лежатъ въ почвѣ Амурскаго края, но до сихъ поръ ихъ никто не трогалъ—ни въ руслахъ рѣкъ, ни въ горныхъ породахъ.

Рѣка Инарагда. Стоянка драгъ.

Чтобы закончить о судостроеніи въ Амурскомъ бассейнѣ необходимо указать на устроенныя Балтійскимъ заводомъ судостроительныя верфи близь станціи Забайкальской желѣзной дороги—Кокуй на рѣкѣ Шилкѣ, гдѣ въ 1908 году построены были канонерскія лодки для средняго теченія рѣки Амура, а также на верфь на рѣкѣ Уссури въ 12 верстахъ отъ города Хабаровска, гдѣ спущенныя въ Кокуѣ на воду канонерскія лодки съ осадкою не болѣе 2 футъ были достроены, бронированы и вооружены.

Рядомъ съ Балтійскимъ заводомъ въ Кокуѣ устроилъ свою временную верфь и Сормовскій заводъ, исключительно для сборки коммерческихъ пароходовъ.

Всѣ эти данныя, даютъ увѣренность полагать, что судоходство на рѣкахъ Амурскаго бассейна дѣло живое и что оно съ каждымъ годомъ все больше и больше развивается.

Рѣка Амуръ.

Судоходныя качества вышеназванныхъ четырехъ главныхъ водныхъ путей Приамурья—Зеи, Селемджи, Буреи и Амура—очень различаются другъ отъ друга.

Въ то время какъ судоходство вполнѣ обезпечено по Амуру ниже Благовѣщенска (Приложеніе № VI), вверхъ по Амуру, выше города Благовѣщенска, а въ особенности по рѣкѣ Шилкѣ, пароходство встрѣчаетъ значительныя препятствія, выражающіяся, главнымъ образомъ, затруднительностью ночного плаванія изъ-за тумановъ (впрочемъ туманы сильно тормозятъ судоходство и въ нижнемъ теченіи Амура) частыми посадками на мель и полученіемъ пробоинъ дна на каменистыхъ перекатахъ.

Слѣдствіемъ всего этого является ненадежность срочной доставки пассажировъ и грузовъ и крайне значительныя колебанія фрахтовъ; напримѣръ, за небольшую дистанцію на Шилкѣ — отъ Покровки до Горбицы (около 200 верстъ)—мелкосидящіе пароходы брали иногда до 1 рубля съ пуда, что возможно, конечно, только для очень спѣшныхъ грузовъ *).

Изъ пристаней на рѣкѣ Амурѣ наиболѣе важны: пристань Джалинда **) (633 версты отъ Благовѣщенска), куда завозятся товары для пріисковъ группы рѣкъ Джалинды, Янкана ***) и Ингагли; ****) станица Черняево (417 верстъ отъ Благовѣщенска), соединенная съ городомъ Зеей колесной дорогой, такъ называемый Черняево — Зейскій почтовый трактъ и, наконецъ, станицы Поярково и Радде, обслуживающія Хинганскій золотопромышленный районъ, и Михайло-Семеновская, расположенная вблизи устья Сунгари и ведущая значительную торговлю съ Манджуріей.

Рѣка Зея.

Общую длину рѣки Зеи считаютъ около 1.100 верстъ, изъ которыхъ болѣе 950 верстъ доступны для мелко-сидящихъ пароходовъ.

Кромѣ перекатовъ и другихъ препятствій, зависящихъ отъ конфигураціи береговъ и дна (Приложеніе № VII) значительныя коле-

---

*) Тове. Стр. 72.

**) Открытіемъ Васильевскаго пріиска на рѣкѣ Джалиндѣ (правый притокъ Уркана) въ 1866 году горнымъ инженеромъ Н. П. Аносовымъ, какъ мы уже говорили, было положено основаніе Верхне-Амурской Золотопромышленной Компаніи и начало золотопромышленности въ Приамурскомъ краѣ. Для облегченія доставки грузовъ на пріиски, Верхне-Амурской К° была проведена колесная дорога отъ пріисковъ до станицы Рейново на Амурѣ. Богатство Джалиндинскихъ пріисковъ быстро окупило всѣ произведенныя затраты, а бѣдный казачій поселокъ Рейново сдѣлался значительнымъ торговымъ мѣстомъ на верхнемъ теченіи Амура. Сюда была переведена почтово-телеграфная контора изъ Албазина, который имѣетъ теперь только историческое значеніе. Но зато Рейново потеряло свое имя и теперь рѣдко кто даже знаетъ его настоящее имя, называя по пріискамъ Джалиндой.

***) Лѣвый притокъ Крестовки, впадающей справа въ р. Ольдой — лѣвый притокъ Амура.

****) Правый притокъ р. Уркана—притока р. Зеи.

банія уровня воды въ рѣкѣ Зеѣ *) представляютъ также немалыя препятствія для судоходства; прибыль воды въ рѣкѣ иногда бываетъ по нѣсколько разъ въ лѣто, причемъ вода прибываетъ очень быстро и такъ же быстро спадаетъ, что можно объяснить особенностями многочисленныхъ притоковъ бассейна Зеи—большею частью горныхъ рѣкъ и рѣчекъ, съ быстрымъ повышеніемъ уровня во время дождей и таковымъ же пониженіемъ (мѣстами, почти пересыханіемъ) въ засухи. Несомнѣнно, что кромѣ этихъ свойствъ горныхъ рѣчекъ, усиленныхъ еще присутствіемъ слоя вѣчной мерзлоты подъ нетолстымъ слоемъ растительной земли и моха (тундры), собственно метеороло-

Городъ Благовѣщенскъ. Торговые ряды „Мавританія".

гическіе факторы, какъ-то: относительное количество зимнихъ и лѣтнихъ осадковъ, равномѣрное или періодическое выпаденіе послѣд-

*) По даннымъ изысканій 1908 года разница между горизонтами самыхъ низкихъ и самыхъ высокихъ водъ на р. Зеѣ опредѣлилась:

	Самый высокій горизонтъ.	Самый низкій горизонтъ.	Колебанія въ саженяхъ.
Въ Суражевкѣ	77,41	73,64	3,77
У Абрашкиной пади .	74,18	71,29	2,89
У Бѣлогорья	70,19	66,96	3,23
Въ устьѣ р. Зеи . . .	67,51	64,67	2,84

Отмѣтки приведены къ уровню океана.

нихъ и т. п. оказываютъ, конечно, также существенное вліяніе на колебаніе воды въ рѣкѣ Зеѣ. При повышеніи уровня воды въ рѣкѣ въ порожистыхъ мѣстахъ (на перекатахъ) скорость теченія, и безъ того значительная, увеличивается, такъ что плаваніе вверхъ по рѣкѣ бываетъ возможно только пароходамъ съ сильными двигателями; пароходы же съ слабой машиной и вообще съ тихимъ ходомъ рискуютъ быть выброшенными на гальку или на камни. Въ мѣстахъ съ песчаными берегами (и русломъ) подмываніе береговъ, въ связи съ измѣненіемъ скорости теченія, способствуетъ засоренію русла и перенесенію отмелей на новыя мѣста, что также неблагопріятно отражается на судоходствѣ.

Отъ впаденія рѣки Зеи въ Амуръ и до устья Селемджи (на протяженіи около 200 верстъ) по берегамъ рѣки Зеи расположены деревни и села, а выше по Зеѣ находятся только склады и резиденціи золотопромышленныхъ компаній, заимки, зимовья и пароходные склады дровъ.

Населенные пункты (пароходныя станціи) отъ города Зеи внизъ по теченію рѣки Зеи, разстояніе ихъ отъ Благовѣщенска и тарифныя ставки перечислены въ Приложеніи № VIII.

Выше города Зеи по рѣкѣ Зеѣ населенныхъ пунктовъ собственно нѣтъ. Только около складовъ золотопромышленныхъ компаній обыкновенно ютятся нѣсколько зимовьевъ. Въ слѣдующей таблицѣ перечислены эти склады:

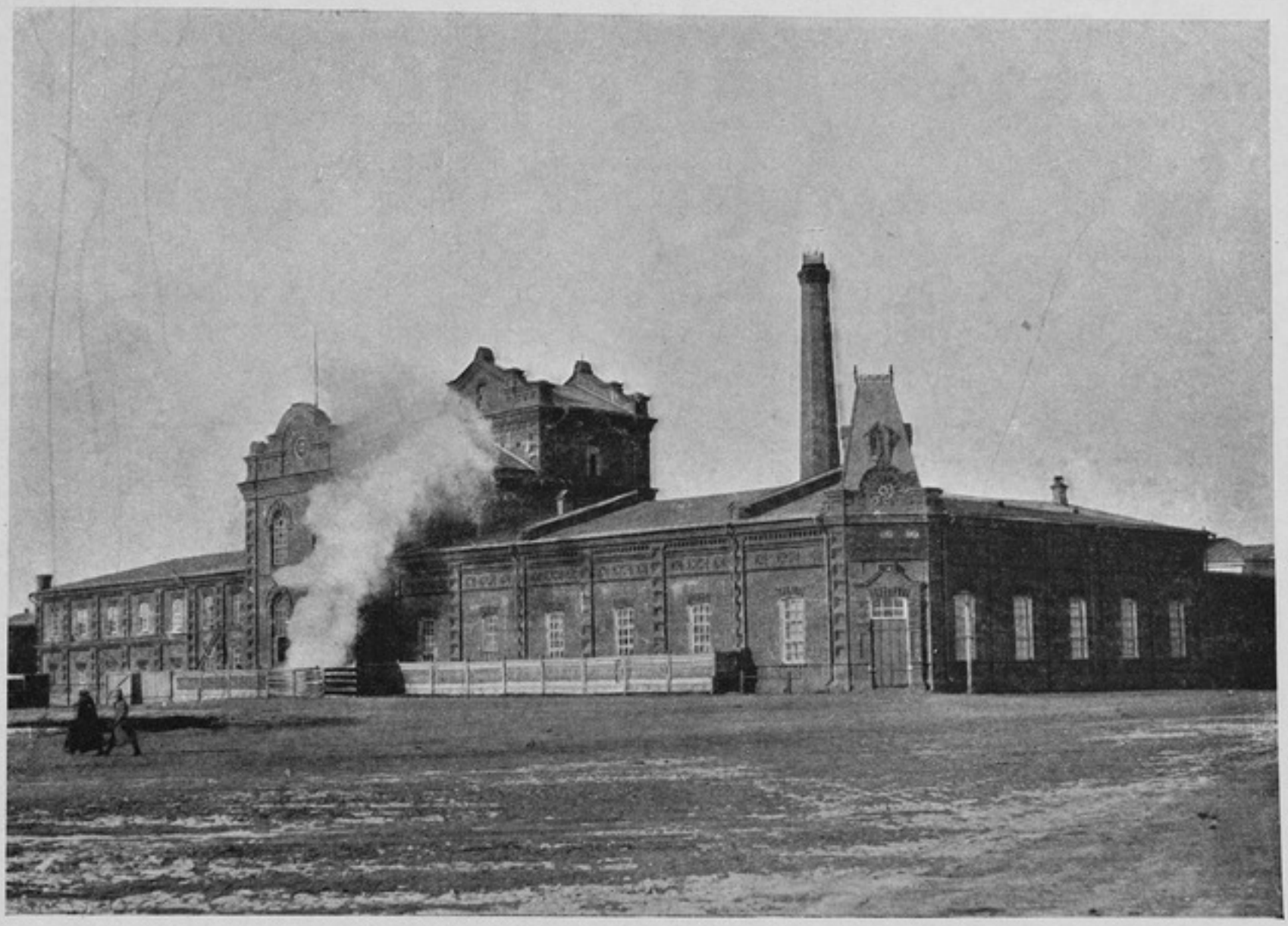
Названіе станцій:	Разстояніе между станціями.	Разстояніе отъ Благовѣщенска.	На какомъ берегу.
Городъ Зея . . .	—	657	правомъ
Р. Гилюй	45	702	„
Инарагдинскій .	28	730	„
Дамбукинскій . .	62	792	„
Бомнакскій . . .	145	937	„
Сухджари	12	949	„

По нѣкоторымъ свѣдѣніямъ, пароходы поднимались выше Сухджари на 15 верстъ, т. е. на 964 версты отъ устья рѣки Зеи.

Вслѣдствіе тумановъ, извилистости русла, а также для возобновленія запасовъ дровъ, всѣ пароходы обыкновенно останавливаются на ночь у берега, что, конечно, неблагопріятно отзывается на скорости доставки грузовъ. Обыкновенно рейсъ вверхъ по теченію отъ Благовѣщенска до города Зеи (657 верстъ) пароходы дѣлаютъ въ 5—6

дней, а обратно въ двое сутокъ; отъ города Зеи до Дамбуковъ (135 верстъ) въ 30—40 часовъ, обратно не болѣе 12—18 часовъ; отъ Дамбуковъ до Бомнакскаго склада (145 верстъ)—25—30 часовъ (иногда до 40 часовъ) и обратно—менѣе сутокъ.

Рѣка Селемджа. По рѣкѣ Селемджѣ пароходство возможно до Вознесенскаго склада безъ особыхъ препятствій; далѣе же, до Селемджинскаго склада оно нѣсколько болѣе затруднительно. Выше до 1899 года пароходы не ходили, вслѣдствіе быстроты теченія и значительнаго количества карчей и т. п.



Городъ Благовѣщенскъ. Винокуренный заводъ Лукина.

Въ 1899 году пароходъ „Арги“ пробился съ половиннымъ грузомъ до Стойбы, приблизительно въ 300 верстахъ отъ устья Селемджи (почти посерединѣ между устьями Верхняго и Нижняго Мыновъ). Рѣка на протяженіи почти всего участка отъ Вознесенскаго склада до Стойбы очень извилиста, отчего часто образуются наносы карчей и цѣлыя запруды, иногда въ самомъ фарватерѣ. Ниже Стойбы, верстахъ въ 15, рѣка принимаетъ порожистый характеръ и приходится пробираться между сплошными камнями при довольно быстромъ теченіи.

О болѣе или менѣе правильномъ сообщеніи по рѣкѣ Селемджѣ пароходами можно думать только тогда, когда рѣка выше Вознесен-

скаго склада будетъ расчищаться отъ наносовъ и будутъ составлены карты. При настоящемъ же положеніи плаваніе весьма опасно и, какой бы высокій фрахтъ пароходъ ни взималъ, все-таки рискъ можетъ не отвѣчать заработку *).

Въ началѣ навигаціи 1899 года тотъ-же пароходъ „Арги" сдѣлалъ два пробныхъ рейса по рѣкѣ Брянтѣ, результаты которыхъ ничтожны; плаваніе здѣсь оказалось затруднительнымъ.

Въ 1901 году золотопромышленникъ Мординъ, на небольшомъ, спеціально для этой цѣли построенномъ пароходѣ, поднялся еще выше Стойбы до устья рѣчки Караурака, въ 40—50 верстахъ отъ главныхъ Селемджинскихъ пріисковъ. Конечно, подниматься столь далеко могутъ только очень маленькіе пароходы **).

Такъ что выше Стойбы рѣка Селемджа можетъ служить только какъ сплавной путь, но и какъ сплавной путь, вслѣдствіе быстроты своего теченія и частыхъ пороговъ въ руслѣ, она довольно опасна. Особенно рискованное мѣсто для прохода лодокъ находится въ нѣсколькихъ верстахъ выше впаденія въ рѣку Селемджу рѣчки Караурака, гдѣ рѣка разбивается на рядъ узкихъ стремительныхъ потоковъ съ торчащими изъ воды сланцевыми утесами; частыя потопленія лодокъ и людей не рѣдкость въ этомъ мѣстѣ ***).

Рѣка Бурея.

Рѣка Бурея образуется изъ двухъ вѣтвей: собственно Буреи и Нимана, берущихъ начало въ отрогахъ Станового хребта. До сліянія ихъ Бурея имѣетъ 200 верстъ, а Ниманъ—250 верстъ въ длину.

Выше устья Умальты Бурея представляетъ собою мощный горный потокъ съ множествомъ камней и перекатовъ, имѣющій, при весьма значительномъ паденіи въ 1—1¼ саж. на версту, весьма мало данныхъ для сколько-нибудь успѣшнаго судоходства.

Отъ Усть-Умальтинскаго склада до устья Буреи, на разстояніи 460 верстъ, паденіе въ среднемъ около 3 футъ на версту; рѣка становится здѣсь спокойнѣе и плаваніе по ней болѣе или менѣе безопасно, несмотря на перекаты и пороги.

Ниже Усть-Умальтинскаго зимовья, на протяженіи 135 верстъ до Чекундинскаго склада Ниманской Компаніи, рѣка доступна для плаванія большихъ лодокъ, грузоподъемностью отъ 40 до 60 пудовъ, и въ высокую воду для мелко-сидящихъ пароходовъ. Путь въ 325 верстъ отъ Чекундинскаго склада до устья Буреи во всякое время доступенъ для мелко-сидящихъ легкихъ пароходовъ.

Вслѣдствіе того, что на верхней дистанціи Чекунда-Умальта пароходство не можетъ считаться вполнѣ обезпеченнымъ, оно не представляется особенно оживленнымъ и на нижнихъ 325 верстахъ.

Таблица главныхъ перекатовъ и пороговъ нижней Буреи, со-

---

*) На Стойбу „Арги" возила грузъ по 2 руб. отъ Благовѣщенска, а на Вознесенскій складъ—по 50 коп. съ пуда.

**) Тове. Стр. 73 и 74.

***) Тове. Стр. 227.

ставленная по даннымъ карты Ниманской К°., приведена въ Приложеніи № IX.

Скорость теченія въ различныхъ частяхъ Буреи не опредѣлялась; въ нижнемъ же участкѣ, по наблюденіямъ профессора Тимонова, она достигаетъ 5 верстъ въ часъ. Колебанія уровня весьма значительны—до 3 саженъ, причемъ совершаются чрезвычайно быстро, иногда въ однѣ сутки. Незначительный подъемъ воды до 1—2 вершковъ въ часъ не препятствуетъ судоходству, но когда онъ начи-

Рѣка Брянта въ 140 верстахъ отъ города Зеи. Ледоходъ.

наетъ превышать 6 вершковъ въ часъ, то рѣка представляетъ бурный потокъ, несущій стволы крупныхъ деревьевъ, дѣлающіе плаваніе весьма опаснымъ. По разсказамъ, пароходу Ниманской Компаніи пришлось спасаться отъ несущихся внизъ по рѣкѣ стволовъ деревьевъ, вырубивъ себѣ просѣку въ затопленномъ лѣсу. Это явленіе, впрочемъ, наблюдается не исключительно только на одной Буреѣ.

Кромѣ указанныхъ, такъ сказать, обычныхъ препятствій судоходству, надо указать еще и на мелководье.

Благодаря особенностямъ климата, зависящимъ отъ вліянія Тихоокеанскаго муссона, большая часть осадковъ на всемъ пространствѣ Амурской области выпадаетъ въ серединѣ лѣта; съ половины іюля до конца августа обыкновенно идутъ обильные дожди и вода въ рѣкахъ значительно прибываетъ, тогда какъ въ концѣ мая и особенно въ іюнѣ большею частью стоитъ засуха, слѣдствіемъ которой является мелководье, наиболѣе сильное въ первой половинѣ лѣта. Въ сентябрѣ, по окончаніи періода дождей, рѣки снова мелѣютъ, хотя и въ меньшей степени, но мелководье все-таки даетъ себя чувствовать. Въ нѣкоторые годы указанная правильность нарушается, иногда почти все время имѣется сносная вода, но зато разъ въ нѣсколько лѣтъ, въ особенно сильную засуху плаваніе не встрѣчаетъ препятствій лишь на среднемъ и нижнемъ теченіи Амура, ниже Благовѣщенска, тогда какъ въ другихъ мѣстахъ навигація прерывается и ограничивается какими-нибудь двумя мѣсяцами, причемъ въ остальное время сообщеніе поддерживается, главнымъ образомъ, немногими мелко-сидящими пароходиками. Въ нѣкоторые годы, рѣка Шилка, напримѣръ, почти совсѣмъ непроходима для пароходнаго сообщенія даже для мелко-сидящихъ судовъ. Подобный случай былъ въ 1905 году, когда пароходное сообщеніе по Шилкѣ было пріостановлено съ конца мая по начало августа.

Сопоставляя эти обстоятельства съ тѣмъ многоводіемъ, о которомъ мы говорили, необходимо признать, что условія сквозного судоходства въ Амурскомъ бассейнѣ, въ силу чисто естественныхъ причинъ, сложились крайне неблагопріятно, именно: многоводность рѣкъ во время паводковъ и дождливаго времени и водовороты требуютъ, чтобы суда по конструкціи своей были узкими, глубоко сидящими, то-есть типа морскихъ судовъ, мелководье же въ лѣтнее время и тѣ препятствія, на которыя мы указывали выше, требуютъ судовъ широкихъ съ небольшой осадкой. Вслѣдствіе этого Амурское пароходство должно обладать двумя комплектами грузового флота—большемѣрными судами и сильными пароходами и мелко-сидящими баржами и пароходами, что мы и видимъ въ дѣйствительности: всѣ грузы перегружаются въ Благовѣщенскѣ, какъ тѣ, которые идутъ вверхъ по Зеѣ, такъ и тѣ, которые идутъ вверхъ по Амуру—на мелко-сидящія суда.

Судоходство же съ мелкосидящимъ флотомъ, при быстротѣ теченія и извилистости фарватера не можетъ быть выгоднымъ, такъ какъ опытъ Волжскаго судоходства показываетъ, что наименьшая осадка, при которой еще выгодно судоходство, считается въ 6 четвертей аршина *).

Вслѣдствіе этихъ причинъ фрахтъ на Амурскихъ рѣкахъ врядъ-ли можетъ понизиться и, конечно, никогда не достигнетъ такихъ низкихъ размѣровъ, какъ, напримѣръ, на Волгѣ.

---

*) Пузыревскій. Мысли объ устройствѣ водныхъ путей въ Россіи. Стр. 181.

Хотя изъ вышеприведеннаго видно, что рѣки Приамурья не представляютъ собою хорошихъ естественныхъ путей сообщенія, но такъ какъ онѣ всетаки до сего времени суть единственныя дороги, ведущія вглубь материка, то на улучшеніе ихъ судоходныхъ качествъ должно быть обращено особое вниманіе и не слѣдуетъ жалѣть средствъ на ихъ усовершенствованіе.

Городъ Благовѣщенскъ. Торговый домъ Кунстъ и Альберсъ.

VII. Современные способы транспортированія грузовъ и тарифы на перевозку.

Въ дальнѣйшемъ мы разсмотримъ современное грузовое движеніе, обычные пути этого движенія, тарифы на перевозку и тѣ обстоятельства, которыя препятствуютъ дальнѣйшему развитію товарообмѣна. Причемъ мы разсмотримъ отдѣльно мѣстное, внутреннее движеніе грузовъ, а затѣмъ ввозъ и вывозъ изъ Области и транзитные грузы.

Мѣстное грузовое движеніе.

Мѣстное грузовое движеніе въ Области, достигшее огромной цыфры, создалось исключительно подъ вліяніемъ развитія золотопромышленности въ сѣверной части Области. Такъ какъ пріисковые районы, расположенные въ дикой, пустынной мѣстности, мало пригодной для сельско-хозяйственной культуры, сами ничего не производятъ, то естественно, что ихъ приходится снабжать всѣмъ необходимымъ извнѣ. Главнымъ и единственнымъ рынкомъ для этого служитъ городъ Благовѣщенскъ *).

Грузы для пріисковъ идутъ изъ Благовѣщенска лѣтомъ водою, а зимою гужомъ, въ такъ называемыя резиденціи и склады различныхъ золотопромышленныхъ компаній, а оттуда уже развозятся по пріискамъ. Конечно, для пріисковъ самое существенное значеніе имѣетъ лѣтняя доставка грузовъ по рѣкамъ на пароходахъ, а именно по рѣкамъ Зеѣ, Буреѣ, Селемджѣ и, отчасти, по Амуру.

Зейскій путь. Таблица провозныхъ платъ по нижнему теченію рѣки Зеи приведена въ Приложеніи № VIII.

Данныя таблицы приводятся какъ примѣръ фрахтовъ и взяты изъ таксы, опубликованной Товариществомъ Амурскаго пароходства. Фрахтъ по теченію исчисляется по тѣмъ же нормамъ.

У насъ нѣтъ подробныхъ данныхъ о тарифѣ до пристаней верхней Зеи отъ Благовѣщенска, такъ какъ на эти склады, обыкновенно, грузъ завозится на пароходахъ, принадлежащихъ самимъ золотопромышленнымъ компаніямъ. Только у Рязанова находимъ **), что стоимость лѣтней доставки отъ города Зеи до Сухджари—40 копеекъ съ пуда.

Съ конца навигаціи (въ послѣднихъ числахъ сентября) и до окончательнаго замерзанія Зеи (въ первой половинѣ ноября) доставка грузовъ на склады Сухджарскій и Бомнакскій, съ лежащихъ ниже по рѣкѣ складовъ, совершенно прекращается. Только съ 15—20 ноября, обыкновенно одновременно съ отправкой первой зимней почты Верхне-Амурской Компаніи, развозятъ зимовщиковъ на 4 зимовья, принадлежащія этой компаніи, между складами Бомнакскимъ и Дамбукинскимъ и съ этого времени зимній путь по рѣкѣ Зеѣ считается открытымъ для транспортовъ.

Согласно распроснымъ свѣдѣніямъ, транспортъ, вышедшій изъ города Зеи, приходитъ на Сухджарскій складъ (292 версты) въ концѣ 5-хъ сутокъ и, дѣлая на складѣ дневку, приходитъ на Воздвиженскій пріискъ ***) черезъ 7 сутокъ по выходѣ изъ города Зеи. Наибольшая нагрузка на лошадь, запряженную въ сани, бываетъ до 30 пудовъ, въ томъ числѣ фуража (собственно овса, а иногда и немного сѣна)—10—12 пудовъ; слѣдовательно, чистаго груза на упряжкѣ — не болѣе

---

*) Отчасти служатъ этому города Николаевскъ и Срѣтенскъ съ Нерчинскомъ; Хабаровскъ же особаго значенія не имѣетъ, являясь только случайнымъ складочнымъ пунктомъ части грузовъ, идущихъ съ Сунгари.

**) Рязановъ. Стр. 863.

***) Воздвиженскій пріискъ расположенъ по рѣчкѣ Утанджа въ 6 верстахъ выше впаденія ея въ рѣчку Сиваканъ (притокъ рѣки Тока). См. Карту Амурской Области.

18—20 пудовъ. Стоимость зимней доставки изъ города Зеи одного пуда груза—отъ 1 рубля 25 копеекъ за пудъ.

Въ началѣ разработки пріисковъ, для зимней доставки грузовъ изъ Забайкалья, при недостаткѣ запасовъ фуража на Шилкѣ и въ верховьяхъ Амура, были впервые примѣнены верблюды. Съ развитіемъ пріисковаго дѣла въ Зейскомъ районѣ, зимняя доставка грузовъ на верблюдахъ по Амуру и Зеѣ получила широкое распространеніе.

Рѣка Брянта. Драга въ затонѣ во время ледохода.

E. Levat*), посѣтившій Зейскіе пріиски въ 1896 году, сообщаетъ объ организаціи этой доставки слѣдующее:

„Этотъ способъ доставки въ настоящее время широко примѣняется всѣми золотопромышленными компаніями на рѣкѣ Зеѣ при большихъ зимнихъ заготовкахъ и оказываетъ имъ неоцѣнимыя услуги. Перевозка на верблюдахъ, болѣе выгодная чѣмъ на лошадяхъ, позволяетъ перевозку по дорогамъ, едва проложеннымъ черезъ болота, какъ только почва достаточно промерзнетъ и покроется достаточнымъ слоемъ снѣга...

*) L'or en Sibérie orientale. Tome II. Province Amourienne.

Во время навигаціи завозятъ возможно большее количество товаровъ и припасовъ на резиденціи. Какъ только зимній путь установится, обыкновенно въ началѣ ноября, приходятъ верблюды изъ степей Забайкалья и Манджуріи, гдѣ они находятся лѣтомъ. Они принадлежатъ крупнымъ и богатымъ предпринимателямъ-бурятамъ... Верблюдовъ приходитъ отъ 3.000 до 3.500 головъ для зимней перевозки грузовъ между резиденціями и пріисками. Они спускаются по льду рѣки Амура, причемъ привозится и запасъ соленой земли (гуджира) для ихъ корма. Эта земля прибавляется къ ежедневному корму верблюдовъ въ слѣдующей пропорціи: сѣна—15 фунтовъ, овса—6 фунтовъ, гуджира—1 фунтъ, а всего 22 фунта на сутки. Это составляетъ менѣе половины средняго довольствія лошади".

Буреинскій путь. Высокія, крутыя, почти отвѣсныя горы, среди которыхъ текутъ Бурея и ея притокъ Умальта, дѣлаютъ путь по берегу почти непроходимымъ и поэтому Ниманская золотопромышленная система доступна только зимою по льду замерзшихъ рѣкъ или лѣтомъ водою. Однако, благодаря тѣмъ неблагопріятнымъ судоходнымъ условіямъ рѣки Буреи, о которыхъ мы уже говорили, пароходство не можетъ удовлетворить всѣмъ потребностямъ. Вслѣдствіе этого главные грузы приходится завозить на пріиски зимою саннымъ путемъ, что требуетъ организаціи зимняго Буреинскаго пути, содержаніе коего ложится на стоимость перевозки крупнымъ накладнымъ расходомъ.

Зимній путь дѣлится на четыре части: отъ пріисковъ до Умальтинскаго склада — 100 верстъ, отъ Умальтинскаго склада до Чекундинскаго — 147 верстъ, отъ Чекундинскаго до Пайканскаго склада—193 версты и отъ Пайканскаго склада до Благовѣщенска—210 верстъ. Послѣдній участокъ пролегаетъ весь по жилымъ мѣстамъ и не требуетъ особыхъ затратъ. Начальнымъ же пунктомъ собственно таежнаго пути является Пайканскій складъ, гдѣ устроены значительные амбары и прочія служебныя постройки, необходимыя для обслуживанія транспортовъ.

Для поддержанія сообщенія между складами построены зимовья для отдыха и ночлега доставщиковъ и рабочихъ.

Что касается стоимости провоза заготовокъ по Буреинскому пути, то цѣны показаны въ Приложеніи № X, изъ коего видно, что доставка одного пуда груза изъ Благовѣщенска до пріисковъ на разстояніи 650 верстъ стоитъ отъ 1 рубля 71 копейки до 2 рублей 45 копеекъ.

Кромѣ того, значительнымъ накладнымъ расходомъ является содержаніе Буреинскаго пути. Расходъ этотъ на одинъ пудъ груза доходитъ до почтенной цыфры—около 40—50 копеекъ (см. Приложеніе № XI).

Селемджинскій путь. Для характеристики цѣнъ на перевозку въ районъ рѣки Селемджи приводимъ свѣдѣнія о перевозкахъ на пріискъ

Воскресенскій, расположенный въ бассейнѣ рѣки Харги, лѣваго притока рѣки Селемджи.

Воскресенскій пріискъ находится въ разстояніи 789 верстъ отъ города Благовѣщенска.

Сообщеніе въ лѣтнее время сначала на пароходѣ до Вознесенскаго склада (резиденція золотопромышленной компаніи „Ельцова и Левашева") на разстояніи 361 версты, затѣмъ, въ лодкахъ бечевою до устья рѣки Эльги, впадающей слѣва въ Харгу, гдѣ имѣется лодочная пристань Компаніи, на разстояніи 410 верстъ, а далѣе вьючнымъ путемъ до пріиска около 18 верстъ.

Въ зимнее время сообщеніе по льду рѣки Селемджи до самаго пріиска на саняхъ. На всемъ этомъ разстояніи, за счетъ Компаніи, а также сосѣднихъ пріисковъ, устроены зимовья и станціи для проѣзжающихъ, гдѣ могутъ имѣть ночлегъ какъ проѣзжающіе по дѣламъ пріиска, такъ и возчики съ грузомъ.

Разстоянія между отдѣльными пунктами отъ города Благовѣщенска до Воскресенскаго пріиска и прогонная такса помѣщены въ Приложеніи № XII.

Воскресенскій пріискъ снабжается всѣми матеріалами, товарами, припасами, а также рабочими и лошадьми изъ города Благовѣщенска. Грузы обыкновенно доставляются зимнимъ путемъ и перевозка ихъ оканчивается къ 1 апрѣля.

Стоимость доставки одного пуда груза изъ города Благовѣщенска, количество всѣхъ грузовъ и намытаго золота были таковы*).

Годы.	Стоимость доставки 1 пуда.		Количество перевезеннаго груза.	Намыто золота.	
	Руб.	Коп.	пудовъ.	пуд.	фунт.
1894	1	80	19.488	—	—
1895	2	10	29.943	12	05
1896	1	70	54.534	20	30
1897	2	00	74.381	40	05
1898	1	80	78.275	27	25

Лѣтняя доставка на рѣку Селемджу или на рѣку Бомъ весьма затруднительна, особенно на Бомъ, куда лѣтомъ почти ничего не привозится, и случайные небольшіе хозяйскіе грузы обходятся, по распроснымъ свѣдѣніямъ, до 5 рублей съ пуда,—цыфра, конечно, случайная, но не невѣроятная, принимая во вниманіе нормальную зимнюю цѣну, доходящую до 2 рублей 10 копеекъ за пудъ.

*) Тове. Стр. 224, 225 и 227.

Амурскій путь. Что касается тарифовъ по рѣкѣ Амуру, то въ Приложеніи № XIII помѣщены нѣкоторые примѣры стоимости доставки грузовъ.

Изъ этой таблицы видно, что стоимость доставки грузовъ вверхъ по рѣкѣ Амуру отъ города Благовѣщенска до Джалиндинской пристани (0,058 копейки съ пуда и версты) мало разнится отъ

Пріискъ „Софійскій" на рѣкѣ Олгѣ Ниманско-Буреинской системы. Открыт

средней стоимости провоза тѣмъ же способомъ вверхъ по рѣкѣ Зеѣ до города Зеи. Фрахты въ верхнемъ теченіи рѣки Зеи (около 0,1 копейки съ пуда и версты)—чрезмѣрно высоки, вѣроятно по причинѣ нѣкоторыхъ препятствій судоходству на этомъ участкѣ рѣки.

Стоимость зимней доставки грузовъ отъ Джалиндинской пристани на Амурѣ (Рейново) до пріисковъ группъ Джалинды и Янкана сравнительно невысока (отъ 0,455 до 0,545 копейки съ пуда и

Пріискъ „Софійскій“ на рѣкѣ Олгѣ Нимано-Буреинской системы. Открытыя золотопромышленныя работы. Торфъ уже снятъ. Подача песковъ на промывальную машину.

версты). Значительно дороже лѣтняя доставка гужомъ, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, когда транспорты проходятъ хотя бы часть пути по грунтовымъ дорогамъ, плохо ремонтированнымъ, мѣстами съ крутыми подъемами и плохими гатями на топкихъ мѣстахъ; стоимость ея доходитъ до 0,9 копейки съ пуда и версты, а въ нѣкоторыхъ частныхъ случаяхъ и болѣе 1 копейки.

ромышленныя работы. Торфъ уже снятъ. Подача песковъ на промывальную машину.

Въ той же таблицѣ показаны подсчеты колебанія въ стоимости доставки грузовъ (въ копейкахъ на пудъ и версту). Колебанія эти очень значительны для сухопутной доставки, не малы и при смѣшанной (водой и сухимъ путемъ) доставкѣ. Въ первомъ случаѣ колебанія въ платѣ за провозъ по тѣмъ же дорогамъ при различныхъ естественныхъ условіяхъ (зимняя и лѣтняя доставка) за 1898 и 1899 годы были не менѣе 0,138 копейки съ пуда и версты и до

0,761 копейки (при разстояніи отъ 28 до 365 верстъ), а во второмъ—не менѣе 0,025 копейки (какъ исключеніе) и до 0,115 копейки съ пуда и версты (на разстояніи отъ 710 до 857 верстъ).

Цыфры эти достаточно ясно показываютъ, какимъ случайнымъ факторомъ является расходъ на доставку товаровъ и припасовъ въ Амурской области.

Мы нарочно такъ долго остановились на путяхъ сообщенія въ Области вообще и на водныхъ въ частности, чтобы показать какъ они несовершенны и какъ, вслѣдствіе этого, отъ самыхъ разнообразныхъ причинъ происходятъ громадныя колебанія цѣнъ на перевозку грузовъ.

Слѣдствіемъ же этихъ колебаній является крайняя неустойчивость цѣнъ на товары (см. Приложеніе № XIV).

Даже въ такихъ большихъ торговыхъ центрахъ какъ Благовѣщенскъ и Хабаровскъ бываютъ случаи полнаго отсутствія въ продажѣ какого либо товара. Напримѣръ, въ декабрѣ 1908 года весь городъ Хабаровскъ 2 недѣли былъ безъ сахара-рафинада и въ магазинахъ отпускали только сахаръ-песокъ.

Какъ общее правило промышленность вообще, а торговля въ особенности, могутъ существовать и развиваться только базируясь на данныхъ, поддающихся какому-либо расчету. А между тѣмъ, мы уже видѣли, что самое главное—цѣны на доставку грузовъ—не поддаются никакому предварительному подсчету. При такомъ хаотическомъ состояніи путей и тарифовъ надо удивляться, какъ вообще могла развиться въ Краѣ, напримѣръ, золотопромышленность. Дѣйствительно, при наличіи только баснословныхъ природныхъ богатствъ *), золотопромышленныя предпріятія не только могли существовать, но даже развиваться, причемъ на пріискахъ съ каждымъ годомъ все больше и больше входятъ въ употребленіе машины, а мы уже говорили, что доставка машинъ на пріиска стоитъ больше, чѣмъ сама машина. Въ дополненіе къ сказанному мы приводимъ въ Приложеніи стоимость доставки алмазнаго бура на рѣку Ниманъ (см. Приложеніе № XV).

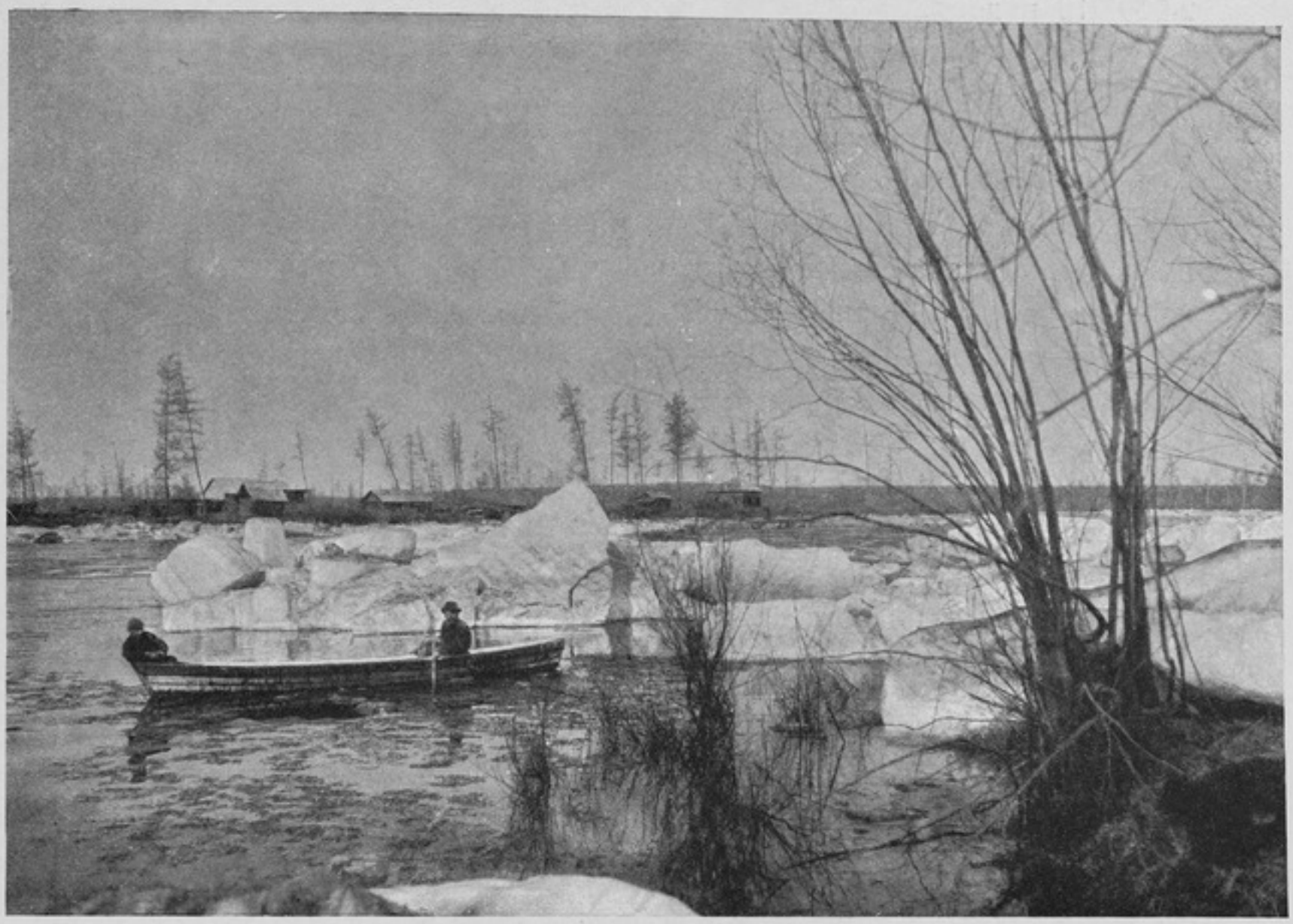
Незнакомаго съ современнымъ положеніемъ транспортированія грузовъ въ Области должны поразить громадные обозы, которые двигаются по льду рѣкъ, какъ только установилась зимняя дорога. Сани слѣдуютъ вплотную другъ за другомъ на многіе десятки верстъ. Дѣйствительно, какъ-то странно видѣть, что не успѣли пароходы прекратить свои рейсы, какъ является экстренная необходимость перевозки на саняхъ, перевозки столь несовершенной, какъ по медлен-

---

*) Напримѣръ, на ключѣ Случайномъ, впадающемъ въ р. Гилюй, находили самородки до 2-хъ и болѣе фунтовъ... Пробы, взятыя изъ шурфовъ окружнымъ инженеромъ, дали среднее содержаніе золота 22 золотника на 100 пудовъ песку. Рязановъ. Стр. 330.

ности доставки, такъ и по небольшому полезному количеству груза, а посему и непомѣрно дорогой.

Но эта ненормальность становится вполнѣ понятной изъ вышеизложеннаго. Тѣ естественныя, обычныя препятствія для судоходства, о которыхъ мы говорили, не позволяютъ пароходамъ идти съ полнымъ грузомъ, на многихъ перекатахъ даже этотъ неполный грузъ приходится выгружать и поднимать черезъ перекаты на лодкахъ; пороги, камни, громадная скорость теченія—все это дѣлаетъ то, что современное судоходство не можетъ вполнѣ удовлетворить потреб-

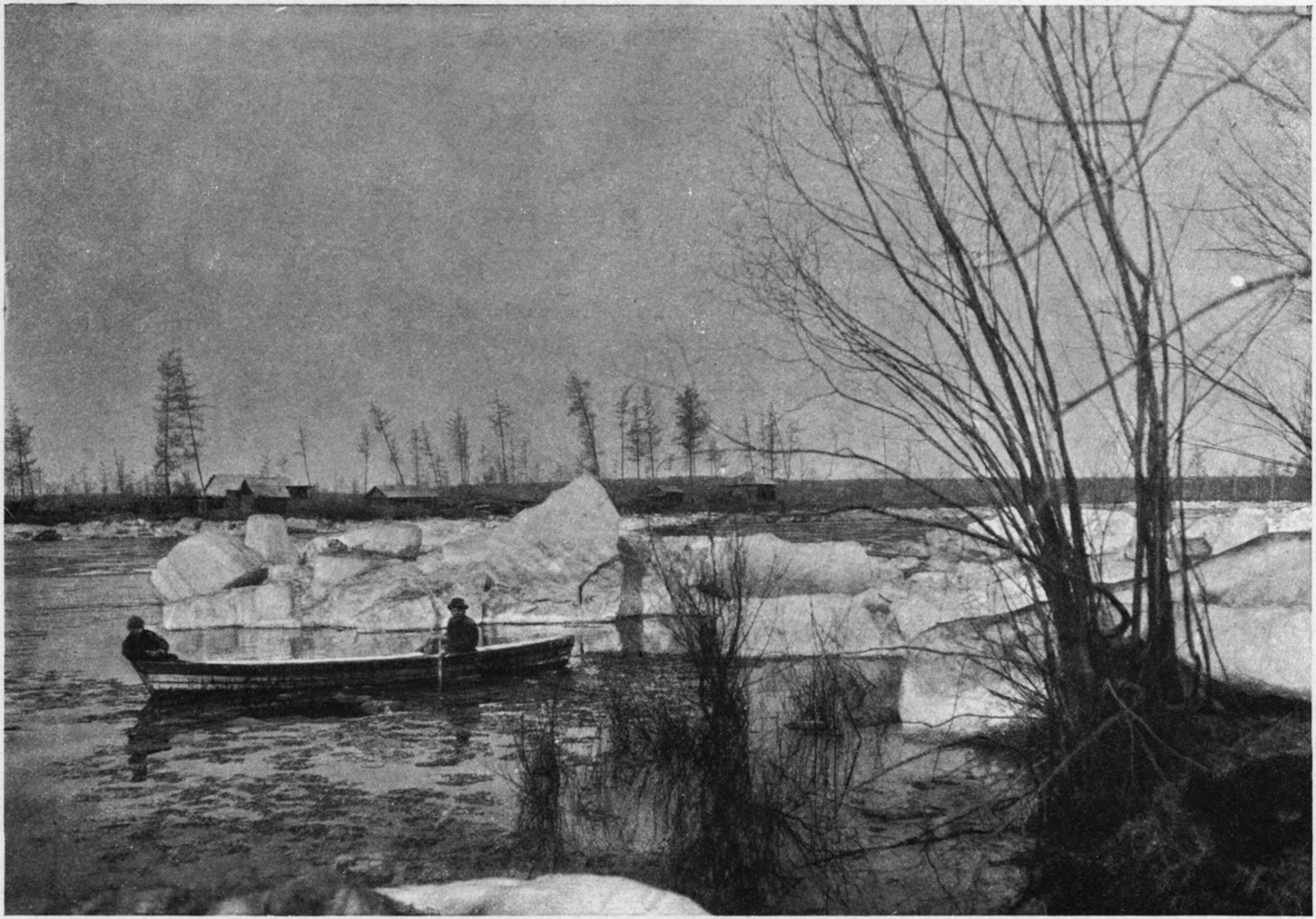


Рѣка Брянта. Ледоходъ. На берегу пріисковыя постройки.

ностямъ пріисковаго хозяйства, и поэтому на помощь приходитъ гужевая по зимнему пути доставка грузовъ.

Ввозъ и вывозъ. Главное грузовое движеніе, конечно, направляется по воднымъ путямъ Области вообще и, главнымъ образомъ, по рѣкѣ Амуру, по которому идутъ не только мѣстные грузы, но и грузы транзитные.

Общій грузооборотъ рѣкъ Амурскаго бассейна и пассажирское движеніе показаны въ приложенныхъ таблицахъ (Приложеніе № XVI), изъ которыхъ видимъ, что общій грузооборотъ рѣкъ Амурскаго бассейна въ 1907 году достигъ 24.973.882 пудовъ разныхъ грузовъ и 34.927.878 пудовъ лѣсныхъ строительныхъ и другихъ матеріаловъ.



Рѣка Брянта. Ледоходъ. На берегу пріисковыя постройки.

А именно, въ навигацію 1907 года на всѣ пристани рѣкъ Амурскаго бассейна, кромѣ Сунгари,

на 9.047 судахъ прибыло	13.941.900 пудовъ груза	и
на 9.036 судахъ отправлено	11.031.982 пуда груза,	

такимъ образомъ, судя по движенію грузовъ только по воднымъ внутреннимъ путямъ, получимъ превышеніе ввоза надъ вывозомъ въ 2.909.918 пудовъ.

Это превышеніе, главнымъ образомъ, падаетъ на рѣку Сунгари и на морской портъ города Николаевска.

Главными вывозными и ввозными портами Дальняго Востока надо считать Владивостокъ и Николаевскъ.

Владивостокъ. Въ привозѣ во Владивостокъ (порто-франко) главную цѣнность представляютъ: чай, мука, плоды всякіе, консервы, напитки, металлы и издѣлія изъ нихъ, текстильныя издѣлія *) и т. д.

Привозъ достигъ въ 1906 году 20.055.000 пудовъ, цѣнностью болѣе 98 милліоновъ рублей, а именно:

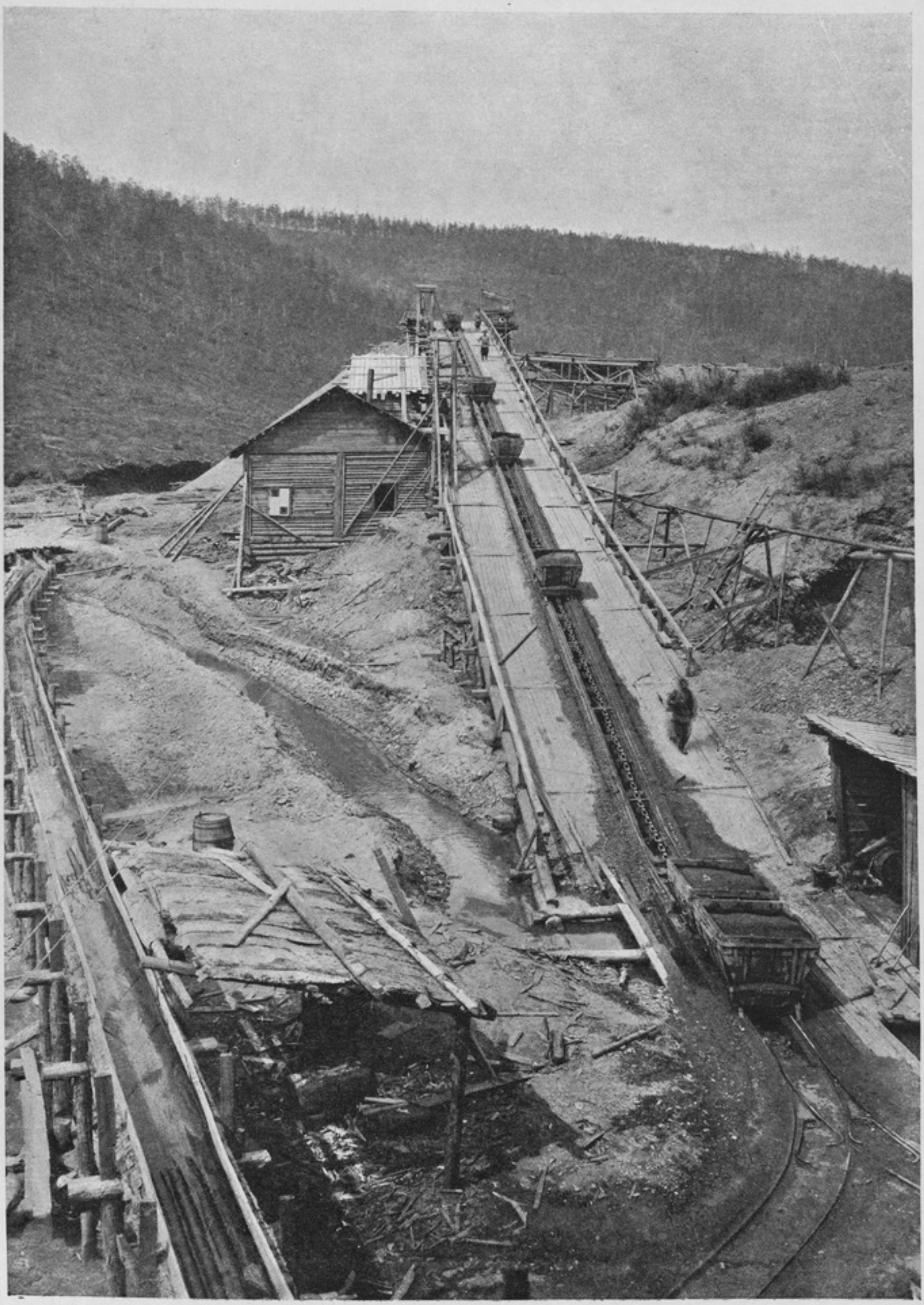
жизненныхъ припасовъ на	44.353.026	рублей
сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ на	7.266.511	„
животныхъ на	973.047	„
издѣлій на	45.410.411	„
Итого . . .	98.002.995	рублей.

Вывезено въ томъ же 1906 году всего 581.000 пудовъ на сумму 1.016.674 рубля (см. Приложеніе № XXIII).

Николаевскъ на Амурѣ. Въ силу естественныхъ условій сѣверная часть Сахалина, все побережье Татарскаго пролива къ сѣверу отъ залива Де-Кастри, все сѣверо-западное побережье Охотскаго моря съ полуостровомъ Камчаткою и побережье Тихаго Океана до Берингова пролива тяготѣютъ къ Николаевску, какъ къ главному промышленному центру, лежащему въ устьѣ Амура, который является природнымъ путемъ сообщенія съ промышленными городами Приамурья: Хабаровскомъ, Благовѣщенскомъ и др.

---

*) Издѣлія *текстильнаго* производства; сюда входятъ: хлопчатобумажныя ткани, шерстяныя и шелковыя издѣлія, канаты. веревки и бечевки, ткани льняныя и пеньковыя, бѣлье, платье, шапки и шубы.



Воскресенскій пріискъ на рѣкѣ Харгѣ. Отвозка промытой гальки элеваторомъ.

По перенесеніи военнаго порта во Владивостокъ въ 1872 и 1873 годахъ число жителей въ городѣ Николаевскѣ упало до 3.300. Въ 1880 году, съ переводомъ Областного Управленія въ Хабаровскъ, это число еще уменьшилось до 1.125 душъ мужского пола и 719—женскаго.

Однако, съ конца девятидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія значеніе Николаевска начинаетъ возрастать. Открытіе золота въ Удскомъ краѣ, совпавшее съ началомъ работъ по постройкѣ Уссурійской желѣзной дороги, дало нѣкоторый толчокъ развитію торговли въ городѣ Николаевскѣ.

Такъ за 1892—3—4 года въ среднемъ:

Количество вывезенной рыбы . . .	138.000	пудовъ
Количество намытаго золота въ Удскомъ округѣ около . .	80	„
Морской грузооборотъ Николаевскаго порта около . . .	1.250.000	„
Число жителей	2.568	человѣкъ.

Окончаніе постройки Забайкальской желѣзной дороги въ 1900 году подняло значеніе рѣки Амура, какъ транзитнаго парового пути черезъ Сибирь и, конечно, отразилось на городѣ Николаевскѣ, такъ что

за годы 1901—2—3 въ среднемъ:

Количество вывезенной рыбы . .	785.000	пудовъ
Количество намытаго золота болѣе	160	„
Морской грузооборотъ около . .	3.500.000	„
Жителей свыше	8.000	человѣкъ.

Съ 1903 года значеніе Николаевска съ постройкой Восточно-Китайской желѣзной дороги, какъ транзитнаго пункта *) пало, но онъ развивается благодаря тѣмъ рыбнымъ богатствамъ, о которыхъ мы упоминали.

Вывозъ изъ морского порта города Николаевска въ 1906 году равнялся 710.224 пудамъ.

Въ 1907 году вывозъ достигъ 1.298.597 пудовъ, изъ которыхъ 1.260.079 пудовъ составляла рыба.

---

*) О значеніи города Николаевска въ этомъ отношеніи см. дальше.

Что касается ввоза, то таковой (см. Приложеніе № XVII. Таблица № 12):

въ 1906 году равнялся . . . . 4.602.846 пудамъ,

а въ 1907 году „ . . . . 3.885.117 „

Главными предметами ввоза въ 1907 году были:

1. Товары мануфактурные, бакалейные, скобяные . . . . . 1.512.766 пудовъ
2. Соль . . . . . 915.544 „
3. Металлы и издѣлія изъ нихъ . . . . . 524.890 „
4. Чай . . . . . 389.707 „
5. Хлѣбные грузы . . . . . 223.021 „
6. Мясо . . . . . 114.824 „
7. Керосинъ . . . . . 66.647 „
8. Сахаръ . . . . . 50.010 „

Кромѣ Николаевска и Владивостока (черезъ Хабаровскъ) въ Амурскую область ввозятся товары черезъ Срѣтенскъ.

Какъ видно изъ таблицъ Приложенія № XVI въ 1907 году черезъ Срѣтенскъ ввезено товаровъ:

1. Мануфактурныхъ, бакалейныхъ, скобяныхъ . . . . . 290.574 пуда
2. Чугуна, желѣза и издѣлій изъ нихъ . . . 147.363 „

Далѣе слѣдуетъ ввозъ животныхъ:

лошадей . . . . . около 1.000 головъ

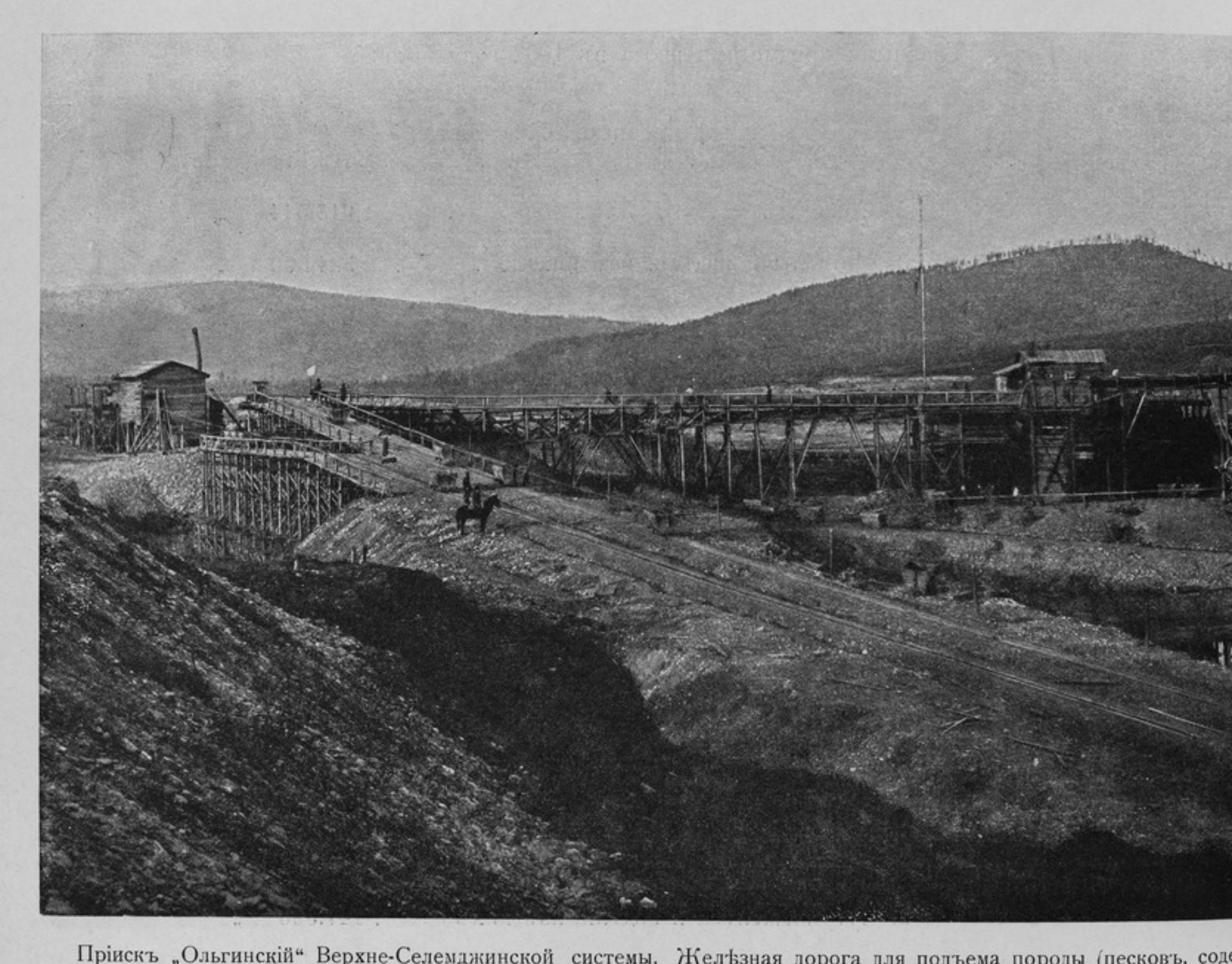
рогатаго скота . . . „ 7.000 „

барановъ . . . . . „ 6.000 „

Ввозъ прочихъ товаровъ черезъ Срѣтенскъ составлялъ не болѣе 100.000 пудовъ.

Сравнительно съ ввозомъ, вывозъ изъ Области очень незначителенъ. Слѣдуетъ упомянуть только вывозъ муки, который достигъ въ 1907 году громадной цыфры—1.959.384 пудовъ.

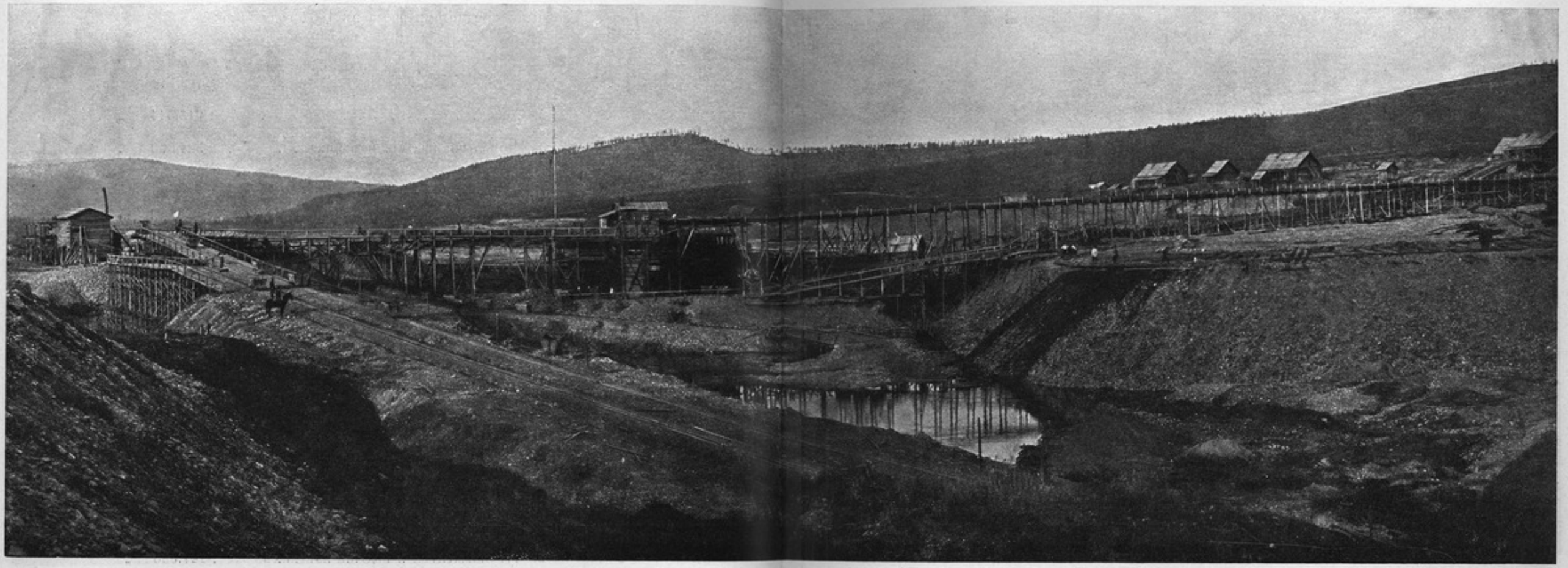
Кромѣ того ввозится и вывозится изъ Амурской области значительное количество товаровъ по Сунгари и по сухопутной границѣ съ Китаемъ. На это мы указывали, говоря о внѣшней торговлѣ Области.



Пріискъ „Ольгинскій“ Верхне-Селемджинской системы. Желѣзная дорога для подъема породы (песковъ, соде

Почти вся ввозная и вывозная торговля Области идетъ черезъ городъ Благовѣщенскъ, что видно изъ таблицъ Приложенія № XVII.

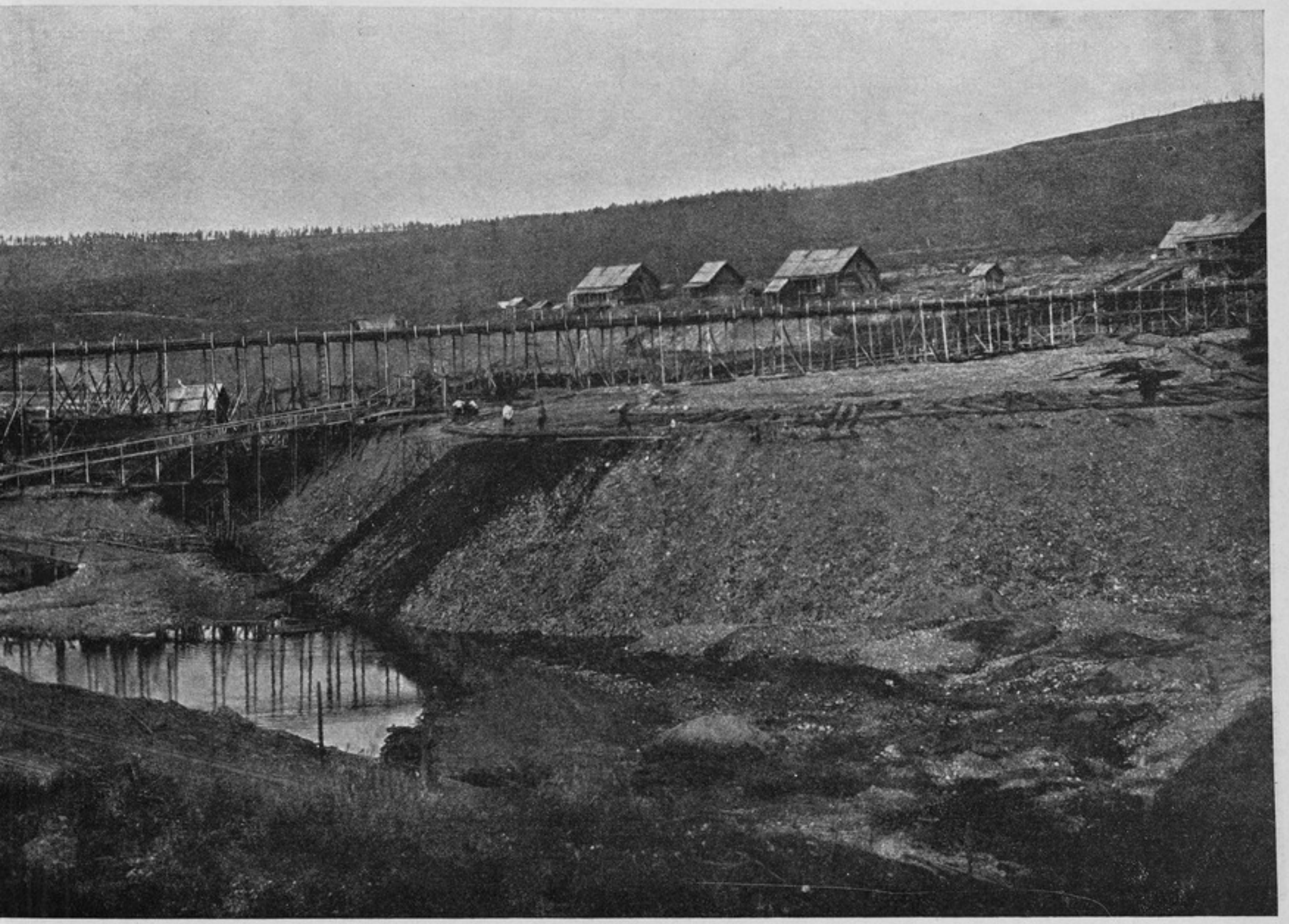
Какъ мы уже говорили, изъ 60-ти милліоннаго грузооборота рѣкъ Амурскаго бассейна (обслуживающихъ три области) на долю благовѣщенскихъ пристаней приходится болѣе 26 милліоновъ пудовъ. Если же взять только рѣчные пути Амурской области, то грузооборотъ всѣхъ остальныхъ пристаней вмѣстѣ взятыхъ не превыситъ 15% грузооборота одного Благовѣщенска.



Пріискъ „Ольгинскій“ Верхне-Селемджинской системы. Желѣзная дорога для подъема породы (песковъ, содержащихъ золото) на промывальную машину. Водопроводъ для промыванія песковъ. Свалка промытаго песку (гальки).

Транзитные грузы. Въ 60-ти милліонномъ грузооборотѣ рѣкъ Амурскаго бассейна транзитные грузы играютъ очень незначительную роль.

Транзитные грузы идутъ въ Забайкалье и далѣе въ Россію черезъ Срѣтенскъ, частью изъ Хабаровска (до Хабаровска грузы идутъ по Уссурійской желѣзной дорогѣ изъ Владивостока), но, главнымъ образомъ, изъ города Николаевска. Въ 1907 году транзитъ выразился



ихъ золото) на промывальную машину. Водопроводъ для промыванія песковъ. Свалка промытаго песку (гальки).

лишь 639.757 пудами *), изъ коихъ почти половина (315.094) чаю и 137.794 пуда рыбы.

---

*) Чаю . . . . . 315.094 пуда
Рыбы . . . . . 137.794 „
Товаровъ бакалейныхъ и мануфактурныхъ . 106.168 „
Чугуна, желѣза и издѣлій . . . . . 74.387 „
Сахару . . . . . 2.247 „
Керосину . . . . . 2.385 „
Соли . . . . . 1.682 „

См. Таблицу № 4 Приложенія № XVI.

До постройки Забайкальской желѣзной дороги рѣка Амуръ, какъ транзитный путь, не играла никакой роли.

Съ открытіемъ же движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ положеніе это радикально измѣнилось. Рѣка Амуръ сдѣлалась продолженіемъ непрерывнаго желѣзнодорожнаго Сибирскаго пути, а пароходство на Амурѣ, забирая въ Срѣтенскѣ желѣзнодорожные грузы и сдавая желѣзной дорогѣ свои, такимъ образомъ, поддерживало непрерывный паровой транзитный путь къ берегамъ Великаго Океана.

Мы указывали, говоря о Николаевскѣ, какъ отразилось это на конечномъ портѣ рѣки Амура. Особенно ярко это отразилось на ввозѣ чая *).

Въ 1899 году изъ Китая привезено чая:

черезъ Кяхту-Иркутскъ	1.733	тыс. пудовъ
„ Приморскую область . . .	5	„ „

Въ 1900 году ввезено чая:

черезъ Кяхту-Иркутскъ	1.406	тыс. пудовъ
„ Приморскую область . . .	714	„ „

При сопоставленіи данныхъ за 1899 и 1900 годы рѣзко бросается въ глаза сокращеніе привоза черезъ Кяхту-Иркутскъ съ одной стороны и увеличеніе ввоза черезъ Приморскую область съ другой; въ 1899 году черезъ указанную Область было ввезено 5 тысячъ пудовъ, въ слѣдующемъ году ввозъ поднялся до 714 тысячъ пудовъ.

Это объясняется открытіемъ движенія по Забайкальской желѣзной дорогѣ, результатомъ коего значительная часть чаевъ была отвлечена отъ традиціоннаго пути черезъ Кяхту и направлена морскимъ путемъ частью черезъ Владивостокъ и особенно черезъ Николаевскъ, чтобы отсюда направить по рѣкѣ Амуру и далѣе по Забайкальской желѣзной дорогѣ.

По Амуру же пошли и другіе ввозные товары, какъ иностранные, такъ и русскіе и Забайкальская область начала получать почти всѣ ввозные товары черезъ рѣку Амуръ. Морской грузооборотъ Николаевскаго порта съ 1.250.000 пудовъ сразу поднялся до 3.500.000 пудовъ.

Приамурскій край оживился, пароходство подъ вліяніемъ прилива новыхъ транзитныхъ грузовъ начало быстро развиваться; казалось, что Краю предстоитъ блестящее будущее.

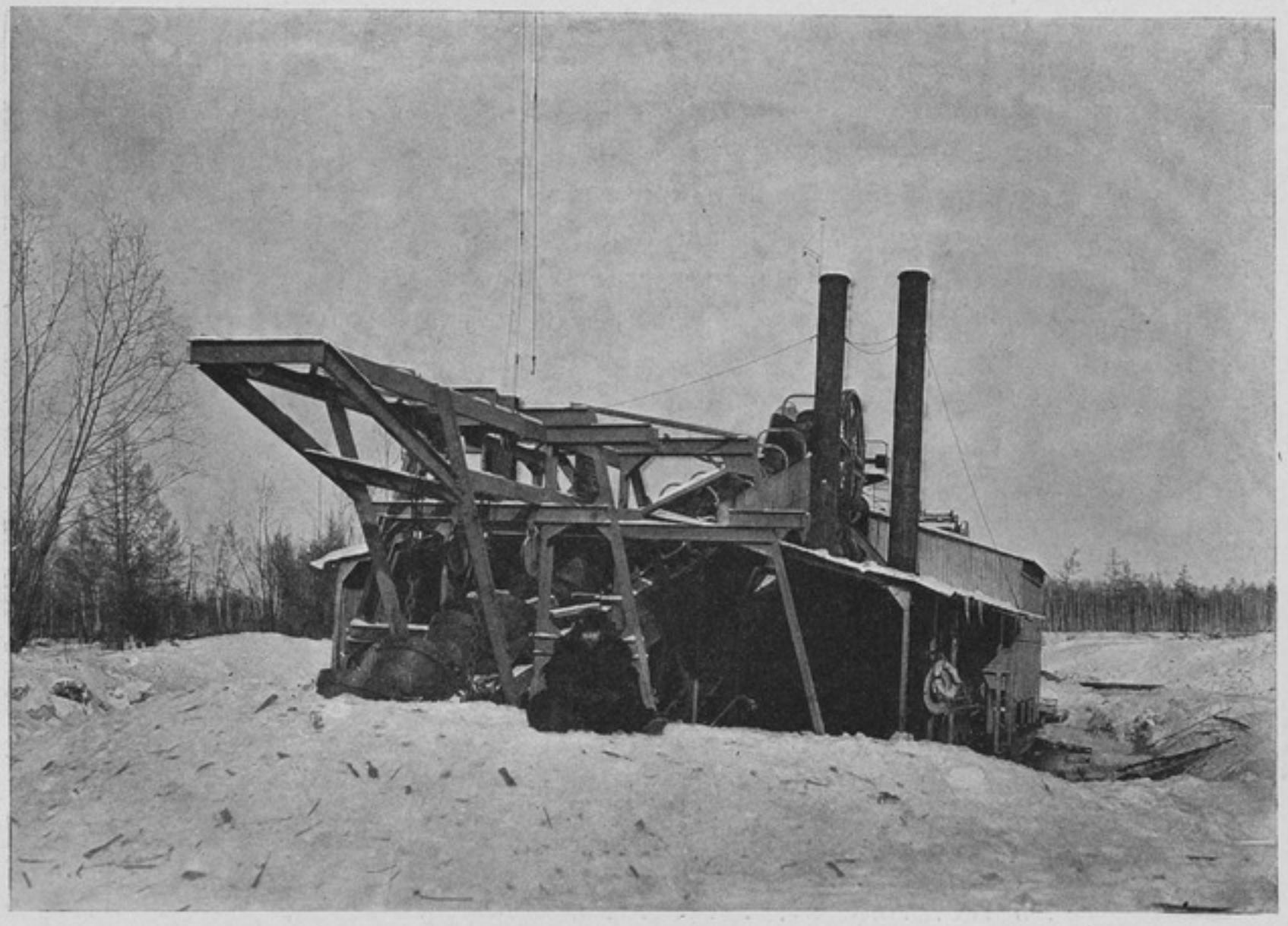
---

*) См. Приложеніе № XXI.

Однако, этотъ подъемъ продолжался недолго.

21-го октября 1901 года на 301-й верстѣ на востокъ отъ станціи Манджурія, между станціями Мяньдухэ и Унуръ, состоялась смычка пути, соединившаго два крайнихъ пункта магистрали Китайской Восточной желѣзной дороги и вмѣстѣ съ тѣмъ связавшаго Москву непрерывнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ съ портами Тихаго Океана.

Достаточно одного взгляда, брошеннаго на карту, чтобы убѣдиться, какое отрицательное значеніе для необъятныхъ и неизвѣданныхъ пространствъ, расположенныхъ по лѣвому берегу рѣки Амура,



Рѣка Брянта. Выморозка драги.

должна имѣть и имѣетъ Китайская Восточная желѣзная дорога. Въ силу только географическихъ условій, вполнѣ естественно и понятно, что направленіе, взятое Восточно-Китайской желѣзной дорогой, должно нанести существенный ущербъ Приамурью, отодвинувъ отъ него центръ промышленной и культурной дѣятельности на значительное разстояніе къ югу, въ страну чуждую, лучшую по климату и болѣе населенную.

Такъ въ дѣйствительности и произошло.

Съ прокладкой первыхъ рельсовъ по Манджурской территоріи исчезли слабые до того проблески жизни въ Приамурьѣ. Край сразу

замеръ и быстро началъ хирѣть. Все то немногое, чѣмъ онъ располагалъ въ смыслѣ капитала, предпріимчивости и даже рабочихъ рукъ,— покинуло его и перекочевало къ югу, расчитывая на усиленный заработокъ и на болѣе легкую возможность съ лучшими результатами проявить свою энергію, трудъ и знаніе.

Съ момента открытія движенія по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ вопросъ о пути слѣдованія транзитныхъ грузовъ совершенно измѣнился.

И какъ въ свое время постройка Уссурійской, а затѣмъ Забайкальской желѣзныхъ дорогъ сразу дала новое направленіе чаямъ и другимъ транзитнымъ грузамъ, направивъ ихъ въ Приморскую область, такъ открытіе движенія по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ неминуемо имѣло однимъ изъ своихъ послѣдствій измѣненіе направленія пути слѣдованія транзитныхъ грузовъ: пароходамъ незачѣмъ стало заходить въ Николаевскъ, чтобы затѣмъ, грузы ими доставленные, съ большимъ трудомъ перегруженные по причинѣ мелководья его бара, были направляемы по Амуру, въ верховьяхъ своихъ весьма ненадежному, когда на пути къ ихъ услугамъ—отлично оборудованный портъ Владивостокъ, а грузамъ ими доставленнымъ— вагоны и прямой рельсовый путь до Москвы—этого центра русской чайной торговли.

И дѣйствительно, съ этого момента значеніе рѣки Амура, какъ транзитнаго пути, пало. И хотя, благодаря Японской войнѣ и загруженности Восточно-Китайской желѣзной дороги, ликвидировавшей военныя перевозки еще и въ 1906 году, транзитъ черезъ Николаевскъ не падалъ и держался почти на одномъ уровнѣ, но зато въ 1907 году, когда перевозки по Восточно-Китайской желѣзной дорогѣ вошли въ норму, транзитъ по рѣкѣ Амуру быстро палъ.

Такъ, въ Николаевскъ ввезено *) моремъ:

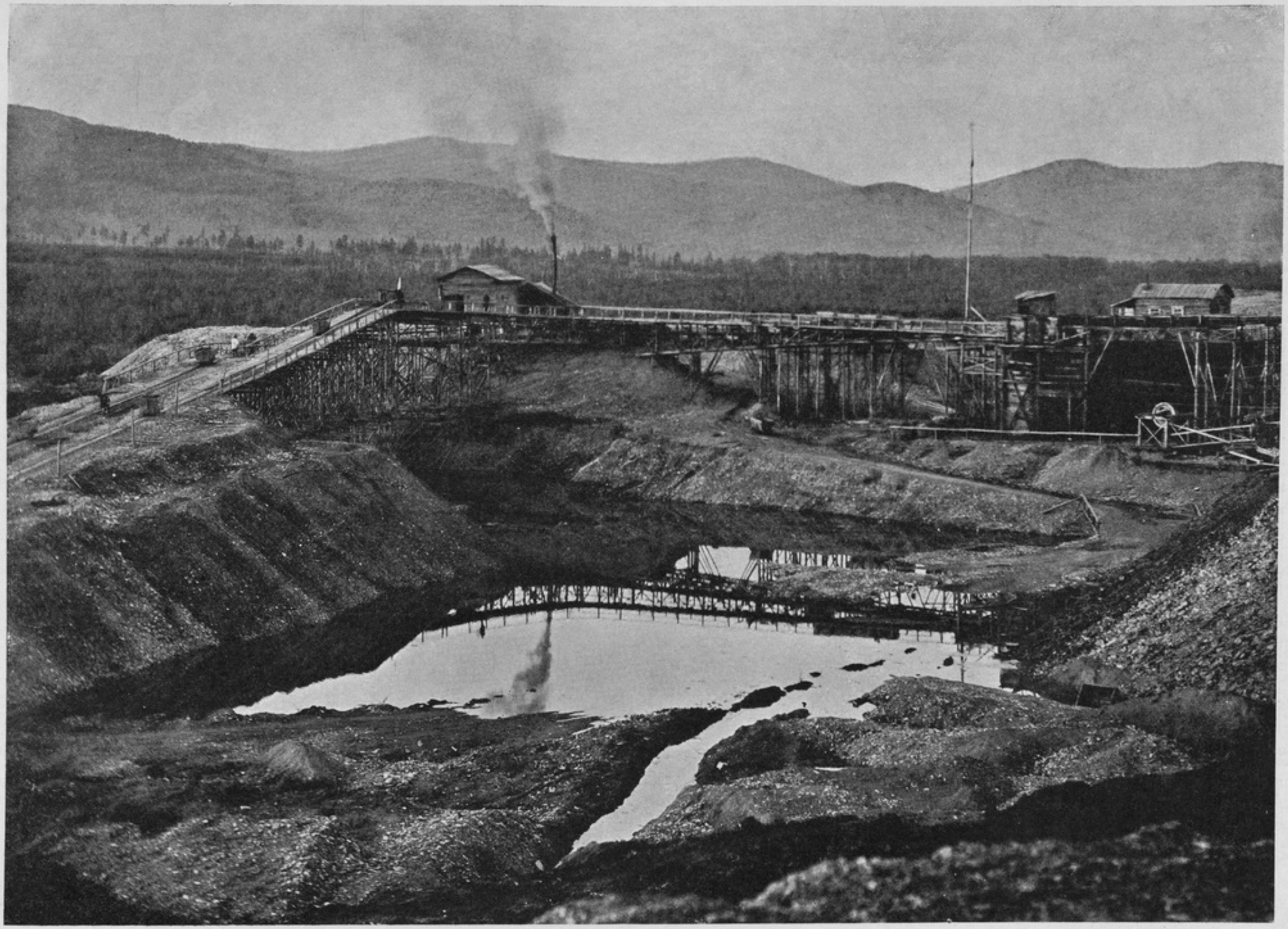
Въ 1906 году	4.602.846	пудовъ
Въ 1907 году	3.885.117	„

Причемъ, напримѣръ, чаю ввезено было:

Въ 1906 году	694.500	пудовъ
Тогда какъ въ 1907 году только .	389.707	„

Хотя, чѣмъ дѣятельнѣе будетъ Восточно-Китайская желѣзная дорога, тѣмъ богаче будутъ китайскія области, прилегающія къ этой дорогѣ, и тѣмъ больше будетъ благоденствовать ихъ желтолицее населеніе, и, въ противовѣсъ этому, русскіе въ Приамурьѣ будутъ

*) См. Приложеніе № XVII. Таблица № 12.



Тотъ-же „Ольгинскій“ пріискъ. Видъ съ другой стороны.

бѣднѣть за неимѣніемъ удобныхъ путей сообщенія, а Амурское судоходство—падать, не имѣя силъ и средствъ конкуррировать съ Китайской Восточной желѣзной дорогой; однако, надо признать, что транзитное грузовое движеніе по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе развивается.

Въ то время, какъ въ 1902 году черезъ станцію Манджурія ввезено было въ Россію чая только

243.138 пудовъ,

въ 1907 году ввозъ чая *) черезъ ту же станцію Манджурія по Восточно-Китайской желѣзной дорогѣ достигъ

3.356.629 пудовъ.

Вообще, надо къ сожалѣнію признать, что при современномъ состояніи судоходства по рѣкамъ Амурскаго бассейна, при существующихъ размѣрахъ фрахтовъ **), водные пути Приамурья не могутъ выдержать конкурренціи съ Восточно-Китайской желѣзной дорогой, тѣмъ болѣе, что не только срочность, но даже возможность доставки груза въ болѣе или менѣе опредѣленный періодъ времени не могутъ быть гарантированы судовладѣльцами, какъ по причинѣ мелководья, такъ равно и по недостаточности грузового флота для передвиженія въ мелкую воду.

VIII. Проектируемая Средне-Амурская желѣзная дорога и вліяніе ея на экономическую жизнь Области.

Всѣмъ вышеизложеннымъ въ достаточной степени характеризуются главнѣйшія стороны какъ современныхъ условій экономической жизни населенія Амурской области—занятія населенія, торговля, пути сообщенія — такъ и возможное, наиболѣе вѣроятное измѣненіе этихъ условій въ ближайшемъ будущемъ.

Проектируемая Амурская желѣзная дорога, удешевляя и ускоряя перевозку и облегчая притокъ новыхъ рабочихъ силъ въ Область, безъ всякаго сомнѣнія, самымъ серьезнымъ образомъ измѣнитъ въ лучшую сторону всѣ устарѣвшія и малопродуктивныя формы, какъ золотопромышленности, такъ и торговли Края, и вызоветъ новые виды, какъ добывающей, такъ и обрабатывающей промышленности.

Кромѣ того, самая затрата громаднаго на сооруженіе Амурской желѣзной дороги капитала въ бóльшей своей части попадетъ въ руки

---

*) См. Приложеніе № XIX. Таблица № 7.

**) А мы уже указывали что фрахтъ на Амурскихъ рѣкахъ врядъ-ли можетъ значительно понизиться.

мѣстнаго и пришлаго населенія за работы по постройкѣ дороги и уже это одно обстоятельство явится однимъ изъ серьезныхъ стимуловъ для широкаго развитія мѣстныхъ производительныхъ силъ. Особенное значеніе это обстоятельство имѣетъ для новоселовъ, для которыхъ посторонній заработокъ въ первые годы ихъ жизни въ новомъ краѣ является особенно необходимымъ.

Такимъ образомъ, если и при современномъ развитіи торговли и промышленности Амурская желѣзная дорога можетъ уже разсчи-

Рѣка Брянта. Драга въ затонѣ во время ледохода.

тывать на нѣкоторый грузооборотъ, то за тѣ 8—10 лѣтъ, втеченіе которыхъ будетъ происходить постройка ея, развитіе экономической жизни въ Приамурьѣ дастъ Амурской желѣзной дорогѣ приливъ новыхъ грузовъ.

Что же касается средняго участка Амурской желѣзной дороги, то таковой занимаетъ наиболѣе выгодное экономическое положеніе, какъ расположенный въ центрѣ соединенія двухъ огромныхъ водныхъ артерій Амура и Зеи съ ихъ рѣчными системами. Къ нему примыкаютъ плодороднѣйшіе участки и лѣсныя угодья, вблизи него находятся богатѣйшіе золотоносные районы и сердце Амурской области — городъ Благовѣщенскъ, который, по своему территоріальному

положенію и экономическому значенію, является центральнымъ распредѣлителемъ, производителемъ и потребителемъ товаровъ. Близко отстоя отъ двухъ Китайскихъ городовъ Айгуна и Сахаляна, городъ Благовѣщенскъ, съ общимъ оживленіемъ Края, разовьетъ торговыя сношенія съ указанными пограничными китайскими городами и усилитъ еще больше какъ свое торговое значеніе, такъ равно и первенствующее положеніе въ Амурской области, въ особенности если въ Благовѣщенскѣ будетъ находиться управленіе Амурской желѣзной дороги.

На территоріи Средне-Амурской желѣзной дороги, какъ наиболѣе удобной во всѣхъ отношеніяхъ, осядетъ земледѣльческое населеніе, тѣмъ болѣе, что въ районѣ проектируемой дороги уже заготовлены переселенческіе участки, на которыхъ могутъ размѣститься сотни тысячъ крестьянъ.

Разсмотримъ теперь болѣе подробно какъ проектируемое направленіе Средне-Амурской желѣзной дороги, такъ и тотъ районъ, на который окажетъ непосредственно свое вліяніе эта дорога, а также и тѣ измѣненія, которыя вызоветъ эта желѣзнодорожная линія въ экономической жизни Амурской области.

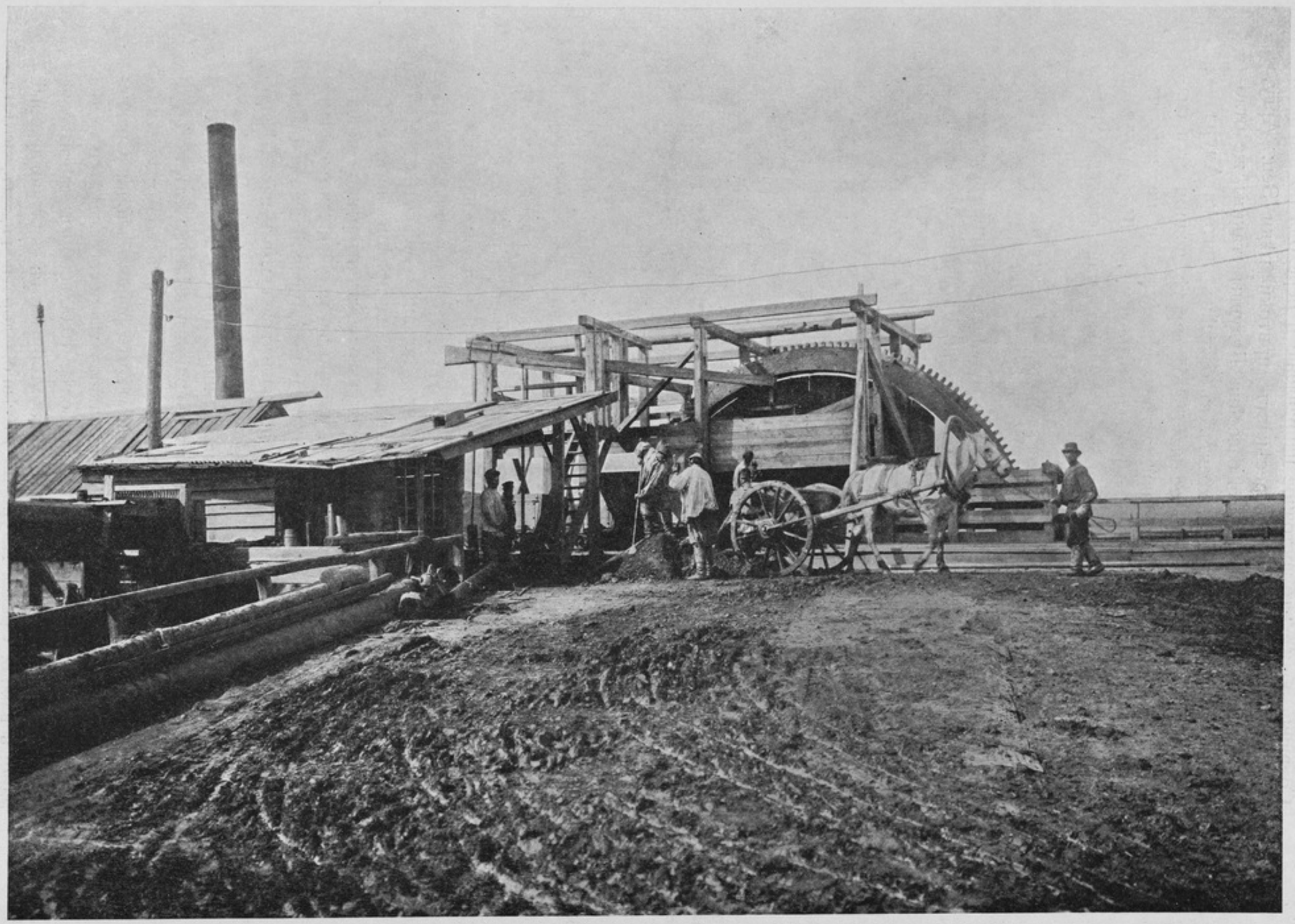
Проектируемое направленіе желѣзнодорожной линіи.

Средній участокъ Амурской желѣзной дороги начинается у станціи Керакъ (верховья рѣки Керака) и оканчивается рѣкою Буреею.

По переходѣ рѣки Керака желѣзнодорожная линія принимаетъ общее юго-восточное направленіе, идетъ сначала вдоль этой рѣки до впаденія въ нее рѣки Амкарачи, затѣмъ, удаляясь отъ рѣки Керака, выходитъ на водораздѣльный хребетъ Нюкжа (38-ая верста). По водораздѣлу линія слѣдуетъ до 109-ой версты. На 109-ой верстѣ линія покидаетъ водораздѣлъ, спускается въ долину рѣки Магдагачи, переходитъ послѣднюю на 132-ой верстѣ, по лѣвому ея притоку поднимается на водораздѣлъ, обходитъ верховья рѣки Дульнея и правымъ безымяннымъ притокомъ спускается къ рѣкѣ Ольгѣ, которую переходитъ на 172-ой верстѣ. По лѣвому притоку рѣки Алогно линія подымается на перевалъ къ рѣкѣ Тыгдѣ, съ котораго спускается сначала долиною рѣки Сергѣевки, затѣмъ Улагачи, на 200-ой верстѣ пересѣкаетъ такъ называемый *Черняево-Зейскій* почтовый трактъ (близъ почтовой станціи Улагачи), на 212-ой верстѣ — рѣку Тыгду и долиною пади Токтого выходитъ на водораздѣлъ между рѣками Тыгдою и Амуромъ, которымъ и слѣдуетъ до верховьевъ рѣки Большой Перы.

Войдя на 345-ой верстѣ въ долину Большой Перы, линія слѣдуетъ правымъ берегомъ рѣки до впаденія ея въ Зею, пересѣкая попутно притоки Джатву, Юхту и Малую Перу. Въ долинѣ Зеи линія пересѣкаетъ небольшой ея притокъ Жалуны и подходитъ къ деревнѣ Суражевкѣ, расположенной на самомъ берегу рѣки.

Перейдя рѣку Зею на 445-й верстѣ, линія вступаетъ въ районъ, наиболѣе заселенный изъ всѣхъ частей Амурской области.



Жедринскій пріискъ на рѣкѣ Харгѣ (притокѣ р. Селемджи). Свалка золотосодержащихъ породъ въ машину для промывки.

Сохраняя общее юго-восточное направленіе и переходя по низкимъ, отлогимъ уваламъ, линія пересѣкаетъ притоки рѣки Зеи: Аргу, Томь, Бѣлую и Будунду. Изъ бассейна Будунды такимъ же отлогимъ переваломъ линія переходитъ въ бассейнъ притока Амура — рѣки Завитой, пересѣкаетъ ее на 584-ой верстѣ, поднимается сначала долиной пади Камышенки, затѣмъ Меркушевки на водораздѣлъ рѣки Буреи, засѣкаетъ верховья долины рѣки Діи на 638-ой верстѣ, затѣмъ правымъ склономъ рѣки Далдыкана спускается къ Буреѣ, которую и переходитъ на 671-й верстѣ.

Вѣтвь на городъ Благовѣщенскъ проектирована въ трехъ предположеніяхъ:

1. По проекту 1907 года—по Зее-Буреинской равнинѣ отъ станціи Ново-Екатеринославовка (на магистрали) съ оконечной станціей на лѣвомъ берегу рѣки Зеи, противъ города Благовѣщенска, безъ моста черезъ эту рѣку.

2. По проекту 1908 года—вѣтвь начинается у самаго города Благовѣщенска а) съ выходомъ на магистраль у станціи Бочкарево и б) съ выходомъ на магистраль у станціи Суражевка.

При подсчетахъ грузооборота Средне-Амурской желѣзной дороги, принято направленіе для Благовѣщенской вѣтви по правому берегу рѣки Зеи съ выходомъ на станцію Суражевка, какъ наиболѣе соотвѣтствующее интересамъ Края.

Станціи проектируемой Средне-Амурской желѣзной дороги и разстоянія между ними показаны въ Приложеніи № XXVII.

Районъ линіи.

Очевидно, что примѣнять къ опредѣленію района вліянія Амурской желѣзной дороги обычные пріемы графическаго опредѣленія площади вліянія нельзя. Амурская желѣзная дорога будетъ первымъ желѣзнодорожнымъ путемъ въ этомъ громадномъ Краѣ и, конечно, ея вліяніе отразится не только на ближайшей прилегающей къ дорогѣ полосѣ, но отразится на всей Амурской области, захвативъ и сѣверные золотопромышленные районы, лежащіе на сотни верстъ отъ дороги, отразится, надо полагать, даже на правомъ китайскомъ берегу Амура; однако, въ данномъ случаѣ намъ интересно опредѣлить болѣе узкій районъ вліянія, а именно ту площадь, которая будетъ непосредственно тяготѣть къ Средне - Амурской желѣзной дорогѣ, и продукты которой будутъ доставляться гужомъ на желѣзную дорогу.

Полагаемъ, что береговая полоса шириною 25 верстъ по рѣкѣ Амуру (казачьи земли) не войдетъ въ районъ вліянія желѣзной дороги. При такомъ предположеніи, согласно прилагаемой схематической картѣ Амурской области, найдемъ, что районъ вліянія Средне-Амурской желѣзной дороги будетъ заключать въ себѣ всетаки болѣе 100.000 кв. верстъ, что составляетъ болѣе 10.000.000 десятинъ.

Разсматривая обозначенный на этой картѣ предполагаемый районъ вліянія Средне-Амурской желѣзной дороги видимъ, что съ

правой стороны дороги ширина района принята 25 — 30 верстъ и только за Зеей этотъ районъ расширяется. Что же касается сѣверной стороны, то, принимая во вниманіе, что въ настоящее время хлѣбные грузы везутъ въ городъ Благовѣщенскъ за 100, за 150 и даже за 200 верстъ, мы принимаемъ ширину района въ 150 верстъ *), тѣмъ болѣе, что другого выхода хлѣбнымъ грузамъ изъ сѣверной части Амурской области нѣтъ.

Конечно, слѣдуетъ признать, что въ отношеніи пользованія же-

Срѣтенскій пріискъ Охотской К°. Разрѣзъ и галечные отвалы.

лѣзной дорогой населеніе района проектируемой дороги будетъ находиться въ менѣе благопріятныхъ условіяхъ, чѣмъ, напримѣръ, населеніе Европейской Россіи, именно потому, что среднее разстояніе отъ желѣзной дороги въ Европейской Россіи составляетъ около 50 верстъ. Коррективомъ, смягчающимъ это различіе, является то обстоятельство, что населеніе Сибири и Приамурья до извѣстной степени приспособилось и сжилось съ большими разстояніями.

*) М. Соболевъ принимаетъ, что районъ экономическаго вліянія Сибирской желѣзной дороги простирается въ среднемъ на 200 верстъ въ стороны при сухопутныхъ способахъ сообщенія и на 700—800 верстъ при водныхъ путяхъ.

Сибирь и ея современное состояніе и нужды. Стр. 31.

Поэтому, тотъ масштабъ для опредѣленія разстоянія гужевого подвоза, который примѣняется въ Европейской Россіи, непригоденъ для Приамурья—онъ слишкомъ малъ для него.

Пригодность его для земледѣлія.

Мы уже указывали, что вообще почти вся Амурская область пригодна для сельскаго хозяйства и недалеко то время, когда Область эта станетъ житницей Дальняго Востока.

Но, конечно, наиболѣе благопріятныя для земледѣльческой культуры климатическія условія встрѣчаются на югѣ Области въ полосѣ, прилегающей къ Амуру, по которой пройдетъ проектируемая желѣзная дорога.

Эту полосу, входящую непосредственно въ районъ вліянія Средне-Амурской желѣзной дороги, мы и разсмотримъ нѣсколько подробнѣе.

Разсматриваемая обширная площадь, заключающая въ себѣ болѣе 10.000.000 десятинъ, рѣкою Зеею дѣлится на двѣ части:

1. Зее-Буреинская равнина, площадью въ 5.000.000 десятинъ и
2. Амурско-Зейскій водораздѣлъ.

Разсмотримъ эти районы каждый въ отдѣльности.

Зее-Буреинская равнина.

О пригодности въ сельско-хозяйственномъ отношеніи Зее-Буреинской равнины не приходится говорить предположительно, такъ какъ все земледѣльческое населеніе Амурской области, до настоящаго времени, обосновывалось исключительно на этой равнинѣ. Равнина эта недаромъ считается житницей Амурской области и надо полагать, что земледѣліе на этой равнинѣ будетъ все болѣе и болѣе развиваться съ постепеннымъ увеличеніемъ населенія Области.

Цыфры, приведенныя нами выше (стр. 30) для характеристики Амурской области въ сельско-хозяйственномъ отношеніи, взяты изъ данныхъ земледѣльческой культуры разсматриваемой нами Зее-Буреинской равнины.

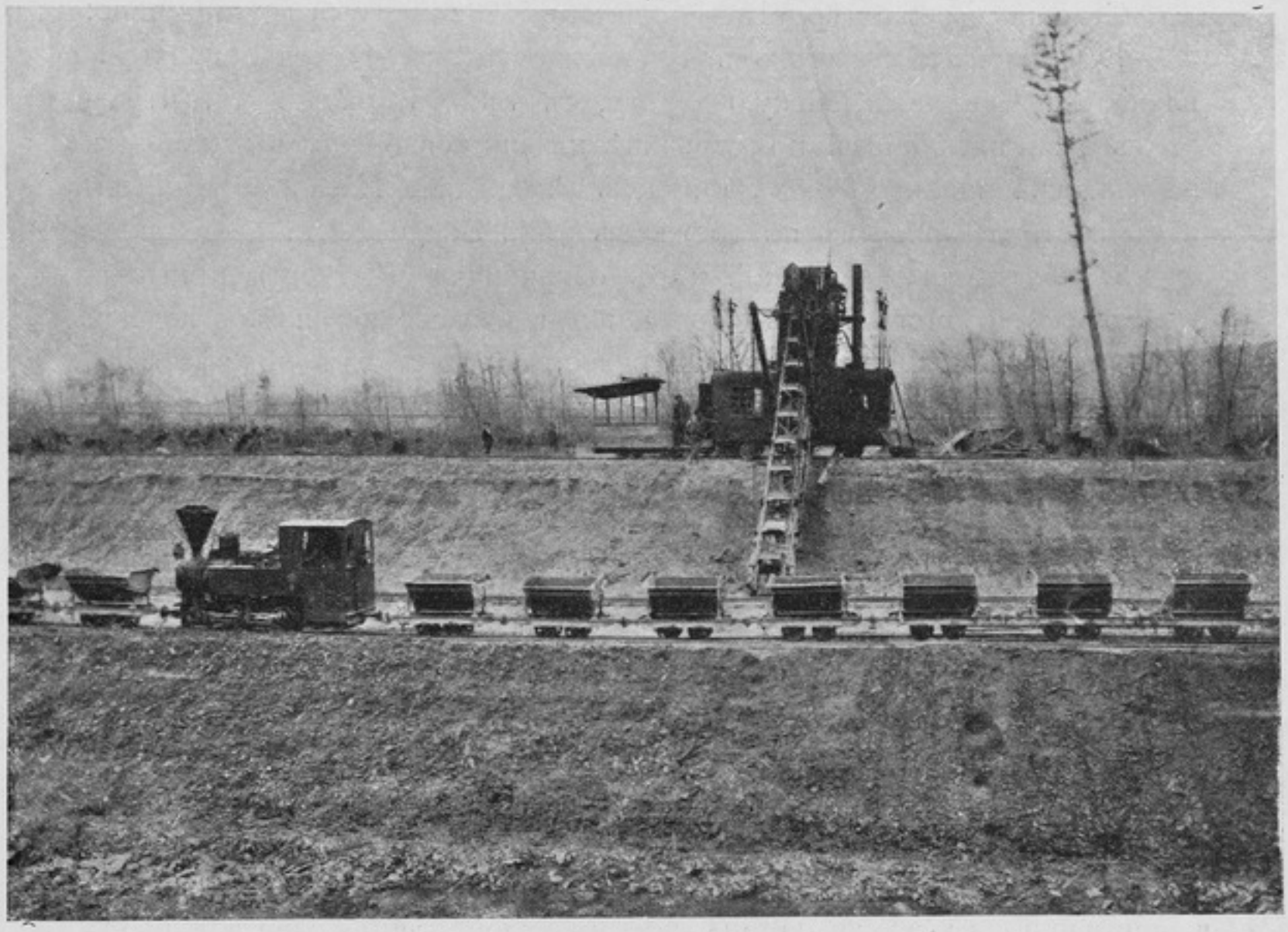
Правый берегъ рѣки Зеи.

Общій характеръ мѣстности праваго берега рѣки Зеи или, точнѣе, Амурско-Зейскаго водораздѣла сильно мѣняется по мѣрѣ подхода желѣзнодорожной линіи къ рѣкѣ Зеѣ. Отъ станціи Керакъ линія проходитъ сплошь тайгой изъ лиственнаго и мѣшаннаго лѣса. Болѣе или менѣе обширныя мари *), частью луговыя, частью заболоченныя, кочковатыя, перемежающіяся зарослями лиственичнаго и мѣшаннаго лѣса, встрѣчаются только по рѣкѣ Крестовкѣ и въ долинѣ рѣки Невера. Почти сплошная тайга тянется до водораздѣла между рѣками Тыгдою и Амуромъ. Здѣсь тайга кончается и мѣстность принимаетъ степной характеръ съ небольшими клочками лиственнаго лѣса. Этотъ характеръ не мѣняется до рѣки Большой Перы. Долина Большой Перы на всемъ протяженіи покрыта тайгой, лишь

*) Марь—мѣстное названіе кочковатаго луга на водораздѣлахъ.

изрѣдка прерываемой кочковатыми неглубоко заболоченными полянами. Характеръ тайги здѣсь нѣсколько иной: преобладаетъ бѣлая и черная береза, *) сосна, низкорослый дубъ и заросли низкаго полукустарнаго дубняка; лиственница попадается рѣдко. Ниже впаденія рѣки Малой Перы встрѣчаются распаханные участки, по рѣкѣ Зеѣ—заливные луга.

Относительно пригодности этого района для сельско-хозяйственной культуры нѣтъ такихъ положительныхъ цыфровыхъ данныхъ,



Эскаваторныя работы на Николаевскомъ пріискѣ.

какъ о Зее-Буреинской равнинѣ. Деревни здѣсь разбросаны крайне рѣдко, да и возникли онѣ очень недавно, чтобы можно было имѣть точныя статистическія данныя объ урожайности почвы. Однако, зажиточность крестьянъ въ деревняхъ этого района **), занимающихся исключительно сельскимъ хозяйствомъ, рѣзко бросается въ глаза, особенно если принять во вниманіе, что поселенцы эти обосновались здѣсь какихъ нибудь 5—6 лѣтъ. Наши рабочіе, взятые для

*) По мнѣнію старшаго землемѣра Переселенческаго Управленія Амурской области Карповича, черная береза—лучшій признакъ доброкачественности почвы.

**) Во время изысканій пришлось побывать въ деревняхъ Саскаль (на р. Бѣлой), Талали (на р. Талали), Костюковичи, Серебрянка и Рогачево (на рѣкѣ Голубой). Насколько намъ извѣстно, въ этомъ районѣ больше населенныхъ пунктовъ нѣтъ.

работъ на время изысканій изъ деревень Зее-Буреинской равнины, съ восторгомъ отзывались о необозримыхъ степныхъ пространствахъ, раскинувшихся отъ главнаго водораздѣла по направленію къ рѣкѣ Зеѣ и о широкихъ долинахъ-падяхъ, встрѣчаемыхъ по пути во время трассировки линіи.

Переселенческое Областное Управленіе обратило вниманіе на этотъ районъ и въ 1908 году приступило къ систематическому обслѣдованію его и отводу участковъ для переселенцевъ. Объ этихъ работахъ мы уже говорили, теперь же приведемъ въ высшей степени интересное мнѣніе объ этомъ районѣ Карповича *).

Старшему землемѣру Карповичу въ 1902 году было поручено:

1. Проложить базисъ отъ верховьевъ рѣчки Ивера по направленію на Черняево-Зейскую дорогу, съ такимъ расчетомъ, чтобы этотъ базисъ прошелъ по серединѣ казенно-свободныхъ земель, съ запада ограниченныхъ межею земель Амурскаго Казачьяго Войска, а съ востока—правымъ побережьемъ рѣки Зеи и

2. Изслѣдовать въ какой мѣрѣ означенная мѣстность пригодна въ сельско-хозяйственномъ отношеніи для заселенія и для веденія по урочищамъ самостоятельныхъ сельскихъ хозяйствъ и, вмѣстѣ съ симъ выяснить, гдѣ именно по району расположены наиболѣе удобныя въ лѣсохозяйственномъ отношеніи лѣсныя поросли.

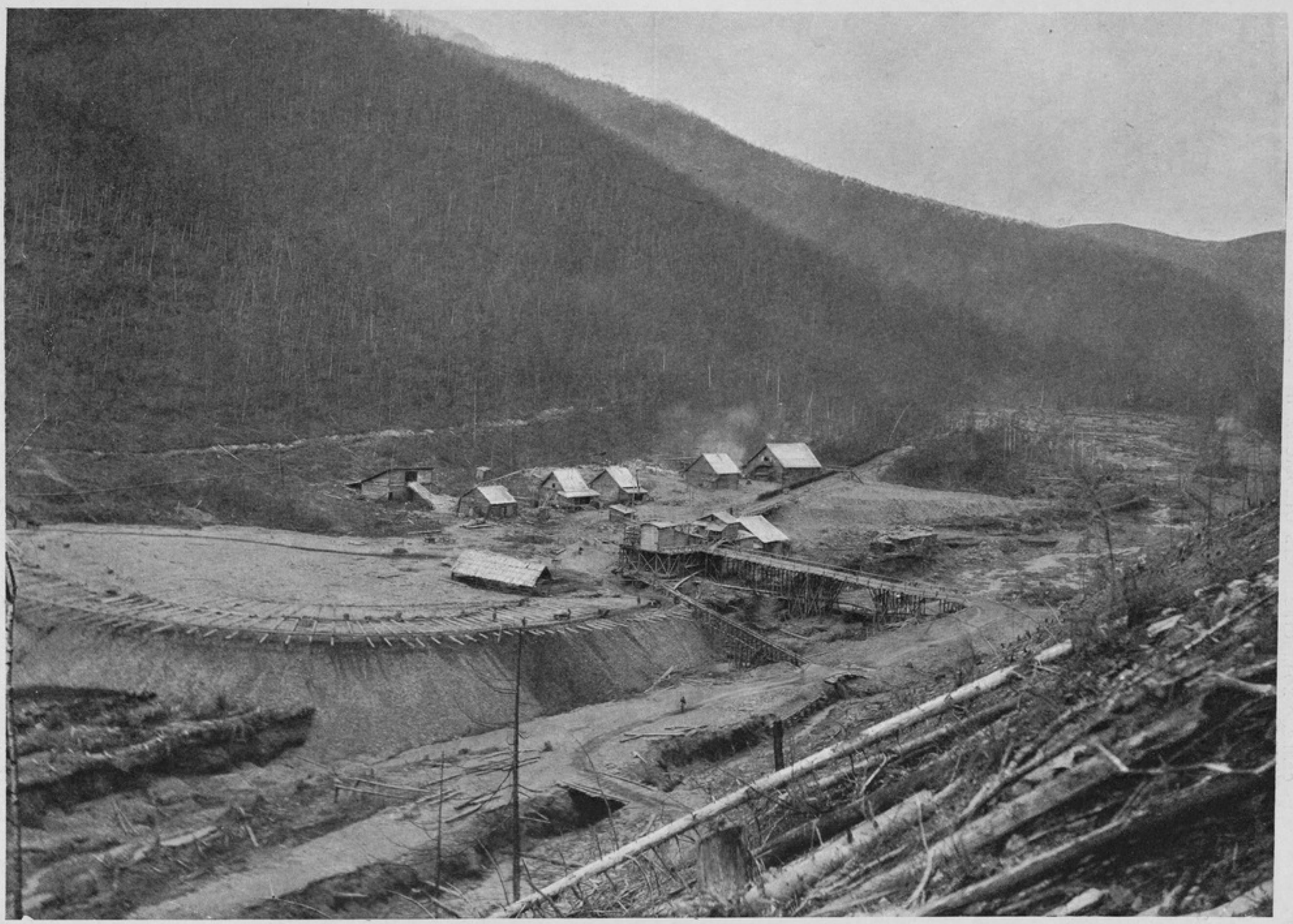
Такимъ образомъ, базисъ, проложенный Карповичемъ, протяженіемъ приблизительно въ 200 верстъ, проходилъ какъ разъ по серединѣ интересующей насъ мѣстности и оканчивался почти у почтовой станціи Улагачи, соотвѣтствующей желѣзно-дорожной станціи Агорта.

„Заканчивая на этомъ свой отчетъ“, говоритъ Карповичъ, „я долженъ замѣтить, что, изслѣдуя въ продолженіи трехъ мѣсяцевъ Амурско-Зейскій водораздѣлъ и сравнивая его съ мѣстностями Амурской области, въ которыхъ втеченіе 9-ти лѣтъ приходилось мнѣ отводить крестьянскіе надѣлы, я пришелъ къ заключенію, что качества почвы этого района вполнѣ удовлетворительны и даютъ полную возможность для занятія сельскимъ хозяйствомъ. Изобиліе строительнаго матеріала, открытые водные источники и удобства мѣстности для проложенія дорогъ дополняютъ всѣ условія для колонизаціи. Громадныя пространства, покрытыя строевымъ лѣсомъ, расположенныя въ системѣ рѣки Тыгды, дадутъ возможность завести обширное лѣсное хозяйство, а рѣка Тыгда представится удобною для эксплоатаціи путемъ весенняго сплава лѣсныхъ богатствъ въ ея верховьяхъ“.

Этими выдержками изъ прекраснаго отчета Карповича, мы закончимъ описаніе района Средне-Амурской желѣзной дороги въ

---

*) Отчетъ старшаго землемѣра Карповича о работахъ по изслѣдованію района между правымъ берегомъ рѣки Зеи, землями Амурскаго Казачьяго Войска, Черняево-Зейскою дорогою и истоками рѣчки Ивера (праваго притока рѣки Зеи).



Пріискъ Николаевскій на рѣкѣ Малый Караураккъ (правый притокъ р. Селемджи). К°. Ельцова и Левашева.

Вдали виднѣется разрѣзъ; оттуда на промывальную машину построена желѣзная дорога для подвоза породы. Для промыванія песковъ, за недостаткомъ воды, построенъ центробѣжный водоподъемъ; вода, промывающая пески, опять поступаетъ обратно въ прудъ. Слѣва—круговая (подвижная) желѣзная дорога для свалки промытыхъ песковъ.

сельско-хозяйственномъ отношеніи и перейдемъ къ жителямъ, населяющимъ этотъ районъ.

Сельское населеніе района.

Не считая очень рѣдкаго населенія, живущаго вверхъ отъ Джалинды (станція Керакъ противъ Джалинды) и внизъ отъ устья рѣки Буреи, можно считать, что Средне-Амурская желѣзная дорога (длиною 638 верстъ) и вѣтвь на Благовѣщенскъ (175 верстъ), протяженіемъ болѣе 800 верстъ должна будетъ обслуживать потребности въ средствахъ сообщенія населенія приблизительно въ 160.000 душъ, т. е. въ среднемъ на 1 версту линіи приходится всего 200 человѣкъ. Плотность эта въ 12 разъ меньше данныхъ Европейской Россіи. Такое рѣдкое населеніе даетъ поводъ думать, что мѣстныхъ грузовъ на проектируемой дорогѣ будетъ недостаточно. Однако, принимая во вниманіе, что указанная плотность населенія къ концу постройки Средне-Амурской желѣзной дороги должна значительно измѣниться, такое заключеніе будетъ неправильнымъ. Кромѣ того, говоря о мѣстныхъ грузахъ проектируемой желѣзной дороги, необходимо помнить, что размѣръ производства и потребленія жителей Амурской области, по сравненію ихъ съ населеніемъ Европейской Россіи, значительно превосходитъ таковой населенія Европейской Россіи.

Дѣйствительно, изслѣдованіе бюджетовъ амурскихъ старожиловъ и совершенно обосновавшихся переселенцевъ показываетъ, что жители Приамурья имѣютъ значительно большій бюджетъ, чѣмъ крестьяне Европейской Россіи.

На зажиточность мѣстнаго сельскаго населенія указываетъ, главнымъ образомъ, большая запашка.

Всего въ 1906 году было посѣяно крестьянами 143.418 десятинъ, всѣхъ крестьянъ мужского пола было 35.401, такимъ образомъ, на наличную мужскую душу приходилось запашки по 4,05 десятины. Тогда какъ въ Европейской Россіи въ 1893 году, напримѣръ, приходилось на мужскую наличную душу всего запашки 1,34 десятины *). Въ настоящее же время приходится еще меньше.

Слѣдствіемъ большой запашки является значительный остатокъ хлѣба на каждую наличную душу сельскаго населенія за вычетомъ необходимаго для посѣва, а именно, какъ видно изъ Приложенія № III, въ 1906 году этотъ остатокъ выразился:

---

*) Всего въ 46 губерніяхъ Европейской Россіи въ 1893 г. считалось крестьянъ мужского пола 33.324.998 душъ.

Посѣяно озимыхъ хлѣбовъ	. . . . .	18.965.753 дес.
„ яровыхъ „	. . . . .	25.629.284 „
Итого	. . . . .	44.595.037 дес.

Временникъ Центр. Стат. Комитета № 33. 1894 г.

„Населеніе сельскихъ Обществъ и количество у нихъ пахатной надѣльной земли по обслѣдованію 1893 г. о сельскихъ Обществахъ 46 губерній Европейской Россіи“.

Для крестьянскаго населенія въ . . . . 115,4 пуда.

Для казачьяго населенія въ . . . . . 41,1 „

Средній для всей Области въ . . . . . 91,1 „

Тогда какъ для Европейской Россіи средній остатокъ *) въ 1898 году, напримѣръ, составлялъ только 25,18 пуда.

Рѣка Брянта. Драга въ затонѣ во время ледохода.

Засѣвая большія площади земли, населеніе не въ состояніи обработать свои поля силами только своей семьи и прибѣгаетъ къ найму пришлыхъ рабочихъ, преимущественно китайцевъ и корейцевъ.

*) Колебанія остатка на одну наличную душу въ 1898 году по отдѣльнымъ губерніямъ Европейской Россіи и Привислянскимъ губерніямъ были очень значительны, какъ это видно изъ предлагаемой таблицы:

Губерніи въ нисходящемъ порядкѣ по остатку на одну душу внѣгородского населенія.	Остатокъ на одну душу обоего пола внѣгородского населенія всѣхъ хлѣбовъ въ пудахъ за посѣвомъ, кромѣ чечевицы, бобовъ и картофеля.
1. Таврическая	74,35
2. Херсонская	66,26
3. Екатеринославская	56,98
4. Бессарабская	55,04

Дабы сократить число наемныхъ рабочихъ вслѣдствіе дороговизны рабочихъ рукъ на Амурѣ, въ сельскихъ хозяйствахъ Области начали примѣнять земледѣльческія машины и орудія, по преимуществу американскіе плуги, жнеи, молотилки, сѣялки, вѣялки и пр.

Съ 1899 по 1907 г. такихъ орудій было пріобрѣтено:

ГОДЫ.	ПРІОБРѢТЕНО.	
	Орудій.	На сумму въ рубляхъ.
1899	2.328	232.616
1900	2.885	295.970
1901	3.330	519.917
1902	2.926	545.501
1903	2.241	326.380
1904	1.434	307.650
1905	1.506	223.349
1906	2.644	524.627
1907	3.082	747.696

Губерніи въ нисходящемъ порядкѣ по остатку на одну душу внѣгородского населенія.	Остатокъ на одну душу обоего пола внѣгородского населенія всѣхъ хлѣбовъ въ пудахъ за посѣвомъ, кромѣ чечевицы, бобовъ и картофеля.
5. Донского Войска Область	45,17
6. Лифляндская	41,24
7. Курляндская	38,27
8. Полтавская	38,11
9. Плоцкая	37,00
10. Харьковская	33,61
11. Курская	33,24
12. Тамбовская	33,03
13. Воронежская	31,39
14. Подольская	31,21
15. Кіевская	30,83
16. Калишская	30,41

Затѣмъ слѣдуютъ 19 губерній, въ которыхъ остатокъ колебался между 20—30 пудами, далѣе идутъ 20 губерній съ остаткомъ отъ 10 до 20 пудовъ и, наконецъ,

56. Самарская	8,75
57. Симбирская	8,57
58. Архангельская	7,17
59. Уфимская	6,69
60. Казанская	3,36

Средній же остатокъ зернового хлѣба на одну наличную душу составлялъ въ 1898 году 25,18 пуда и превышалъ среднее, необходимое для прокормленія количество хлѣба—13 пудовъ—на 12,18 пуда.

Урожай 1898 г. Стр. IX. Годъ XLVI.

Съ 1906 года земледѣльческія орудія стали пріобрѣтаться уже цѣлыми крестьянскими обществами и притомъ непосредственно въ Америкѣ.

Такимъ образомъ, въ одномъ только 1907 году крестьянами было куплено сельско-хозяйственныхъ машинъ на 747.696 рублей, что составляетъ на каждый дворъ *) по 70,45 рубля.

Однимъ словомъ, амурскіе крестьяне живутъ помѣщиками: засѣваютъ большія площади земли, ведутъ большое хозяйство при помощи американскихъ усовершенствованныхъ сельско-хозяйственныхъ орудій, ежегодно доставляютъ хлѣба въ интендантство для продовольствія войскъ болѣе 2-хъ милліоновъ пудовъ пшеницы и овса и столько же сплавляютъ на пароходахъ въ Приморскую область.

Однако, надо полагать, что предѣлъ развитію сельско-хозяйственной культуры въ Области нынѣ достигнутъ вслѣдствіе отсутствія путей сообщенія.

Свободные избытки зерновыхъ хлѣбовъ въ настоящее время требуютъ вывоза, а вывозъ тормозится современными способами передвиженія.

Въ настоящее время свободный избытокъ зерновыхъ хлѣбовъ вывозится рѣкою Амуромъ. Такой способъ транспортированія, практикуемый въ силу необходимости, представляетъ, однако, весьма существенныя неудобства и затрудненія, о которыхъ мы говорили. Но для хлѣбныхъ грузовъ эти неудобства рѣчного транспортированія усугубляются еще слѣдующимъ.

Навигація на Амурѣ прекращается зимою почти на семь мѣсяцевъ **), причемъ навигація на Амурѣ въ сентябрѣ испытываетъ особенныя затрудненія вслѣдствіе мелководья.

Такимъ образомъ, періодъ навигаціи удобной для хлѣбныхъ грузовъ весьма ограниченъ, и хлѣбъ, закупаемый для сплава, нерѣдко хранится на складахъ втеченіе всей зимы, являясь изъятымъ изъ торговаго оборота мертвымъ капиталомъ нерѣдко тогда именно, когда усиливается спросъ и цѣны повышаются.

Кратковременностью навигаціи обусловливаются также значительныя колебанія въ стоимости рѣчного фрахта для хлѣбныхъ грузовъ, размѣръ каковаго находится въ зависимости отъ числа наличныхъ баржъ, количества ожидающаго отправки хлѣба и т. п.

Такъ, въ 1907 году ***), какъ разъ во время хлѣбной кампаніи цѣны на буксирные пароходы страшно возросли: пароходъ нельзя было арендовать менѣе, какъ за 450—500 рублей въ день баржи же невозможно было получить ни за какія деньги.

Несомнѣнно Амурская желѣзная дорога совершенно измѣнитъ нынѣшнее положеніе хлѣбной отпускной торговли и отразится са-

*) Коихъ въ Области было 10.612. Обзоръ за 1907 годъ, стр. 5.

**) См. въ Приложеніи № XVIII справку объ открытіи и закрытіи навигаціи съ 1900 по 1908 годъ по рѣкамъ Амурскаго бассейна.

***) Сообщеніе А. Н. Чиколева. „О нашемъ Дальнемъ Востокѣ". Стр. 17.

мымъ благотворнымъ образомъ на развитіи вообще сельско-хозяйственной культуры Области.

Проведеніе желѣзной дороги, усиливъ притокъ населенія, разовьетъ до значительныхъ размѣровъ сельскую культуру, переселенцы распашутъ новыя мѣста и, какъ показано выше, мѣста въ настоящее время признаваемыя негодными (заболоченныя) и лѣсистыя мѣстности, подъ вліяніемъ искусственныхъ пріемовъ и естественныхъ причинъ, скоро окультивируются, все это усилитъ ростъ сельскаго хозяйства и разовьетъ интенсивность въ производствѣ хлѣбныхъ злаковъ. Возможность при рельсовомъ пути въ любой моментъ найти сбытъ для продуктовъ сельскаго хозяйства за предѣлами Области само-собой будетъ поощрять крестьянъ засѣвать лишнія десятины безъ риска не найти сбыта хлѣба на мѣстномъ рынкѣ.

Большое число войскъ въ Приморской области заставляетъ прибѣгать къ покупкѣ пищевыхъ продуктовъ въ сосѣдней Манджуріи.

По рельсовому пути все это можно будетъ доставить съ Амура, выигрывая при этомъ на времени, на стоимости продуктовъ и на томъ, что деньги не будутъ уходить въ Китай.

Желѣзная дорога и золотопромышленность.

Не меньшее, если не большее вліяніе окажетъ желѣзная дорога и на золотопромышленныя предпріятія

Разсмотрѣвъ тѣ условія, въ которыхъ находится перевозка грузовъ на пріиска, а также цѣны на перевозку этихъ грузовъ, можно выразить цыфрами то, что дастъ Средне-Амурская желѣзная дорога существующимъ уже золотопромышленнымъ предпріятіямъ.

Въ 1907 году населенія *) на пріискахъ было:

Въ округѣ Зейскомъ	11.132	человѣка
„ „ Буреинскомъ	8.383	„
„ „ Хинганско-Сутарскомъ .	1.044	„
„ „ Джалиндинскомъ	1.945	„
Итого . .	22.504	человѣка.

Въ Приложеніи **) указано, что на каждаго рабочаго приходится доставить въ годъ около 80 пудовъ пищевыхъ и другихъ грузовъ; тамъ же мы приводимъ, что для добычи одного пуда золота расходуется на рабочихъ лошадей въ среднемъ до 1.325 пудовъ овса и прочихъ продуктовъ 5.075 пудовъ, а всего на одинъ пудъ добытаго золота требуется доставить на пріискъ 6.400 пудовъ.

Если примемъ, что кромѣ фуража и продуктовъ для рабочихъ, другихъ грузовъ требуется на пріиска всего только 20% количества необходимыхъ для рабочихъ продуктовъ, то получимъ слѣдующую таблицу:

*) Обзоръ за 1907 годъ. Стр. 19.

**) Количество припасовъ для золотопромышленныхъ предпріятій Амурской области. Приложеніе № XXV.

Районы.	Въ 1907 году намыто золота пудовъ.	Требуется всѣхъ грузовъ для пріисковъ *).	Требуется для пріисковъ овса.
		Въ тысячахъ пудовъ.	
1. Верхняго Амура и пріисковъ системы Джалинды	73	190	100
2. Города Зеи и рѣки Верхней Зеи	414	1.070	550
3. Селемджинскій	100	605	130
4. Буреинскій	42	200	55
5. Хинганско-Сутарскій . . .	70	120	90
Итого . . .	699 **)	2.185	925

Мы не помѣстили сѣна, хотя таковое тоже подвозится ко многимъ пріискамъ.

Для дальнѣйшихъ подсчетовъ примемъ, что всѣ пищевые и прочіе продукты для рабочихъ идутъ по желѣзной дорогѣ изъ Благовѣщенска по тарифу 1/50 копейки съ пуда и версты, а овесъ по тому же тарифу съ промежуточныхъ станцій Средне-Амурской желѣзной дороги.

Очевидно, что съ постройкой желѣзной дороги совершенно измѣнятся тѣ пути, по которымъ нынѣ идутъ грузы на пріиска, явятся новые распредѣлители — склады, которыми, конечно, будутъ ближайшія къ золотопромышленнымъ районамъ желѣзнодорожныя станціи.

Такъ напримѣръ:

1. До пріисковъ группы Джалинды, Янкана и Ингагли, а также въ районъ Верхняго Амура, очевидно, послѣ постройки желѣзной дороги грузы пойдутъ изъ Благовѣщенска не пароходами на пристань Рейново и далѣе гужомъ 110 верстъ по Джалиндинской дорогѣ, а по желѣзной дорогѣ до станціи Керакъ или станціи Неверъ, откуда уже гужомъ всего 50 верстъ, а это составитъ экономію ***) золотопромышленникамъ названной группы, согласно таблицѣ Приложенія № XIII, болѣе 68 копеекъ съ пуда груза, а на доставкѣ овса даже болѣе, такъ какъ овесъ будетъ доставляться конечно, не изъ Благовѣщенска, а со станцій ближайшихъ.

---

*) Количество подсчитано согласно приведенному числу пріисковаго населенія.

**) См. Приложеніе № IV.

***) Отъ Благовѣщенска до станціи Керакъ желѣзнодорожный тарифъ 12,16 копейки съ пуда (разстояніе 608 верстъ), плата за провозъ гужомъ средняя за пудоверсту 0,645 копейки а за 50 верстъ 32,25 копейки, а всего слѣдовательно 44,41 коп. съ пуда, нынѣ же средняя плата равна 112,5 копейки. См. Приложеніе № XIII.

На всей же доставкѣ экономія будетъ

до 200.000 рублей.

2. Районъ города Зеи и складовъ рѣки Верхней Зеи. Въ этотъ районъ, очевидно, грузы пойдутъ со станціи Агорта, находящейся въ 412 верстахъ отъ Благовѣщенска. Взявъ среднее между современными тарифами лѣтнимъ и зимнимъ (см. то же Приложеніе № XIII), найдемъ, что для этого района экономія будетъ равна приблизительно 60 копейкамъ на 1 пудъ груза, а на всю доставку

900.000 рублей.

3. Хинганскій районъ пересѣчется какъ разъ желѣзной дорогой и это дастъ ему экономію въ

100.000 рублей.

4. Всѣ грузы для Селемджинскаго района пойдутъ, конечно, отъ желѣзнодорожной станціи ближайшей къ пересѣченію желѣзной дорогой рѣки Зеи и это удешевитъ доставку грузовъ въ этотъ районъ по крайней мѣрѣ на

150.000 рублей.

5. Для Буреинскаго района — уменьшеніемъ платы за доставку грузовъ будетъ служить разница тарифовъ по желѣзной дорогѣ отъ Благовѣщенска до станціи Дія и нынѣшняго — отъ Благовѣщенска до Пайканскаго склада, что составитъ экономіи около 40 копеекъ на пудѣ или на всей доставкѣ болѣе

80.000 рублей.

Такимъ образомъ, постройка Средне-Амурской желѣзной дороги дастъ экономію въ доставкѣ грузовъ существующимъ нынѣ золотопромышленнымъ предпріятіямъ Области въ

1.430.000 рублей,

что составитъ на одинъ пудъ добываемаго золота экономіи

2.046 рублей.

Въ настоящее время добыча золота въ Области обходится въ среднемъ въ 13.500 рублей за одинъ пудъ *), то есть постройка Средне-Амурской желѣзной дороги немедленно дастъ болѣе 15% экономіи отъ расходовъ производства.

Принимая во вниманіе, что изъ уже заявленныхъ площадей, золотоносность которыхъ уже доказана въ такой мѣрѣ, что ихъ можно разрабатывать уже теперь, при современныхъ условіяхъ разрабатывается только 41,7% **), можно судить какой толчокъ дастъ золотопромышленности постройка Средне-Амурской желѣзной дороги.

Кромѣ того, рельсовый путь несомнѣнно окажетъ огромное вліяніе и на самые способы добычи золота. Такъ, напримѣръ, меха-

*) См. Рязановъ Приложеніе: Таблицы съ I по XIV.

**) Тове. Приложеніе № 50 къ стр. 271.

ническому способу разработки золота драгами при существованіи желѣзной дороги можно предсказать хорошую будущность; по крайней мѣрѣ, небольшіе опыты, сдѣланные въ этомъ направленіи, вполнѣ доказали его пригодность. То обстоятельство, что этотъ способъ до сихъ поръ не получилъ широкаго примѣненія, зависитъ исключительно отъ указанныхъ выше общихъ причинъ, и, главнымъ образомъ, отъ недостатка техническихъ знаній и отсутствія заводовъ, благодаря чему приходится выписывать драги изъ Европы или изъ Америки, причемъ перевозка иногда превышаетъ и безъ того высокую ихъ стоимость, а на мѣстѣ не имѣется возможности произвести сколько-нибудь капитальнаго ремонта.

Хотя золотоносность земель Амурской области велика, разсыпного золота хватитъ еще на многія поколѣнія, тѣмъ не менѣе будущность золотопромышленности Области все-таки въ рудномъ золотѣ. До-нынѣ эта отрасль золотопромышленности не находила себѣ осуществленія, несмотря на то, что изобиліе именно жильнаго золота въ Амурской области несомнѣнно и зарегистровано. Но такъ какъ для разработки его требуются большіе капиталы, которые будутъ вкладываться въ это дѣло только тогда, когда будетъ увѣренность въ возможности удобно и срочно доставлять на рудники рабочую силу, матеріалы и орудія, то поэтому, безъ устройства въ Области путей сообщенія, невозможно разсчитывать на разработку золотыхъ рудниковъ.

Въ настоящее время иностранные капиталы нельзя достать даже на предпріятія, имѣющія точныя изслѣдованія жильнаго золота, такъ какъ даже при благопріятныхъ результатахъ развѣдокъ, по отзывамъ иностранцевъ, невозможно начать правильную добычу золота безъ существованія путей сообщенія въ Краѣ.

Постройка Средне-Амурской желѣзной дороги облегчитъ разработку золота въ его коренныхъ мѣсторожденіяхъ, такъ какъ подъѣздные, колесные и рельсовые пути отъ магистрали къ пріисковымъ районамъ само-собою тотчасъ же будутъ устроены самими золотопромышленниками тамъ, гдѣ нельзя будетъ использовать водныхъ путей. Явится полная возможность подвезти не только продовольствіе рабочимъ и матеріалы, но и доставить очень сложныя машины для разработки жильнаго золота.

Однимъ словомъ, Амурская магистраль, пройдя параллельно пріисковымъ районамъ, несомнѣнно подыметъ золотопромышленность, привлечетъ рабочую силу изъ Россіи и совершенно освободитъ пріиска отъ китайскихъ рабочихъ, которые прежде были желательнымъ на пріискахъ элементомъ, а послѣднее время, въ виду совершаемыхъ ими воровства, грабежей и убійствъ, сдѣлались элементомъ вреднымъ, отъ котораго желательно освободиться возможно скорѣе.

Заканчивая этимъ обзоръ вліянія желѣзной дороги на золотопромышленность въ Области, мы должны, однако, сказать, что для

грузового движенія Средне-Амурской желѣзной дороги непосредственно золотопромышленность серьезной роли играть всетаки не можетъ, но развитіе золотопромышленности подъ вліяніемъ рельсоваго пути дастъ огромный доходъ и выгоды государству косвеннымъ путемъ. Что развитію золотопромышленности будетъ данъ толчокъ съ постройкой Средне-Амурской желѣзной дороги—это мы уже видѣли.

Дѣйствительно, въ настоящее время въ Амурской области, даже при содержаніи въ 100 пудахъ песку одного золотника золота и болѣе пріиска бросаются какъ негодные и вновь находимые не разрабатываются въ виду уже выше изъясненной неслыханной дороговизны доставки съѣстныхъ припасовъ, сырья, машинъ и другихъ матеріаловъ къ мѣсту разработки. Подъ вліяніемъ же желѣзной дороги доставка сдѣлается дешевле, всѣ расходы производства по добычѣ золота уменьшатся, какъ мы уже говорили, болѣе чѣмъ на 15%, а посему возможно будетъ разрабатывать пріиска съ болѣе бѣднымъ содержаніемъ золота.

Развитіе же золотопромышленности повлечетъ за собой развитіе въ Области другихъ промысловъ и торговли, какъ слѣдствіе постепеннаго увеличенія количества населенія и образованія около розсыпей и жильныхъ мѣсторожденій крупныхъ поселковъ.

Другія ископаемыя. Будучи богата золотомъ, Амурская область, повидимому, не бѣднѣе другими полезными ископаемыми. Мы уже указывали раньше извѣстныя мѣсторожденія различныхъ полезныхъ ископаемыхъ.

Изъ послѣднихъ особенное вниманіе должно быть удѣлено желѣзнымъ рудамъ, такъ какъ Край чрезвычайно нуждается въ развитіи желѣзодѣлательной промышленности, и, на первыхъ порахъ, даже выплавка чугуна на древесномъ углѣ могла бы имѣть для него большое значеніе. Къ сожалѣнію, до сихъ поръ всѣ были заняты исключительно золотомъ и другихъ полезныхъ ископаемыхъ почти не искали, а потому въ этомъ направленіи новыя изслѣдованія особенно необходимы и они будутъ, конечно, сдѣланы, какъ только пройдетъ желѣзнодорожный путь

Прежде всего слѣдовало бы обратить вниманіе на тѣ пункты, въ которыхъ присутствіе желѣзныхъ рудъ уже обнаружено, особенно на мѣсторожденія краснаго желѣзняка въ области Малаго Хингана по рѣчкамъ Лиственной и Озерной, правымъ притокамъ рѣки Самары *), гдѣ имѣются, повидимому, руды хорошаго качества; въ верховьяхъ Самары открыты также признаки присутствія мѣди. Кромѣ того, желѣзныя руды обнаружены на среднемъ теченіи Зеи, въ небольшомъ разстояніи къ востоку отъ рѣки, между устьями рѣчекъ Тыгды и Дабкура.

---

*) Впадающей въ Амуръ съ лѣвой стороны, ниже поселка Пузино.

Кромѣ того, для удовлетворенія нуждъ желѣзной дороги разовьется каменоугольная промышленность, тѣмъ болѣе, что вопросъ замѣны дровъ каменнымъ углемъ или нефтью для пароходства на Амурѣ стоитъ также уже на очереди.

Какъ ни кажется страннымъ, а между тѣмъ это фактъ, что на Амурѣ стали дороги дрова. Произошло это оттого, что ближайшіе къ рѣкѣ лѣса повырублены безпорядочно. Главная же причина—наше жестокое, хищническое истребленіе лѣсовъ; лѣса жгутъ безъ всякой надобности и жалости; зачастую густой дымъ отъ паловъ стоитъ надъ рѣкой и, какъ туманъ, затрудняетъ судоходство. Дороговизна дровъ заставитъ обратиться къ отопленію какъ пароходовъ, такъ и паровозовъ каменнымъ углемъ, который обнаруженъ во многихъ мѣстахъ Амурской области.

Говорить о вліяніи желѣзной дороги на торговлю не приходится. Это ясно само собою. Уже вслѣдствіе одного того, что желѣзная дорога несомнѣнно окажетъ регулирующее вліяніе на цѣны перевозокъ, торговля выйдетъ изъ области спекуляціи и риска. (См. Приложеніе № XXX о вліяніи Сибирской желѣзной дороги на торговопромышленную жизнь Сибири).

Разсматривая вліяніе проектируемой желѣзной дороги, мы взяли только крупныя стороны хозяйственной жизни Приамурья, не вникая въ детали, но и приведенныхъ данныхъ, полагаемъ, вполнѣ достаточно.

При проведеніи рельсоваго пути хозяйственная жизнь Края, выбитая изъ рамокъ традиціоннаго застоя, выйдетъ изъ темнаго тупика и новыя отрасли хозяйства, а также эксплоатація природныхъ богатствъ Края дадутъ сильный толчокъ къ развитію въ немъ торговли, промышленности, сельскаго хозяйства, словомъ, всего того, что даетъ работу желѣзной дорогѣ. И если уже и теперь, когда едва только пронесся слухъ объ Амурской желѣзной дорогѣ, со всѣхъ концовъ Россіи за поисками работы народъ двинулся на Амуръ, то при постройкѣ и проведеніи желѣзной дороги можно ожидать энергичнаго передвиженія изъ центра на нашу отдаленную окраину представителей и труда, и капитала. Большой процентъ рабочаго люда осядетъ на новыхъ мѣстахъ, заселитъ на первыхъ порахъ придорожную полосу и, увеличиваясь количественно, постепенно, естественнымъ путемъ, по мѣрѣ заселенія свободныхъ земель, начнетъ разселяться вглубь и въ недалекомъ будущемъ, тамъ, гдѣ сейчасъ шумитъ вѣковая тайга, гуляютъ лѣсные пожары, лежитъ пустынная марь—зазвенитъ топоръ дровосѣка, стальной плугъ пахаря распашетъ цѣлину и загудитъ фабричный гудокъ. Новая энергія, новыя

лица и дѣла принесутъ Краю лучшую жизнь и создадутъ живѣйшую связь общекультурныхъ и чисто-экономическихъ интересовъ между окраиной и центромъ.

Желѣзная дорога и водные пути.

Теперь разсмотримъ вопросъ о взаимодѣйствіи Амурской желѣзной дороги и воднаго пути по рѣкѣ Амуру.

Говоря о транзитныхъ грузахъ, мы указали, что пароходство по рѣкѣ Амуру оказалось не въ состояніи конкуррировать съ Китайской Восточной желѣзной дорогой и что открытіе сплошного движенія по этой желѣзной дорогѣ если не совершенно убило пароходство на Амурѣ, то, во всякомъ случаѣ, отвлекло отъ Амура транзитные грузы и свело этотъ водный путь на роль мѣстнаго пути, обслуживающаго только прилегающія къ нему непосредственно области.

Однако, если Китайская Восточная желѣзная дорога такъ вредно отразилась на Амурскомъ судоходствѣ, то это не даетъ права полагать, что такъ же вредно отразится на немъ и постройка Амурской желѣзной дороги.

Конечно, съ постройкой Амурской желѣзной дороги большинство грузовъ, нынѣ перевозимыхъ на пароходахъ, пойдетъ по желѣзной дорогѣ, но явятся новые грузы, новыя требованія будутъ предъявлены пароходному сообщенію и нѣтъ данныхъ полагать, что Амурская желѣзная дорога убьетъ Амурское пароходство.

Практика существующихъ параллельно водныхъ и желѣзнодорожныхъ путей выработала неопровержимыя данныя, что съ постройкой желѣзной дороги параллельно судоходной рѣкѣ, на послѣдней не только не падаетъ судоходство, но развивается, и это понятно. Желѣзная дорога, сама по себѣ даетъ такой громадный толчокъ къ оживленію экономической жизни края, вызываетъ такой подъемъ производительныхъ силъ, что обыкновенно грузовъ хватаетъ и на желѣзную дорогу и на рядомъ лежащій водный путь и оба они существуютъ рядомъ, не конкуррируя, а мирно дѣля грузы, причемъ на долю воднаго пути остаются всѣ малоцѣнные, громоздкіе грузы, не требующіе срочной доставки.

Кромѣ волжскаго пароходства, успѣшно конкуррирующаго съ желѣзнодорожными путями, это положеніе особенно ярко подтверждается исторіей Обь-Енисейскаго канала.

Проектъ устройства Обь-Енисейскаго канала былъ составленъ на основаніи изысканій Министерства Путей Сообщенія, произведенныхъ съ 1875 по 1879 г.; предположенная пропускная способность новаго пути, а именно, для судовъ, подымающихъ 18.000 пудовъ груза, представлялась въ то время достаточной. Стоимость осуществленія проекта была исчислена въ 10 милліоновъ рублей.

Къ сожалѣнію, начатое въ 1883 году исполненіе проекта было вскорѣ прервано недостаткомъ отпускавшихся на работы кредитовъ. Въ Государственномъ Совѣтѣ было принято въ 1885 году новое рѣшеніе: осуществить сооруженіе Обь-Енисейскаго канала не по пер-

воначально одобренному проекту, а на первое время, въ видѣ опыта, для судовъ только маломѣрныхъ, грузоподъемностью не свыше 5.000 пудовъ. Мотивомъ такого рѣшенія послужила экономія въ денежныхъ средствахъ, новизна дѣла и возникшее недовѣріе къ важности воднаго соединенія Оби и Енисея для торговыхъ интересовъ Сибири.

На основахъ этого рѣшенія и были произведены работы по сооруженію Обь-Енисейскаго канала уже не какъ большого соединительнаго „пути", а скорѣе какъ „водной тропы" и закончены въ 1898 году, причемъ было израсходовано только 3.500.000 рублей.

Окончаніе работъ на каналѣ совпало съ окончаніемъ постройки Сибирской дороги.

Прошло 12 лѣтъ и нынѣ, съ развитіемъ промышленной и торговой жизни въ Сибири и направленной туда волной переселенческаго движенія, признано необходимымъ приступить къ постройкѣ второго пути Сибирской желѣзной дороги и переустройству перваго. *И одновременно поднять вопросъ о водныхъ путяхъ* и ихъ приспособленіи какъ для мѣстныхъ нуждъ, такъ и для транзитнаго движенія. Министерство Путей Сообщенія считаетъ, что вопросъ о водныхъ путяхъ получаетъ именно теперь особое значеніе, почему нынѣ разрабатывается проектъ переустройства воднаго пути между Обью и Енисеемъ по тому же направленію, съ приспособленіемъ пути для большемѣрныхъ судовъ грузоподъемностью до 100.000 пудовъ.

Необходимость созданія воднаго транзитнаго пути сначала между Обью и Енисеемъ, а затѣмъ и по рѣкѣ Ангарѣ до Байкала, то есть *параллельно Сибирской желѣзной дорогѣ*, подтверждена въ позднѣйшее время постановленіемъ иркутскаго совѣщанія 1906 года о нуждахъ Сибири въ путяхъ сообщенія. Въ этомъ совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Иркутскаго генералъ-губернатора были объединены представители всѣхъ мѣстныхъ интересовъ Края.

Работы по приспособленію Обь-Енисейскаго канала для большемѣрныхъ судовъ упомянутымъ совѣщаніемъ поставлены на первую очередь. Въ томъ же смыслѣ высказался и восточный порайонный комитетъ 1908 года по вопросамъ о массовой перевозкѣ грузовъ въ Западной Сибири.

Военное вѣдомство также признаетъ осуществленіе водной западно-сибирской магистрали, въ частности Обь-Енисейскаго сообщенія для большемѣрныхъ судовъ, полезнымъ мѣропріятіемъ.

Исторія Обь-Енисейскаго канала вполнѣ характеризуетъ взаимоотношеніе желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей.

Пока не было желѣзной дороги признано было достаточнымъ строить каналъ для судовъ грузоподъемностью только 5.000 пудовъ вмѣсто предполагаемыхъ 18.000.

Построена желѣзная дорога и жизнь выдвигаетъ требованіе перестроить каналъ уже для судовъ грузоподъемностью 100.000 пудовъ.

Этого примѣра вполнѣ достаточно, чтобы съ увѣренностью сказать, что судоходство по Амуру только выиграетъ съ постройкой Амурской желѣзной дороги. Вообще, регулируя умѣло тарифныя ставки, рельсовый и водные пути только взаимно дополнятъ другъ друга, а не явятся антагонистами, отбивающими другъ у друга грузы.

Затѣмъ, на долю пароходовъ остается обширнѣйшій районъ дѣятельности по рѣкамъ Зеѣ, Буреѣ, Селемджѣ, Амгуни, Уссури, Сунгари и по Амуру отъ Хабаровска до Николаевска.

Вникая внимательно во всѣ обстоятельства, находящіяся въ связи съ проектируемой Амурской желѣзной дорогой, взвѣшивая доводы за и противъ, должно придти къ заключенію, *что дорога для Края нужна безусловно и постройку ея нельзя откладывать на десятки лѣтъ.*

Чѣмъ скорѣе будутъ заселены Амурская и Приморская области, чѣмъ основательнѣе укрѣпится государство на дальневосточной окраинѣ, тѣмъ будетъ меньше шансовъ считаться съ желтой опасностью. Китай, потрясенный событіями послѣдняго времени, подъ вліяніемъ Японіи, рѣшительно вступилъ на путь великихъ реформъ, какъ политическаго, такъ и экономическаго свойства. Имъ намѣчена цѣлая сѣть новыхъ желѣзныхъ дорогъ и, между прочимъ, сдѣланы детальныя развѣдки желѣзно-дорожной колеи по направленію къ Айгуну. По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ лицами посланными мною при возвращеніи съ изысканій изъ города Благовѣщенска сухимъ путемъ черезъ Айгунъ по Китайской территоріи на городъ Цицикаръ, первый участокъ желѣзной дороги Цицикаръ-Айгунъ уже построенъ на протяженіи 21-й версты отъ станціи Цицикаръ Восточно-Китайской желѣзной дороги до города Цицикара и линія эта несомнѣнно будетъ продолжена китайцами до Айгуна и Благовѣщенска. Правда, дорога эта узкоколейная, но она всежъ-таки создастъ новое соединеніе Амурской области съ Манджуріей.

Очевидно, на первыхъ порахъ здѣсь преслѣдуются соображенія стратегическаго характера и главная цѣль—укрѣпленіе пограничной полосы, которая, сказать кстати, дѣятельно заселяется переселенцами изъ внутренняго Китая.

Въ случаѣ осложненій, къ каковымъ въ настоящее время слишкомъ много разныхъ причинъ, придется лицомъ къ лицу столкнуться съ сильнымъ врагомъ, могущимъ оборудовать милліонную армію и имѣющимъ въ Манджуріи подъѣздные пути. Слѣдовательно, вопросъ о своевременности проведенія Амурской желѣзно-дорожной линіи есть вопросъ существеннѣйшей важности. Трудно предвидѣть всѣ послѣдствія, которыя могутъ произойти отъ промедленія постройки желѣзной дороги въ Приамурьѣ. Недавнее прошлое до сихъ поръ живетъ со всѣми своими ужасами въ памяти Приамурцевъ, пережившихъ въ 1900 году Китайскую войну и осаду Благовѣщенска.

Насколько проведеніе въ Приамурьѣ желѣзной дороги важно съ точки зрѣнія сохраненія этой окраины за Россіей, настолько же оно необходимо въ видахъ развитія торговыхъ сношеній съ Китаемъ и предотвращенія мирнаго культурнаго завоеванія Края желтолицыми. Издавна существующія торговыя сношенія между нами и нашимъ сосѣдомъ, вслѣдствіе подъема общаго уровня жизни Края по всѣмъ отраслямъ народнаго хозяйства, окрѣпнутъ и свяжутъ тѣснѣйшими узами единенія два могущественныхъ государства. Нарушеніе политическаго и экономическаго равновѣсія одинаково будетъ затрагивать интересы обѣихъ сторонъ и это послужитъ лучшей гарантіей къ сохраненію на нашемъ Дальнемъ Востокѣ политики мирнаго преуспѣянія.

Съ этой точки зрѣнія особенно важенъ средній участокъ Амурской желѣзной дороги, который, кромѣ того, выгодно въ экономическомъ отношеніи эксплоатировать возможно скорѣе, почему и слѣдуетъ не откладывать постройки его до окончанія западнаго участка, а приступить къ сооруженію средней части Амурской желѣзной дороги возможно скорѣе.

Кромѣ устройства желѣзной дороги одновременно слѣдуетъ проектировать и устроить сѣть грунтовыхъ дорогъ.

Среди цѣлаго ряда причинъ, вредно вліяющихъ на ходъ заселенія и экономическій подъемъ Амурскаго края, основною и наиболѣе вредною, должно быть признано полное бездорожье. Благодаря ему страдаютъ всѣ стороны мѣстной жизни, сельское хозяйство и золотопромышленность, являющіяся до сихъ поръ краеугольнымъ камнемъ, на которомъ зиждется все развитіе Края и которыя въ будущемъ должны получить еще болѣе важное государственное значеніе. Своеобразныя климатическія и природныя условія усугубляютъ тяжесть такого положенія и безъ радикальныхъ мѣръ въ этомъ направленіи, трудно расчитывать на какой либо прогрессъ въ близкомъ будущемъ. Конечно, проведеніе новой желѣзнодорожной линіи составитъ цѣлую эпоху въ жизни разсматриваемой Области, но чтобы какъ слѣдуетъ ею воспользоваться и расширить сферу ея вліянія, необходимо, возможно скорѣе приступить къ улучшенію существующихъ и проведенію новыхъ путей сообщенія, главнымъ образомъ, простыхъ колесныхъ дорогъ, которыя дадутъ цивилизаціи возможность проникнуть въ самую глубь дикой страны.

Для доставки матеріаловъ къ проектируемой Амурской желѣзной дорогѣ потребуется устроить нѣсколько грунтовыхъ дорогъ къ рѣкамъ Амуру и Зеѣ, а также къ лѣснымъ дачамъ. Этимъ обстоятельствомъ слѣдуетъ воспользоваться и построить эти дороги такъ, чтобы онѣ, во-первыхъ, согласовались по возможности съ удобствами переселенцевъ и, во-вторыхъ, чтобы онѣ не имѣли временнаго характера, а могли бы

впослѣдствіи служить подъѣздными дорогами, безъ которыхъ невозможна успѣшная колонизація и общее развитіе Края.

Все вышеизложенное должно послужить къ выясненію вопросовъ о томъ, что представляетъ собою Приамурскій край, стоитъ ли проводить по этому Краю желѣзную дорогу и какое значеніе имѣетъ для Россіи въ политическомъ и экономическомъ отношеніяхъ нашъ Дальній Востокъ.

Очевидно, что если Китай или Японія оторвутъ Приамурскій край отъ Россіи, то вся Сибирь, а съ нею и Россія окажется отрѣзанной отъ свободнаго выхода въ Тихій Океанъ — эту будущую арену міровой дѣятельности всѣхъ народностей земного шара. Если экономической жизни нашей родины тяжело отъ замкнутости Балтійскаго и Чернаго морей, то думается, будетъ еще тяжелѣе лишиться выхода на открытые берега Великаго Океана: вѣдь такой другой міровой торгово-промышленной арены для насъ нѣтъ. А такъ какъ мы достигаемъ ея черезъ Амуръ, то, естественно, что уже въ силу этого окраина имѣетъ огромное государственное значеніе. Если это вѣрно, то, въ такомъ случаѣ, и не можетъ быть двухъ мнѣній въ вопросѣ объ Амурской желѣзной дорогѣ: она должна быть проведена какъ можно скорѣе для окончательнаго закрѣпленія Края за Россіей, пока это еще не поздно, благо всѣ данныя указываютъ, что Амурскій край имѣетъ всѣ задатки для экономическаго развитія.

IX. Ожидаемый грузооборотъ Средне-Амурской желѣзной дороги

Перейдемъ теперь къ опредѣленію размѣровъ возможнаго грузооборота Средне-Амурской желѣзной дороги.

Размѣръ перевоза главнѣйшихъ грузовъ, выручку отъ таковой перевозки и конечный финансовый результатъ отъ эксплоатаціи обыкновенно опредѣляютъ, основываясь, во-1-хъ, на количествѣ населенія, живущаго въ районѣ вліянія желѣзной дороги, его зажиточности, потребностяхъ и занятіяхъ (*мѣстное движеніе*); во-2-хъ, разсматривая добывающую и обрабатывающую промышленность съ точки зрѣнія избытка продуктовъ производства, предъявляемыхъ къ вывозу, и предметовъ, требуемыхъ для мѣстной промышленности, необходимыхъ къ ввозу въ данный районъ (*вывозъ и ввозъ*) и, наконецъ, въ-3-хъ, опредѣливъ количество *транзитныхъ грузовъ*.

Что же касается Средне-Амурской желѣзной дороги, то, при подсчетѣ грузовъ, ожидаемыхъ на эту желѣзную дорогу, мы будемъ основываться, во-1-хъ, на тѣхъ данныхъ экономическаго состоянія Области и ожидаемаго оживленія добывающей и обрабатывающей

промышленности, которыя выше разобрали и, во-2-хъ, на результатахъ эксплоатаціи уже существующихъ на Дальнемъ Востокѣ желѣзныхъ дорогъ: Забайкальской, Уссурійской и Восточно-Китайской.

Амурская желѣзная дорога соединитъ первыя двѣ—Забайкальскую и Уссурійскую и, такимъ образомъ, исполнится, наконецъ, мечта о непрерывномъ желѣзно-дорожномъ пути изъ Россіи до Тихаго Океана по русской территоріи. Дороги эти дополнятъ другъ друга и развитіе грузооборота на одной изъ нихъ сейчасъ же отразится благопріятно и на другихъ двухъ. Совершенно иначе дѣло обстоитъ съ Восточно-Китайской желѣзной дорогой.

Амурская и Восточно-Китайская желѣзная дорога — дороги параллельныя, призванныя достичь одну и ту же цѣль—связать Сибирскую желѣзную дорогу съ берегами Великаго Океана, а посему другъ друга исключающія.

Бывшій министръ финансовъ С. Ю. Витте въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ въ 1897 году говоритъ: „Китайское правительство предоставило Русско-Китайскому Банку концессію на постройку и эксплоатацію Восточно-Китайской желѣзной дороги, которая, пересѣкая Манджурію, должна связать по кратчайшему направленію Забайкальскую дорогу съ Южно-Уссурійской. Линія, проходящая по Китайской территоріи, является звеномъ мірового пути, сооруженнаго черезъ материкъ Азіи“.

Къ сожалѣнію, Восточно-Китайская желѣзная дорога не оправдала возлагавшихся на нее надеждъ.

Исторія и практика пришли относительно Восточно-Китайской желѣзной дороги къ одному печальному выводу: колоссальныя затраты на эту дорогу, масса нечеловѣческой энергіи и труда никогда не вернутся Россіи и дорога, проведенная по вражеской территоріи, рано или поздно можетъ оказать нашимъ врагамъ услугу. Кромѣ того, въ интересахъ русскаго государства безусловно невыгодно за свой счетъ культивировать чужую страну, оставляя въ то же время на произволъ судьбы свои вполнѣ пригодныя для культуры территоріи.

Рѣшеніе строить Амурскую желѣзную дорогу доказываетъ, что въ настоящее время съ достаточной ясностью опредѣлилась необходимость разъ навсегда отказаться отъ неопредѣленныхъ, несбыточныхъ мечтаній, связанныхъ съ Восточно-Китайской желѣзной дорогой, пользоваться которой возможно только временно, пока не стали твердой ногой на своей собственной землѣ, т. е. пока не будетъ окончена Амурская желѣзная дорога.

Разъ это такъ, разъ теперь Амурская желѣзная дорога призвана замѣнить недостающее звено Великаго Сибирскаго пути вмѣсто Восточно-Китайской, то намъ кажется, что дѣло заключается вовсе не въ конкурренціи Амурской желѣзной дороги съ

Восточно-Китайской, а въ возможно скорѣйшемъ исправленіи допущенной ошибки.

Наиболѣе простымъ способомъ исправить сдѣланную ошибку и въ то же время направить средства, уходящія на Восточно-Китайскую желѣзную дорогу, на нужды Амурскаго края, было бы уничтоженіе Восточно-Китайской желѣзной дороги; но такъ какъ таковое рѣшеніе исполнить невозможно, то необходимо поспѣшить съ постройкой Амурской желѣзной дороги, а затѣмъ поторопиться продать Восточно-Китайскую желѣзную дорогу и соотвѣтствующими тарифами направить всѣ транзитные грузы по Амурской желѣзной дорогѣ, а это, конечно, въ нашихъ рукахъ, пока въ нашихъ рукахъ останутся соединительныя вѣтви Никольскъ-Пограничная и Карымская-Манджурія. Тогда Амурская желѣзная дорога будетъ дѣйствительно недостающимъ звеномъ въ Сибирскомъ пути, а Восточно-Китайская перейдетъ на роль мѣстной дороги.

На основаніи этихъ соображеній въ дальнѣйшихъ подсчетахъ грузооборота Амурской желѣзной дороги *принято, что всѣ транзитные грузы пойдутъ по Амурской дорогѣ* и въ этомъ отношеніи роль Восточно-Китайской дороги будетъ сведена къ нулю.

Что же касается параллельныхъ Амурской желѣзной дорогѣ водныхъ путей, то этотъ вопросъ нами уже достаточно разобранъ.

А теперь перейдемъ къ детальному подсчету ожидаемыхъ на Амурской желѣзной дорогѣ грузовъ.

Свободные избытки зерновыхъ хлѣбовъ.

При опредѣленіи количества избытка зерновыхъ хлѣбовъ, могущихъ поступить къ перевозкѣ по желѣзной дорогѣ, необходимо принимать къ учету не только площадь посѣва и сборъ хлѣбовъ, уже зарегистрованныхъ текущей оффиціальной статистикой, но также и тѣ возможные хлѣбные избытки, которые получатся у переселенцевъ, водворившихся на новыхъ мѣстахъ къ концу постройки Амурской желѣзной дороги примѣрно до 1920 года, и у старожиловъ.

Сказать точно, сколько переселенцевъ вселится въ Область до 1920 года, конечно, нельзя; однако, по даннымъ, приведеннымъ выше, при разсмотрѣніи переселенческаго движенія въ Сибирь вообще и въ Амурскую область въ частности, можно полагать, что таковое движеніе въ ближайшее десятилѣтіе будетъ очень значительно.

Косвенно о будущемъ переселеніи можно судить, разсматривая движеніе ходоковъ, какъ показатель предстоящаго въ ближайшемъ году переселенческаго движенія.

Движеніе ходоковъ въ Сибирь, какъ видно изъ таблицы на стр. 18, вообще сильно увеличивается: съ 17.780 ходоковъ 1897 года оно въ 1908 году (до 1-го ноября) достигло 88.934.

Что же касается движенія ходоковъ въ Амурскій край, то за послѣдніе три года оно распредѣляется такъ:

ГОДА.	Ходоковъ.	Зачислено душевыхъ долей на будущій годъ.
1906	1.475	—
1907	2.799	6.249
1908 до 1 октября	2.172 *)	9.536

Согласно количеству зачисленныхъ ходоками душевыхъ долей на участкахъ Амурскаго района, можно ожидать къ прибытію въ Амурскую область:

въ 1908 году . . . . . 6.249 душъ мужского пола,

въ 1909 году . . . . . 9.536 „ „ „

На основаніи этого, а также вышеприведенныхъ соображеній о переселенческомъ движеніи составлена таблица движенія мужского крестьянскаго населенія въ Амурской области по 1920 годъ.

При составленіи этой таблицы, кромѣ естественнаго прироста населенія, принята для подсчета будущая имиграція въ Область зарубежныхъ старообрядцевъ, а также, что изъ Европейской Россіи вселяется въ Область только 9.536 душъ мужского пола, т. е. именно то число для котораго зачислили землю ходоки въ 1908 году.

Изъ этой таблицы (см. Приложеніе № XXVI) слѣдуетъ, что въ 1920 году въ Области, какъ надо ожидать, будетъ около 275.000 душъ **) мужского крестьянскаго населенія или 550.000 душъ обоего пола крестьянъ.

Конечно, въ дѣйствительности въ 1920 году крестьянскаго населенія въ Области будетъ несравненно больше, такъ какъ не принято во вниманіе: 1) общее увеличеніе переселенческаго движенія въ силу тѣхъ общихъ причинъ, о которыхъ говорилось, 2) увеличеніе переселенія въ Амурскую область, вслѣдствіе заселенія всѣхъ ближайшихъ къ Сибирской дорогѣ переселенческихъ участковъ и, наконецъ, 3) увеличеніе, которое должно произойти вслѣдствіе постройки Средне-Амурской желѣзной дороги, которая должна значительно увеличить количество переселенцевъ противъ 1909 года.

*) По даннымъ Челябинской и Сызранской регистраціи.

**) Говоря о землеотводномъ дѣлѣ мы указывали, что въ настоящее время имѣются въ Амурской области до 200.000 свободныхъ душевыхъ долей, а посему даже при 275.000 душъ мужского пола колонизаціонный фондъ области не будетъ исчерпанъ полностью.

Въ дальнѣйшемъ мы будемъ основывать свои подсчеты на томъ предположеніи, что въ Амурской области въ 1920 году будетъ

казачьяго населенія *)	70.000 душъ
пріисковаго населенія	50.000 „
городского „	100.000 „
крестьянскаго „	550.000 „
Итого	770.000 душъ.

Въ таблицахъ Приложенія № III показано, какъ количество собраннаго хлѣба въ 1906 году въ Амурской области, такъ и размѣры годовой потребности въ хлѣбѣ крестьянскаго и казачьяго населенія въ этомъ году: на обсѣмененіе полей, на продовольствіе самого населенія и на прокормъ скота и птицы, а также избытки хлѣба. Причемъ потребленіе (какъ собственно населенія, такъ и на прокормъ скота и птицы) принято, вслѣдствіе большихъ запашекъ у крестьянъ, а поэтому и многочисленнаго рабочаго скота, въ 30 пудовъ на крестьянскую душу и 20—на казачью.

Въ этихъ таблицахъ выведено, что въ 1906 году свободный избытокъ хлѣба на одну наличную душу выразился:

	Пшеницы.	Овса.
	пудовъ	
для крестьянскаго населенія	40,80	44,50
для казачьяго населенія	10,10	10,80

Такъ какъ нѣтъ данныхъ предполагать, что свободный избытокъ зерновыхъ хлѣбовъ на одну наличную душу уменьшится къ 1920 году, то принимая предположенное количество крестьянскаго и казачьяго населенія въ Области, найдемъ, что въ Амурской области свободный избытокъ зерновыхъ хлѣбовъ въ 1920 году будетъ:

	Пшеницы.	Овса.
	въ тысячахъ пудовъ	
у крестьянскаго населенія	22.440	24.475
у казачьяго населенія	707	756

*) Приростъ казачьяго населенія принятъ нами для подсчета въ 5%, принимая перечисленіе въ Казачье Амурское Войско казаковъ изъ Европейской Россіи. Такой же процентъ прироста принятъ и для городского населенія, который долженъ усилиться подъ вліяніемъ постройки Амурской желѣзной дороги.

Овесъ.

РАЙОНЫ НАЗНАЧЕНІЯ.	Количество въ тысяч. пудовъ.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество пудоверстъ въ тысячахъ.
		Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ вер.	
Благовѣщенскъ .	1.400	Носково.	Благовѣщенскъ.	70	98.000
Итого .	1.400				
На Востокъ черезъ станцію Дія . . .	400	Чалганы.	Дія.	407	162.800
	700	Ту.	„	374	261.800
	900	Ульминъ.	„	340	306.000
	900	Берея.	„	301	270.900
	1.200	Пера.	„	268	321.600
	1.600	Джатва.	„	231	369.600
	1.300	Жалуны.	„	205	266.500
	1.970	Суражевка *).	„	193	380.210
	2.100	Бочкарево.	„	141	296.100
	2.100	В. Бѣлая.	„	102	214.200
	1.800	Н. Екатеринославовка.	„	63	113.400
	1.300	Завитая.	„	29	37.700
	1.400	Голубая.	„	254	355.600
	1.400	Абрашка.	„	280	392.000
Итого .	19.070				
Всего .	21.520				4.011.860

4. Грузы для золотопромышленныхъ предпріятій.

Таблица составлена на основаніи данныхъ приведенныхъ на страницѣ 103. Причемъ принято, что всѣ требуемые на пріиска грузы идутъ изъ Благовѣщенска, что же касается фуража, то сѣно совсѣмъ не перевозится по желѣзной дорогѣ, а овесъ, котораго требуется 925.000 пудовъ пріиска получаютъ:

*) Съ этой станціи 130.000 пудовъ пойдетъ для Селемджинскаго золотопромышленнаго района.

Для Верхне-Амурскаго и Джалиндинскаго районовъ:
со станціи Гонжа . . . . . 100.000 пудовъ

Для Зейскаго района:
со станціи Агорта . . . . . 500.000 „
со станціи Чалганы . . . . . 50.000 „

Для Селемджинскаго района:
со станціи Суражевка . . . . . 130.000 „

Для Буреинскаго и Хинганско-Сутарскаго районовъ:
со станціи Дія . . . . . 145.000 „

Изъ этого мы видимъ, что овесъ перевозится по желѣзной дорогѣ только со станціи Гонжа до станціи Керакъ—100.000 пудовъ и со станціи Чалганы до станціи Агорта—50.000 пудовъ. Остальной овесъ непосредственно перевозится на пріиска гужомъ.

Грузы для золотопромышленныхъ предпріятій.

Для какого золотопромышленнаго района.	Наименованіе груза.	Количество въ тыс. пуд.	Пробѣгъ по Ср.-Амурской ж. д.			Количество пудо-вер. въ тыс.
			Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ вер.	
1. В.-Амурскаго и р. Джалинды.	Овесъ.	100	Гонжа.	Керакъ.	112	11.200
	Разный.	190	Благовѣщенскъ.	„	608	115.520
2. Зейскаго. . . .	Разный.	1.070	„	Агорта.	412	440.840
	Овесъ.	50	Чалганы.	„	35	1.750
3. Селемджинскаго.	Разный.	605	Благовѣщенскъ.	Суражевка.	187	113.135
4. Хинганско-Сутарскаго и Буреинскаго . . .	Разный.	320	Благовѣщенскъ.	Дія.	380	121.600
Итого .	Овса	150				12.950
	Разнаго	2.185				791.095

5. Рыба.

Несмотря на обиліе водныхъ пространствъ какъ морскихъ, такъ и рѣчныхъ и озерныхъ, изобилующихъ рыбою, въ Россійскую Имперію, какъ это видно изъ Приложенія № XXII (Таблицы 1, 2 и 3), ввозится изъ-за границы значительное количество рыбы.

Такъ въ 1906 году рыбы привезено было 13.337.300 пудовъ на сумму—23.905.700 рублей, причемъ одной таможенной пошлины было уплачено 7.741.000 рублей.

Изъ этого количества ввезенной рыбы привезено сельдей 11.154.000 пудовъ.

А между тѣмъ, западный берегъ Сахалина изобилуетъ сельдями, которыя во время хода нерѣдко штормомъ, цѣлыми кучами, на протяженіи десятковъ верстъ, выбрасываются на отмели, откуда ихъ берутъ руками. Можно принять за сказку разсказы старожиловъ-очевидцевъ, что „въ доброе старое время" сахалинская тюремная администрація выгоняла нерѣдко арестантскія команды спеціально для обратнаго сбрасыванія выкинутой волнами рыбы въ море во избѣжаніе зараженія окрестностей отъ гніенія рыбы.

О баснословномъ количествѣ кеты и другихъ лососевыхъ породъ, входящихъ въ Амуръ, мы уже говорили.

Цѣна на свѣжую кету въ Николаевскѣ стоитъ прямо таки невѣроятная—10—16 копеекъ за пудъ и въ лучшемъ случаѣ—25 копеекъ. Да и это скупщики рыбы—исключительно японцы—уплачиваютъ не деньгами, а различными товарами. Вся кетовая (красная) икра, напримѣръ, улова 1909 года законтрактована по 1 рублю 50 копеекъ за пудъ.

На основаніи сравнительныхъ цѣнъ на рыбу въ Европейской Россіи и въ Сибири *) можно было бы ожидать громаднаго ввоза амурской кеты и сахалинской сельди въ Забайкалье и далѣе въ Россію, однако, ввозъ этотъ незначителенъ.

Въ Срѣтенскъ Амуромъ привезено рыбы соленой:

въ 1905 году	82.487 пудовъ
въ 1906 году	308.724 „
въ 1907 году	137.794 „

Ввозъ даже 1906 года **) надо считать очень незначительнымъ, принимая во вниманіе громадное количество рыбы въ Приамурьѣ и ея дешевизну.

Такая незначительность ввоза объясняется только тѣмъ, что въ Срѣтенскъ можетъ попасть николаевская рыба только самаго ран-

*) Таблица № 4 Приложенія № XXII.

**) Ввозъ 1905 года такъ малъ потому, что въ этомъ году, вслѣдствіе мелководья, судоходство по рѣкѣ Шилкѣ почти прекратилось. Что же касается 1907 года, то въ этомъ году былъ очень плохой ловъ кеты въ устьѣ Амура.

няго лова, рыба же болѣе поздняго лова доходитъ пароходами только до Благовѣщенска, далѣе же не идетъ вслѣдствіе прекращенія навигаціи. Что же касается сахалинской сельди, то она совершенно не успѣваетъ попасть въ Срѣтенскъ и вся утилизируется японцами, которые перерабатываютъ нашу сельдь въ удобрительный тукъ.

Очевидно, что съ постройкой Амурской желѣзной дороги такое положеніе измѣнится: амурская кета и сахалинская сельдь, вслѣдствіе своей дешевизны, появятся на рынкахъ не только Сибири, но даже и Европейской Россіи, и русское населеніе получитъ дешевую и питательную пищу вмѣсто того, чтобы японцы нашей рыбой удобряли свои рисовыя поля.

При подсчетѣ перевозки рыбы по Средне-Амурской желѣзной дорогѣ, мы будемъ основываться на данныхъ за 1906 и 1907 годы.

Въ 1907 году изъ Николаевска моремъ вывезено: *)

рыбы всего	1.260.079	пудовъ
изъ коихъ во Владивостокъ. . .	223.826	„
и въ Японію.	1.036.253	„

Послѣднюю цыфру мы и примемъ для вывоза рыбы на Западъ. Отправляемая въ Россію рыба пойдетъ изъ Николаевска пароходами до Благовѣщенска, откуда будетъ отправлена далѣе по желѣзной дорогѣ, во-первыхъ, дабы избѣжать двойной перегрузки: въ Благовѣщенскѣ—на мелко-сидящіе пароходы—и въ Срѣтенскѣ, и во-вторыхъ, потому, что рыба болѣе поздняго улова попадаетъ въ Благовѣщенскъ къ закрытію навигаціи на верхнемъ плесѣ рѣки Амура, и поэтому ее поневолѣ придется отправить далѣе по желѣзной дорогѣ.

Что же касается количества рыбы, необходимаго для мѣстнаго потребленія населенія Области, то таковое принято въ 500.000 пудовъ на основаніи слѣдующихъ соображеній.

Въ 1906 году въ Благовѣщенскъ прибыло рыбы 1.063.364 пуда (см. Приложеніе № XVII. Таблица № 2), изъ коихъ отправлено на пароходахъ:

на верхнія пристани Амура **) .	324.830	пудовъ
на нижнія „ „ . .	3.426	„
на пристани рѣки Зеи	46.679	„

*) Приложеніе № XVII. Таблица № 13.

**) Приложеніе № XVII.

остальное количество развезено по Области зимой гужомъ и употреблено въ самомъ Благовѣщенскѣ.

Въ 1907 же году въ Благовѣщенскъ прибыло рыбы вслѣдствіе плохого улова значительно меньше, а именно—550.947 пудовъ, изъ коихъ отправлено

на верхнія пристани Амура . . .	145.776	пудовъ
на нижнія „ „	29.143	„
на пристани рѣки Зеи	44.783	„

Какъ видимъ, на пристани рѣки Зеи отправлялось и въ 1906 и въ 1907 году почти одно и то же количество рыбы, а посему можно полагать, что потребность въ рыбѣ населенія При-Зейскихъ мѣстностей выражается 45.000—47.000 пудовъ.

Полагая, что населеніе При-Зейскихъ мѣстностей къ 1920 году увеличится болѣе чѣмъ въ 10 разъ, нами и принята вышеприведенная цыфра для перевозки рыбы для мѣстныхъ нуждъ по желѣзной дорогѣ въ 500.000 пудовъ.

На основаніи этихъ соображеній составлена слѣдующая таблица.

Рыба.

Родъ груза.	Количество въ тысячахъ пудовъ.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество пудо-верстъ въ тысячахъ.
		Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ верстахъ.	
Транзитный . . .	1.000	Благовѣщенскъ	Керакъ	608	608.000
Мѣстный	500	,,	въ Область	297	148.500
Итого .	1.500				756.500

Для подсчета пробѣга грузовъ принято, какъ въ данномъ случаѣ, такъ и въ дальнѣйшемъ:

I. Всѣ товары, идущіе черезъ станцію Керакъ или черезъ станцію Дія въ Амурскую область для потребностей мѣстнаго населенія (ввозъ) дѣлаютъ слѣдующій пробѣгъ:

1/2 идетъ непосредственно по станціямъ Средне-Амурской желѣзной дороги,

1/2 идетъ сначала въ Благовѣщенскъ и уже оттуда, какъ распредѣлительнаго пункта—въ Область.

II. Товары, идущіе непосредственно по станціямъ Средне-Амурской желѣзной дороги:

черезъ станцію Керакъ дѣлаютъ пробѣгъ	. . .	360	верстъ
„ „ Дія „ „	. . .	310	„
изъ Благовѣщенска „ „	. . .	297	„

Послѣднія цыфры взяты, какъ среднія для пробѣга отъ оконечныхъ станцій къ промежуточнымъ.

6. Соль. На Амурѣ, какъ и въ сосѣдней Манджуріи, нѣтъ одного изъ самыхъ существенныхъ продуктовъ, необходимыхъ въ хозяйствѣ: обыкновенной поваренной соли. Этотъ недостатокъ особенно чувствителенъ для Приамурья, такъ какъ для засолки рыбы требуется огромное количество соли. Въ настоящее время вся соль, необходимая для населенія Амурской и Приморской областей, идетъ изъ Японіи и, хотя японская соль въ томъ видѣ, въ какомъ она привозится на Амуръ, не особенно хороша и не выдерживаетъ никакого сравненія съ сибирской, *) однако, она имѣетъ широкій сбытъ въ Приамурскомъ краѣ вслѣдствіе удобства морской доставки и порто-франко.

Всего въ Приамурское Генералъ-Губернаторство въ 1906 году прибыло соли: **)

черезъ Хабаровскую таможенную заставу	. . . .	24	пуда
„ Благовѣщенскую „ „	. . . . .	718	„
„ Пограничную „ „	. . . . .	16	„
„ Владивостокскую таможню	. . . . .	1.367.550	„
„ Николаевскую „	. . . . .	1.191.042	„
„ Срѣтенскъ (изъ Россіи)	. . . . .	1.752	„
Итого прибыло	. . . . .	2.561.102	пуда.

*) Соль имѣется въ Сибири въ большомъ изобиліи, какъ въ самоосадочныхъ озерахъ, такъ и въ соляныхъ источникахъ. Западная Сибирь снабжается солью, главнымъ образомъ, изъ Коряковскаго озера (въ 1904 году 3,12 милліона пудовъ), находящагося близь Павлодара въ Семипалатинской области (площадь соли въ этомъ озерѣ равна 9 квадратнымъ верстамъ, толщина пласта 1½ аршина) и изъ озеръ Томской губерніи (Боровыхъ и Бурлинскаго), гдѣ было добыто въ 1904 году 1,03 милліона пудовъ.

Въ Восточной Сибири соль получается въ незначительныхъ размѣрахъ изъ Борзинскаго озера въ Забайкальской области (въ 1904 году 13.812 пудовъ), а выварочная соль изъ соляныхъ источниковъ добывается въ Енисейской губерніи (291.000 пудовъ), Иркутской губерніи (467.000 пудовъ) и Забайкальской области (26.000 пудовъ). Всего въ Сибири добывается до 5 милліоновъ пудовъ соли. За послѣднія 10 лѣтъ выработка соли удвоилась, что объясняется увеличеніемъ мѣстнаго спроса.

Кромѣ того имѣется соль въ Якутской области, около Лены: каменная соль въ большомъ количествѣ залегаетъ близь Якутска и славится своею необыкновенною чистотою и въ источникахъ, какъ, напримѣръ, около Усть-Кута. Первая вовсе не разрабатывается; послѣдніе разрабатываются, но сбытъ соли ограниченъ мѣстными потребностями.

**) См. Приложеніе № XXIII.

Вывезено:

через	Пограничную таможенную заставу	460.853	пуда
„	Владивостокскую таможню	90	„
„	Полтавскій переходный пунктъ	8.119	„
„	Иманскій „ „	232	„
„	Покровскій „ „	16	„
	Итого вывезено	469.310	пудовъ.

Слѣдовательно потреблено въ Краѣ—2.091.892 пуда соли.

Принимая, какъ обыкновенно, что потребленіе соли на наличную душу не превышаетъ 20 фунтовъ, найдемъ, что таковое для Приамурскаго Генералъ-Губернаторства выразится *) въ 219.300 пудовъ, остальное количество около 1.872.600 пудовъ, очевидно, идетъ для засолки рыбы.

Отмѣна порто-франко для Дальняго Востока и, слѣдовательно, примѣненіе къ соли таможенной пошлины въ 20 копеекъ золотомъ съ пуда, сдѣлаетъ то, что соль пойдетъ изъ Сибири и Забайкалья.

По Средне-Амурской желѣзной дорогѣ пойдетъ соль, во-первыхъ, для засолки рыбы и, во-вторыхъ, для потребностей населенія Амурской и Приморской областей.

Общее потребленіе соли въ Амурской области въ 1920 году при населеніи въ 770.000 душъ выразится 385.000 пудовъ соли, причемъ это количество пойдетъ черезъ станцію Керакъ

1. непосредственно въ Область . . . . . 195.000 пудовъ
2. въ городъ Благовѣщенскъ . . . . . 190.000 „
3. и уже изъ города Благовѣщенска въ Область . . . . . 140.000 „

Что же касается соли, необходимой для населенія Приморской области, то подсчитывая количество населенія Приморской области къ 1920 году на тѣхъ же основаніяхъ, на какихъ мы сдѣлали такой же подсчетъ для Амурской области, найдемъ, что въ Приморской области въ 1920 году будетъ

городского населенія	143.000	душъ
и сельскаго населенія	467.000	„
Всего	610.000	душъ.

*) Общее количество населенія въ 1906 году въ Приморской области 267,4 тысячи.
въ Амурской „ 171,2 „

Слѣдовательно соли для Приморской области потребуется 305.000 пудовъ.

На основаніи этихъ подсчетовъ и принимая, что для засолки рыбы, какъ и въ настоящее время, необходимо будетъ 1.875.000 пудовъ соли, составлена слѣдующая таблица:

Соль.

РОДЪ ГРУЗА.	Количество въ тысяч. пудовъ.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество пудо-верстъ въ тысячахъ.
		Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ вер.	
Транзитный:					
для рыболовства	1.875	Керакъ	Дія	638	1.196.250
для Приморской области	305	„	„	638	194.590
Мѣстный:					
для Амурской области . .	195	„	непосредственно въ Область	360	70.200
	190	„	въ Благовѣщенскъ	608	115.520
	140	изъ Благовѣщенска	въ Область	297	41.580
Итого .	2.705				1.618.140

7. Чай. Въ 1907 году отправлено чаю въ Россію со станціи Манджурія *) . . . . . 3.356.629 пудовъ

Изъ Николаевска **) вверхъ по Амуру 349.522 пуда, изъ которыхъ прибыло въ Срѣтенскъ . . . . . 315.094 „

Итого 3.671.723 пуда.

*) См. Приложеніе № XIX.
**) См. Приложеніе № XVI.

Относительно чая, идущаго транзитомъ изъ Николаевска въ Срѣтенскъ рѣкою Амуромъ, надо полагать, что удобство прямого безперегрузочнаго движенія для товара такой высокой стоимости, какъ чай, а также все вышесказанное о водныхъ путяхъ Амурскаго бассейна сдѣлаетъ то, что ввозъ транзитнаго чая черезъ Николаевскъ, который и теперь падаетъ подъ вліяніемъ Восточно-Китайской желѣзной дороги, совершенно прекратится и весь транзитный чай пойдетъ изъ Владивостока въ Россію по желѣзной дорогѣ.

Что же касается чая, потребляемаго въ самой Области, то таковой, очевидно, пойдетъ водою изъ Николаевска въ Благовѣщенскъ и уже оттуда будетъ развезенъ по Области.

Для подсчета мѣстнаго потребленія примемъ потребленіе чая на одну душу городского населенія 3 фунта и сельскаго населенія 2 фунта, т. е. нѣсколько болѣе, чѣмъ въ Европейской Россіи, вслѣствіе дешевизны чая на Дальнемъ Востокѣ и зажиточности населенія.

При такомъ предположеніи, считая городского населенія въ Амурской области въ 1920 году 100.000 душъ и сельскаго — 670.000 душъ, найдемъ что мѣстное потребленіе чая будетъ равно 1.640.000 фунтовъ въ годъ или 41.000 пудовъ.

На основаніи этихъ соображеній составлена нижеслѣдующая таблица пробѣга чая, причемъ транзитный грузъ принятъ равнымъ 3.672.000 пудовъ, а мѣстный — 41.000 пудовъ.

Чай.

РОДЪ ГРУЗА.	Количество въ тысяч. пудовъ.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество пудоверстъ въ тысячахъ.
		Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ вер.	
Транзитный .	3.672	Дія.	Керакъ.	638	2.336.736
Мѣстный . .	41	Благовѣщенскъ.	въ Область.	297	12.177
Итого . .	3.713				2.348.913

8. Сахаръ. Сахаръ, конечно, пойдетъ изъ Россіи по Средне-Амурской желѣзной дорогѣ транзитомъ въ Приморскую область и для мѣстнаго Амурской области потребленія.

Принимая согласно даннымъ для Европейской Россіи (см. Приложеніе № XXIV) потребленіе сахара на одну душу въ 16 фун-

товъ, получимъ, что въ 1920 году необходимо будетъ сахару для Приморской области

244.000 пудовъ,

а для Амурской области

308.000 пудовъ.

На основаніи этого составлена нижеслѣдующая таблица, причемъ принято что 244.000 пудовъ сахару для Приморской области пройдутъ по Средне-Амурской ж. д. транзитомъ, а изъ 308.000 пудовъ для Амурской области 158.000 пудовъ пойдутъ со станціи Керакъ непосредственно въ Область, а остальные 150.000 пудовъ пойдутъ сначала въ Благовѣщенскъ и уже изъ Благовѣщенска пойдетъ 110.000 пудовъ сахара обратно въ Область.

Сахаръ.

РАЙОНЫ НАЗНАЧЕНІЯ.	Количество въ тыс. пудовъ.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество пудоверстъ въ тысячахъ.
		Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ вер.	
Транзитный для Приморской области . . .	244	Керакъ.	Дія.	638	155.672
Для Амурской области:					
1. Непосредственно въ Область	158	„	Въ Область.	360	56.880
2. Въ Благовѣщенскъ . . .	150	„	Благовѣщенскъ.	608	91.200
3. Въ Область черезъ Благовѣщенскъ . . .	110	Благовѣщенскъ.	Въ Область.	297	32.670
Итого . . .	662				336.422

9. Ввозъ животныхъ.

Коневодство и вообще скотоводство въ Области не могутъ считаться достаточно развитыми въ смыслѣ отдѣльной самостоятельной отрасли сельскаго хозяйства. Развитію ихъ препятствуютъ падежи лошадей—отъ сибирской язвы, а рогатаго скота—отъ чумы, заносимой въ Область изъ сосѣдней Манджуріи.

Вслѣдствіе этого еще долгое время какъ Амурская область, такъ и Приморская должны ввозить требующійся для надобностей ихъ населенія скотъ изъ Забайкалья и изъ Монголіи.

Мы уже указывали, что въ Область ввезено въ 1907 г. черезъ Срѣтенскъ

лошадей . . . . . около 1.000 головъ

рогатаго скота . . . . . „ 7.000 „

барановъ . . . . . „ 6.000 „

да съ нижнихъ пристаней (черезъ Лахосуссу)

лошадей . . . . . „ 819 „

рогатаго скота . . . . . „ 434 „

кромѣ того, пригоняется сухимъ путемъ изъ Манджуріи *)

рогатаго скота . . . . . до 14.000 „

Принимая, что съ закрытіемъ порто-франко и уничтоженіемъ 50-ти верстной пограничной полосы, отведенной для свободной торговли съ китайцами, ввозъ въ Область скота изъ Манджуріи сократится на половину, а также и то, что потребность въ скотѣ, въ особенности рабочемъ (лошадяхъ и волахъ) вслѣдствіе переселенческаго движенія не только не сократится, а, надо полагать, усилится, нами составлена слѣдующая таблица въ томъ предположеніи, что изъ Забайкальской области пойдетъ въ Амурскую область

лошадей и рогатаго скота . . . . . 16.000 головъ

мелкаго скота . . . . . 6.000 „

Причемъ предположено, что половина крупнаго скота идетъ въ Благовѣщенскъ, другая же половина непосредственно въ Область.

Животныя.

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗА.	Количество головъ.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество штуко-верстъ въ тысячахъ.
		Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ верстахъ.	
Крупный скотъ .	8.000	Керакъ	непосредственно въ Область	360	2.880
	8.000	„	Благовѣщенскъ	608	4.864
Мелкій скотъ . .	6.000	„	„	608	3.648

*) См. Приложеніе № XX.

10. Ввозъ мяса. Что касается мяса, то у насъ нѣтъ точныхъ данныхъ о современномъ ввозѣ мяса въ Область, такъ какъ обычно мясо ввозится изъ Забайкалья въ мороженомъ видѣ, гужомъ, ввозъ котораго не регистрируется, на пароходахъ же въ 1907 году прибыло только 11.049 пудовъ мяса въ городъ Благовѣщенскъ.

Принимая, однако, что гужомъ идетъ значительное количество мяса, на что указываетъ, что этой перевозкой заняты отъ 3.000 до 3.500 верблюдовъ, а также, что желѣзная дорога должна удовлетворить потребность въ мясѣ пріисковаго населенія и городского, т. е. болѣе 150.000 человѣкъ, мы полагаемъ, что въ Область потребуется ввезти 450.000 пудовъ мяса.

Мясо.

РАЙОНЫ НАЗНАЧЕНІЯ.	Количество въ тысяч. пуд.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество пудоверстъ въ тысячахъ.
		Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ вер.	
Для пріисковаго населенія .	150	Керакъ	Непосредственно въ Область	360	54.000
Для городского населенія . .	300	„	Благовѣщенскъ	608	182.400
Итого .	450				236.400

11. Лѣсные матеріалы. Въ послѣдніе годы появился спросъ на лѣсъ въ Манджурію. Многіе пароходы, плававшіе по Сунгари, возили туда лѣсные матеріалы изъ Амурской области, а одна благовѣщенская фирма на глазахъ у всѣхъ перевозкой и продажей ихъ нажила большія деньги.

Правильная эксплоатація лѣсного хозяйства, возможность постояннаго сбыта предметовъ его дастъ сильный толчокъ въ этомъ дѣлѣ и хорошій заработокъ дорогѣ. Извѣстно, что Китай предъявляетъ настолько большіе запросы на лѣсъ, что Америка находитъ выгоднымъ экспортировать на рынки Китая спеціальныя флотиліи съ лѣсными матеріалами. Въ этомъ отношеніи Амурская область, имѣя рельсовый путь, успѣшно могла-бы конкуррировать съ Америкой и вывозить большое количество лѣсныхъ матеріаловъ для потребностей Китая, давая заработокъ желѣзной дорогѣ и населенію Края.

Однако, у насъ нѣтъ положительныхъ данныхъ судить о тѣхъ перевозкахъ лѣсныхъ матеріаловъ, которыя придется совершить желѣзной дорогѣ для вывоза лѣса заграницу, а посему мы ограничимся только разсмотрѣніемъ перевозки лѣсныхъ матеріаловъ необходимыхъ для города Благовѣщенска.

Въ 1907 году прибыло въ городъ Благовѣщенскъ на 1.448 плотахъ 14.603.689 пудовъ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, да на пароходахъ—332.728 пудовъ, итого около 15 милліоновъ пудовъ.

Конечно, надо думать, что доставка лѣсныхъ матеріаловъ и послѣ постройки желѣзной дороги пойдетъ по воднымъ путямъ, однако, есть данныя, на основаніи которыхъ можно предположить, что часть лѣсныхъ матеріаловъ пойдетъ и по желѣзной дорогѣ.

По даннымъ *) Уссурійской желѣзной дороги въ городъ Хабаровскъ привезено желѣзною дорогою въ 1907 году 1.921.008 пудовъ лѣсныхъ матеріаловъ. Такъ какъ Хабаровскъ лежитъ также на сліяніи двухъ судоходныхъ рѣкъ богатыхъ лѣсомъ, какъ и Благовѣщенскъ, то можно предположить, что и въ Благовѣщенскъ пойдетъ по желѣзной дорогѣ лѣсной матеріалъ, причемъ количество для Благовѣщенска необходимо значительно увеличить, такъ какъ въ Благовѣщенскѣ лѣсопильныхъ заводовъ 7, тогда какъ въ Хабаровскѣ таковыхъ только 2.

Для подсчета примемъ, что лѣсныхъ матеріаловъ пойдетъ по желѣзной дорогѣ въ Благовѣщенскъ 4.000.000 пудовъ и что пробѣгъ этихъ матеріаловъ въ среднемъ будетъ равенъ 250 верстамъ.

Лѣсные матеріалы.

Количество въ тысяч. пудовъ.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество пудо-верстъ въ тысячахъ.
	Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ вер.	
4.000	Изъ Области.	Благовѣщенскъ	250	1.000.000

12. Керосинъ. Въ 1907 году на благовѣщенскія пристани прибыло 98.507 пудовъ керосина. Такъ какъ мы полагаемъ, что къ 1920 году населеніе увеличится почти въ 5 разъ, то ввозъ керосина къ этому времени достигнетъ почти 500.000 пудовъ, каковую цыфру мы и возьмемъ для своихъ подсчетовъ.

*) См. Приложеніе № XIX. Таблица № 5.

Керосинъ.

РАЙОНЪ НАЗНАЧЕНІЯ.	Количество въ тыс. пудовъ.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество пудоверстъ въ тысячахъ.
		Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ вер.	
Благовѣщенскъ.	250	Керакъ.	Благовѣщенскъ.	608	152.000
Непосредственно въ Область. .	250	„	Въ Область.	360	90.000
Въ Область черезъ городъ Благовѣщенскъ.	180	Благовѣщенскъ.	„	297	53.460
Итого. .	680				295.460

13. Металлы и издѣлія изъ нихъ.

Всего прибыло въ городъ Благовѣщенскъ чугуна, желѣза и издѣлій изъ нихъ въ 1907 году 740.474 пуда. Увеличивая это количество въ 5 разъ, сообразно увеличенію количества населенія въ Области, мы примемъ, что къ перевозкѣ по желѣзной дорогѣ для надобностей Амурской области будетъ предъявлено металловъ и издѣлій изъ нихъ 3.700.000 пудовъ.

Кромѣ того, мы должны обратить вниманіе на слѣдующее.

Отмѣна безпошлиннаго ввоза черезъ порты Дальняго Востока иностранныхъ товаровъ сдѣлаетъ то, что ввозъ во Владивостокъ и Николаевскъ товаровъ иностраннаго происхожденія если не совершенно прекратится, то сильно упадетъ и Амурская и Приморская области будутъ пользоваться товарами русскими. Часть этихъ товаровъ пойдетъ въ Приморскую область моремъ черезъ Одессу, но значительная часть, конечно, пойдетъ по желѣзной дорогѣ.

Потребность Приморской области (безъ Владивостока и Николаевска) въ металлахъ и издѣліяхъ изъ нихъ выразилась въ 1907 году въ слѣдующихъ цыфрахъ.

Прибыло водою въ Хабаровскъ
изъ Николаевска . . . . . 175.231 пудъ
съ верхнихъ пристаней . . . . . 20.534 „
Прибыло въ Область
изъ Владивостока . . . . . 1.233.185 „
изъ Манджуріи черезъ ст. Пограничную . . . . . 42.447 „

Итого . . . 1.471.397 пудовъ.

Отправлено изъ Области
во Владивостокъ . . . . . 30.372 пуда
водою изъ Хабаровска . . . . . 144.403 „
въ Манджурію черезъ ст. Пограничную . . . . . 266.147 „

Итого . . . 440.922 пуда.

Такимъ образомъ, потребность Приморской области въ металлахъ и издѣліяхъ изъ нихъ выразилась въ 1907 году въ 1.030.475 пудахъ.

Полагая, что населеніе Приморской области увеличится въ 3 раза, мы найдемъ, что въ 1920 году въ Приморскую область необходимо будетъ ввезти болѣе 3 милліоновъ пудовъ металловъ и издѣлій изъ нихъ, а такъ какъ таковые идутъ въ большинствѣ случаевъ съ Урала, то не будетъ ошибкой, если мы примемъ, что только одинъ милліонъ пойдетъ моремъ изъ Одессы, а остальные 2 милліона—транзитомъ по Амурской желѣзной дорогѣ.

На основаніи этихъ соображеній и составлена слѣдующая таблица.

Металлы и издѣлія изъ нихъ.

РАЙОНЫ НАЗНАЧЕНІЯ.	Количество въ тыс. пудовъ.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество пудо-верстъ въ тыс.
		Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ вер.	
Транзитный для Приморской области . .	2.000	Керакъ.	Дія.	638	1.276.000

Металлы и издѣлія изъ нихъ.

РАЙОНЫ НАЗНАЧЕНІЯ.	Количество въ тыс. пудовъ.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество пудо-верстъ въ тысяч.
		Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ вер.	
Для Амурской области . .	1.850	Керакъ.	Непосредственно въ Область.	360	666.000
„	1.850	„	Благовѣщенскъ.	608	1.124.800
„	1.000	Благовѣщенскъ.	Въ Область .	297	297.000
Итого .	6.700				3.363.800

14. Товары мануфактурные, бакалейные, скобяные и т. п.

На основаніи тѣхъ соображеній, которыя были высказаны по поводу ввоза металловъ и издѣлій изъ нихъ, примемъ, что мануфактурныхъ, бакалейныхъ и т. п. товаровъ будетъ ввезено въ Амурскую область *) 5.440.000 пудовъ.

Что-же касается Приморской области, то примемъ, что таковыхъ товаровъ будетъ перевезено транзитомъ для Приморской области 3.000.000 пудовъ.

Товары мануфактурные, бакалейные, скобяные и т. п.

РАЙОНЫ НАЗНАЧЕНІЯ.	Количество въ тыс. пудовъ.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество пудо-верстъ въ тыс.
		Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ вер.	
Транзитный для Приморской области . . .	3.000	Керакъ.	Дія.	638	1.914.000
Для Амурской области . . .	2.720	„	Непосредственно въ Область.	360	979.200
„	2.720	„	Благовѣщенскъ.	608	1.653.760
„	2.000	Благовѣщенскъ.	Въ Область.	297	594.000
Итого .	10.440				5.140.960

*) Въ 1907 г. таковыхъ товаровъ ввезено въ Благовѣщенскъ—1.088.292 пуда.

15. Мѣстное передвиженіе.

Кромѣ грузовъ отправленія и прибытія на Амурской дорогѣ уже по одному ея географическому положенію, какъ соединяющей зоны различныхъ климатовъ, мѣстное передвиженіе грузовъ (напримѣръ, сѣна, овощей и т. п.) должно быть велико.

Кромѣ того неравномѣрное развитіе промышленности въ районѣ желѣзной дороги и расположеніе крупнаго промышленнаго центра—Благовѣщенска въ концѣ желѣзнодорожной линіи, также указываетъ на возможность крупныхъ перевозокъ въ мѣстномъ сообщеніи, а потому количество ихъ слѣдуетъ считать никакъ не менѣе количества мѣстныхъ перевозокъ на Забайкальской и Уссурійской желѣзныхъ дорогахъ, а таковыхъ въ 1905 году было:

на Забайкальской ж. д. . . . . 11.402 тыс. пудовъ

на Уссурійской ж. д. . . . . 13.603 „ „

что составляетъ на 1 версту

на Забайкальской ж. д. (1.587 в.) . . . . . 7.185 пудовъ

на Уссурійской ж. д. (830 в.) . . . . . 16.390 „

Для подсчета грузооборота мы примемъ среднее между этими данными, т. е. 11.787 пудовъ, что составитъ при 813 верстахъ длины Средне-Амурской желѣзной дороги нѣсколько болѣе 9,5 милліона пудовъ, на каковой цыфрѣ мы и остановимся, причемъ примемъ средній пробѣгъ этихъ грузовъ въ 200 верстъ.

Мѣстные грузы.

РОДЪ ГРУЗА.	Количество въ тысяч. пудовъ.	Пробѣгъ по Средне-Амурской ж. д.			Количество пудо-верстъ въ тысячахъ.
		Отъ какой станціи.	До какой станціи.	Итого пробѣгъ въ верст.	
Мѣстные грузы разные.	9.500	—	—	200	1.900.000

X. Общіе размѣры ожидаемаго грузооборота и выручки.

Что-же касается самого размѣра грузооборота, то, суммируя всѣ приведенные выше подсчеты о размѣрѣ ожидаемаго количества грузовъ и ихъ пробѣги, его можно представить въ слѣдующей таблицѣ:

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	Количество въ тысяч. пудовъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Средній пробѣгъ груза верстъ.	Пудоверстная ставка въ коп.	Выручка въ рубляхъ.
Пшеница.	19.940	3.622.680	182	1/51	710.329
Мука.	10.600	4.757.600	449	1/55	865.018
Овесъ*)	21.670	4.024.810	186	1/53	759.398
Крупный скотъ головъ	16.000	7.744	484	0,81	62.726
Мелкій скотъ головъ	6.000	3.648	608	0,25	9.120
Мясо.	450	236.400	525	1/41	57.660
Соль.	2.705	1.618.140	598	1/42	385.262
Лѣсные строит. и др. матеріалы. .	4.000	1.000.000	250	1/53	188.680
Рыба.	1.500	756.500	604	1/30	252.170
Металлы и издѣлія изъ нихъ. . . .	6.700	3.363.800	502	1/35	961 086
Мануфактурные, бакалейные и т. п. товары.	10.440	5.140.960	492	1/15	3.427.307
Керосинъ.	680	295.460	435	1/45	65.600
Чай	3.713	2.348.913	633	1/32	734.035
Сахаръ.	662	336.422	508	1/30	112.140
Разный грузъ**) . .	11.685	2.691.095	230	1/50	538.219
Итого пудовъ . .	94.745	30.192.780	319	1/33	9.128.750
головъ . .	22.000	11.392.000 штуко-вер.			

Пассажирское движеніе.

При подсчетѣ выручки отъ перевозокъ пассажировъ и грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, а также отъ дополнительныхъ сборовъ, какъ зависящихъ отъ движенія, такъ и не зависящихъ,

*) Здѣсь помѣщенъ также овесъ, подвозимый для пріисковъ.

**) Здѣсь помѣщенъ также разный грузъ для золотопромышленныхъ предпріятій.

мы будемъ основываться на результатахъ эксплоатаціи Сибирской желѣзной дороги.

Въ Приложеніи № XXIX приведена вѣдомость коммерческой дѣятельности Сибирской желѣзной дороги за 1907 годъ, изъ которой видимъ, что выручка въ 1907 году на Сибирской желѣзной дорогѣ равнялась:

1. Отъ перевозокъ большой и малой скорости въ товарныхъ поѣздахъ (Глава II и III)	26.916.832,49
2. Отъ перевозокъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ (Глава I)	7.325.209,24
3. Отъ дополнительныхъ и иныхъ сборовъ (Глава IV)	1.303.659,69
А всего	35.545.701,42

т. е. выручка отъ перевозокъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ составляетъ всего 27% отъ выручки за перевозку грузовъ въ товарныхъ поѣздахъ, а дополнительные сборы отъ той же основной выручки составляютъ всего 5%.

Обращаясь къ вопросу о размѣрахъ пассажирскаго движенія на проектируемой дорогѣ, необходимо прежде всего отмѣтить то, что Средне-Амурская желѣзная дорога будетъ обслуживать, также какъ и Сибирская, не только мѣстное пассажирское передвиженіе, но также и транзитное пассажирское сообщеніе между Европой и берегами Тихаго Океана.

На основаніи этого мы примемъ валовую выручку Средне-Амурской желѣзной дороги отъ пассажирскаго передвиженія — какъ пассажировъ, такъ и багажа—въ размѣрѣ 27% грузового движенія, т. е. столько же, сколько даетъ вообще Сибирская желѣзная дорога, а это составитъ

$$9.128.750 \times 0,27 = 2.464.763 \text{ рубля.}$$

Дополнительные и иные сборы.

Дополнительные сборы, какъ зависящіе отъ движенія, такъ и не зависящіе мы примемъ согласно даннымъ *) Сибирской желѣзной дороги равными 5% отъ выручки по перевозкѣ грузовъ въ товарныхъ поѣздахъ, а это составитъ

$$9.128.750 \times 0,05 = 456.437 \text{ рублей.}$$

*) См. Приложеніе № XXIX. Таблица № 3.

Валовой доходъ. Сообразно съ этимъ общая валовая выручка Средне-Амурской желѣзной дороги составитъ:

1. Отъ перевозокъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ .	2.464.763 рубля
2. Отъ перевозокъ (большой и малой скорости) въ товарныхъ поѣздахъ .	9.128.750 „
3. Отъ дополнительныхъ сборовъ .	456.437 „
Итого	12.049.950 рублей.

XI. Финансовые результаты.

Эксплоатаціонные расходы. Переходя къ опредѣленію расходовъ эксплоатаціи Средне-Амурской желѣзной дороги, необходимо имѣть въ виду, что, какъ видно изъ приведенныхъ выше данныхъ о размѣрахъ грузооборота, общее число пудо-верстъ составляетъ 30.192.780 тысячъ и 7.744 тысячи штуко-верстъ крупныхъ животныхъ и 3.648 тысячъ штуко-верстъ мелкихъ животныхъ. Считая штуко-версту крупнаго животнаго равной 50 пудо-верстамъ и штуко-версту мелкаго животнаго—25 пудо-верстамъ, общее число пудо-верстъ опредѣлится въ размѣрѣ

30.671.180.000 пудо-верстъ.

При средней нагрузкѣ поѣзда въ 17.000 пудовъ для обслуживанія упомянутаго движенія потребуется товарныхъ

1.804.187 поѣздо-верстъ.

Что касается пассажирскаго движенія, то таковое, какъ по главной линіи, такъ и по Благовѣщенской вѣтви, можетъ быть обслужено одною парою пассажирскихъ поѣздовъ и одной парой товаро-пассажирскихъ поѣздовъ.

Такимъ образомъ, для обслуживанія пассажирскаго движенія потребуется пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ

$(175 \times 4 + 638 \times 4) \times 365 = 1.186.980$ поѣздо-верстъ.

Всего, слѣдовательно, потребуется товарныхъ, товаро-пассажирскихъ и пассажирскихъ

2.991.167 поѣздо-верстъ.

Прибавляя сюда на хозяйственное движеніе 10% *), т. е. 299.116 поѣздо - верстъ, общее количество составитъ

3.280.283 поѣздо-верстъ.

Что касается расходовъ по движенію, то въ 1907 году по Сибирской желѣзной дорогѣ **) расходъ на 100 поѣздо-верстъ выразился слѣдующими цыфрами:

1. Движеніе, телеграфъ и телефонъ (Глава IV) . .	28,26 рубля
2. Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава (Глава V)	84,85 „
Итого	113,11 рубля.

На основаніи этого мы примемъ расходъ на среднюю поѣздо-версту со средней нагрузкой въ 17.000 пудовъ равнымъ 1 рублю 13 копейкамъ. Что же касается расходовъ, не зависящихъ отъ движенія, то, обращаясь опять таки къ Отчету ***) Сибирской желѣзной дороги за 1907 годъ, видимъ, что расходъ на 1 версту желѣзной дороги выразился слѣдующими цыфрами:

1. Расходы центральнаго Управленія, коммерческаго отдѣла, службы сборовъ и общіе расходы мѣстнаго Управленія (Глава I) . .	626,70 рубля
2. Управленіе дорогой, врачебная и матеріальная часть (Глава II)	439,82 „
3. Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ (Глава III)	2.031,16 „
4. Особые обязательные расходы (Глава VI) . .	59,23 „
Итого	3.156,91 рубля.

Для Средне-Амурской желѣзной дороги этотъ расходъ мы примемъ равнымъ 3.200 рублямъ на версту.

*) Въ 1903 году на Сибирской желѣзной дорогѣ пробѣгъ служебныхъ поѣздовъ составилъ лишь около 4% поѣздовъ коммерческаго движенія.

**) См. Приложеніе № XXIX. Таблица № 1.

***) Тоже. Таблица № 1 Приложенія № XXIX.

Такимъ образомъ, ежегодный эксплоатаціонный расходъ Средне-Амурской желѣзной дороги опредѣлится:

1. Расходы, зависящіе отъ движенія (3.280.283 × 1,13)	3.907.720 рублей
2. Расходы, не зависящіе отъ движенія (813 × 3.200)	2.601.600 „
Итого . . .	6.509.320 рублей.

Чистый доходъ. Такъ какъ валовой доходъ опредѣленъ былъ въ 12.049.950 рублей, а расходы выразились суммою 6.509.320 рублей, то чистый доходъ отъ эксплоатаціи Средне-Амурской желѣзной дороги выразится въ суммѣ

5.540.630 рублей.

Такимъ образомъ, изъ всего вышеизложеннаго видно, что Средне-Амурская желѣзная дорога дастъ значительный доходъ.

А между тѣмъ, при подсчетѣ предположенныхъ расходовъ, мы основывались на дѣйствительныхъ расходахъ, произведенныхъ Сибирской желѣзной дорогой, при исчисленіи же доходности Средне-Амурской желѣзной дороги, мы приняли къ подсчету только главные грузы, причемъ только по нѣкоторымъ категоріямъ грузовъ увеличивали количество груза сравнительно съ данными 1907 года, принимая будущее увеличеніе населенія Амурской области, въ большинствѣ же случаевъ, при подсчетѣ грузооборота полагали, что по Средне-Амурской желѣзной дорогѣ будетъ перевозиться то количество, которое даютъ статистическія данныя за 1907 годъ.

Кромѣ того нами совершенно не приняты во вниманіе транзитные грузы, которые пойдутъ по Средне-Амурской желѣзной дорогѣ съ Запада для вывоза заграницу.

А между тѣмъ, какъ показываетъ Таблица Приложенія № XXVIII, вывозъ этотъ съ каждымъ годомъ растетъ.

Дѣйствительно, транзитныхъ грузовъ, идущихъ изъ Европейской Россіи по Сибирской, Забайкальской и Восточно-Китайской желѣзнымъ дорогамъ черезъ Владивостокъ заграницу

Въ	1903	году	было 261.460	пудовъ
„	1904	„	„ 213.900	„
„	1905	„	„ 216.230	„
„	1906	„	„ 655.683	„

Какъ видимъ, съ окончаніемъ Русско-Японской войны, вывозъ этотъ въ 1906 году сразу утроился и, надо полагать, что въ послѣдующіе годы, подъ вліяніемъ развивающейся торговли Россіи съ Японіей, Китаемъ и Кореей *) транзитные грузы эти займутъ одно изъ главныхъ мѣстъ въ грузообороте Средне-Амурской желѣзной дороги.

Необходимо, однако, добавить, что этотъ финансовый результатъ мы получили, подсчитывая доходы и расходы только средняго участка Амурской желѣзной дороги.

Что же касается всей Амурской желѣзной дороги, т. е. совокупности западнаго, средняго и восточнаго участковъ, то надо признать, что ожидать такого финансоваго результата нельзя, такъ какъ западный участокъ, проходя по пустыннымъ, дикимъ мѣстамъ, мало пригоднымъ къ культурѣ, значительно уменьшитъ общую доходность дороги.

Настоящей попыткой обрисовать будущее экономическое и финансовое положеніе Амурской желѣзной дороги мы хотѣли дать возможность судить насколько эта дорога будетъ полезна для Государства, поднявъ производительность огромнаго края и сохранивъ будущимъ поколѣніямъ обширный районъ для всякаго рода дѣятельности.

Начальникъ изысканій средней части Амурской ж. д.

Инженеръ Путей Сообщенія *В. Саханскій.*

С.-Петербургъ.
3-го марта
1909 года.

---

*) См. Приложеніе № XX.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Приложеніе *№ 1.*

Свободные переселенческіе участки въ Амурской области

на 1 января 1908 года.

		Долей.	
		Душевыхъ.	Семейныхъ.
Селемджинскій подрайонъ:	1. Красноярская волость	10.104	35
	2. Амурско-Зейская волость	179	11
Томско-Бѣльскій подрайонъ:	1. Томская волость . . .	3.823	11
	2. Бѣльская волость . .	804	—
Буреинско-Архарскій подрайонъ:	1. Завитинская волость .	1.690	1
	2. Песчано-Озерская волость	129	—
Зейскій подрайонъ		2.959	25
Черняевскій подрайонъ		1.781	39
	Итого . . .	21.469	122

„Списокъ переселенческихъ, хуторскихъ и запасныхъ участковъ и переселенческихъ поселковъ Амурскаго района съ показаніемъ въ нихъ числа занятыхъ и свободныхъ земельныхъ долей“. 15 августа 1908 года. Изданіе Переселенческаго Управленія.

Приложеніе *№ II.*

Урожай въ Амурской области въ 1906 году.

а) На крестьянскихъ земляхъ.

№№	НАИМЕНОВАНІЕ ЗЛАКОВЪ.	Въ 1906 году въ Амурской области.		Урожай самъ.	
		Посѣяно пудовъ.	Собрано пудовъ.	Въ Амурской области въ 1906 г.	Въ Европейск. Россіи за пятилѣтіе 1883—1887 г.*).
1	Пшеницы	640.588	3.778.705	5,9	5,6
2	Ярицы	60.236	338.739	5,6	4,6
3	Овса	791.631	4.602.872	5,8	4,0
4	Ячменя	9.919	51.880	5,2	4,5
5	Гречихи	6.426	29.599	4,6	2,9
6	Проса	5.956	114.738	19,3	13,9
7	Кукурузы	50	1.177	23,5	24,6
8	Картофеля	89.630	604.108	6,7	4,3
	Всего	1.604.436	9.521.818		

б) На казачьихъ земляхъ.

НАИМЕНОВАНІЕ ЗЛАКОВЪ.	Въ 1906 году въ Амурской области.		Урожай самъ.
	Посѣяно пудовъ.	Собрано пудовъ.	
Пшеница	164.756	688.013	4,2
Ярица	31.144**)	149.167**)	4,8
Овесъ	145.001	782.569	5,4
Ячмень	1.327	11.418	8,6
Гречиха	6.377	44.472	7,0
Просо	574	21.033	36,6
Картофель	39.240	290.644	7,4

*) Сборникъ свѣдѣній по Россіи 1890 г Стр. 92—93. Изданіе Центральнаго Статистическаго Комитета.

**) Въ это число вошла озимая рожь, которой было посѣяно въ 1906 году 88 пудовъ, собрано—616 пудовъ.

Приложеніе *№ 111.*

Свободный избытокъ зерновыхъ хлѣбовъ въ Амурской области въ 1906 году.

Размѣры годовой потребности въ хлѣбѣ крестьянскаго и казачьяго населенія въ 1906 году, какъ на обсѣмененіе полей, такъ и на продовольствіе самого населенія и на прокормъ скота и птицы, а также избытки хлѣба показаны въ слѣдующихъ таблицахъ. При этомъ не принятъ въ расчетъ урожай картофеля. Потребленіе же (какъ собственно населенія, такъ и скота и птицы) принято, вслѣдствіе большихъ запашекъ у крестьянъ, а поэтому и многочисленнаго рабочаго скота, въ 30 пудовъ на крестьянскую душу и 20 пудовъ на казачью, тогда общее потребленіе выразится для

крестьянскаго населенія . . . . . 2.058.600 пудовъ
казачьяго населенія . . . . . 658.740 „

1. У крестьянскаго населенія вмѣстѣ съ заимочниками — тѣ же крестьяне *).

№№	НАИМЕНОВАНІЕ ЗЛАКОВЪ.	Собрано пудовъ.	Требуется пудовъ.		За удовлетвореніемъ всѣхъ нуждъ сельскаго населенія осталось пудовъ.
			На обсѣмененіе полей.	На продовольствіе самихъ же крестьянъ.	
1	Пшеница . . .	4.030.323	676.504	553.819	2.800.000
2	Ярица	346.329	61.258	285.071	—
3	Гречиха	30.455	6.568	23.887	—
4	Ячмень	52.810	10.039	42.711	—
5	Просо	120.413	6.217	114.196	—
6	Овесъ	4.926.932	834.608	1.037.789	3.054.535
7	Кукуруза . . .	1.177	50	1.127	—
	Итого . . .	9.508.439	1.595.244	2.058.600	5.854.535

*) Обзоръ 1906 года. Стр. 8, 9 и 12.

2. У казачьяго населенія *).

№№	НАИМЕНОВАНІЕ ЗЛАКОВЪ.	Собрано пудовъ.	Требуется пудовъ.		За удовлетвореніемъ всѣхъ нуждъ казачьяго населенія осталось пудовъ.
			На обсѣмененіе полей.	На продовольствіе самихъ же казаковъ.	
1	Пшеница . . .	688.013	164.756	191.938	331.319
2	Ярица	149.167**)	31.144**)	118.023	—
3	Гречиха . . .	44.472	6.377	38.095	—
4	Ячмень	11.418	1.327	10.091	—
5	Просо	21.033	574	20.459	—
6	Овесъ	782.569	145.001	280.134	357.434
7	Кукуруза . . .	—	—	—	—
	Итого . . .	1.696.672	349.179	658.740	688.753

3. Общій остатокъ зерновыхъ хлѣбовъ въ Амурской области.

ПРИХОДИЛОСЬ НА КАЖДУЮ НАЛИЧНУЮ ДУШУ.	Количество населенія мужского пола.	Общій остатокъ всѣхъ хлѣбовъ, исключая картофель, за вычетомъ посѣва.	Остатокъ за посѣвомъ всѣхъ хлѣбовъ, кромѣ картофеля.
Крестьянскаго населенія	68.620	7.913.195	115,4
Казачьяго „	32.937	1.347.493	41,1
Средній для Области	101.557	9.260.688	91,1

*) Тамъ-же. Стр. 8, 9 и 10.

**) Въ это число вошла озимая рожь, которой было посѣяно въ 1906 году 88 пудовъ, собрано — 616 пудовъ.

4. Свободный избытокъ зерновыхъ хлѣбовъ въ Амурской области.

У НАСЕЛЕНІЯ.	Всего свободнаго избытка хлѣбовъ въ Области.			Свободный избытокъ на каждую наличную душу.		
	Пшеницы.	Овса.	Всего.	Пшеницы.	Овса.	Всего.
	Въ пудахъ.					
Крестьянскаго	2.800.000	3.054.535	5.854.535	40,80	44,50	85,3
Казачьяго . .	331.319	357.434	688.753	10,10	10,80	20,90
Средній для Области . .	3.131.319	3.411.969	6.543.288	30,83	33,58	64,41

Приложеніе *№ IV.*

1. Вѣдомость добычи золота въ Россіи съ 1882—1904 гг.

ГОДЫ.	Все производство въ Россіи.	Производство въ Сибири.	Въ томъ числѣ: Западной Сибири.	Въ томъ числѣ: Восточной Сибири.	% производства въ Сибири.
	Въ пудахъ.				
1882	2.207	1.750	127	1.623	73,5
1883	2.182	1.688	134	1.554	71,2
1884	2.178	1.693	131	1.562	71,7
1885	2.016	1.484	135	1.349	67,0
1886	2.042	1.482	137	1.345	65,9
1887	2.128	1.478	150	1.328	62,4
1888	2.146	1.480	154	1.326	61,8
1889	2.274	1.631	169	1.462	64,4
1890	2.403	1.760	161	1.599	66,5
1891	2.386	1.681	171	1.510	63,3
1892	2.625	1.874	172	1.702	71,4
1893	2.759	2.004	182	1.822	72,2
1894	2.622	1.973	171	1.802	75,2
1895	2.510	1.914	162	1.752	72,3
1896	2.272	1.687	172	1.515	74,2
1897	2.332	1.710	176	1.534	73,3
1898	2.371	1.758	167	1.591	74,1
1899	2.378	1.736	174	1.562	73,0
1900	2.367	1.827	161	1.666	77,2
1901	2.389	1.835	170	1.665	76,8
1902	2.129	1.594	118	1.476	74,8
1903	2.120	1.606	111	1.505	75,8
1904	2.073	1.553	123	1.430	74,9

2. Свѣдѣнія о добытомъ въ Амурской области золотѣ съ 1868—1908 гг.

ГОДЫ.	Число работавшихся пріисковъ.	Число рабочихъ.	Количество добытаго золота.				На сумму.
			пуды.	фунты.	золотн.	доли.	
1868	1	258	50	10	65	—	894.750
1869	1	471	101	37	15	—	1.814.335
1870	6	947	141	14	88	68½	2.516.440
1871	8	856	168	13	24	21	2.996.300
1872	6	1.538	195	35	31	35	3.486.720
1873	7	1.015	161	36	71	66	2.882.150
1874	4	802	150	11	32	—	2.675.040
1875	5	1.365	173	6	31	85½	3.082.220
1876	10	1.924	171	26	69	60	3.055.690
1877	10	1.877	171	1	62	—	3.044.530
1878	11	2.073	167	7	33	40	2.975.870
1879	12	2.573	226	2	78	81	4.024.055
1880	13	—	235	35	6	57	4.198.605
1881	14	—	263	36	58	54	4.697.690
1882	15	2.307	254	16	14	72	4.568.390
1883	19	—	248	38	65	4	4.431.610
1884	22	3.250	323	24	54	48	5.760.330
1885	22	2.414	302	13	48	79	5.381.610
1886	19	—	345	15	62	29	6.147.960
1887	21	2.132	355	22	87	62½	6.329.195
1888	24	2.226	377	18	47	79	6.718.830
1889	34	2.700	458	18	69	87	8.160.730
1890	51	3.567	486	10	25	6	9.725.000
1891	55	4.247	426	31	33	82	7.682.110
1892	54	4.362	418	3	40	77	7.525.740
1893	77	6.654	431	21	20	59	6.908.490
1894	100	7.215	410	7	11	13	6.371.100
1895	140	12.982	433	1	72	94	8.000.000
1896	134	13.216	408	39	3	13	7.500.000
1897	156	13.005	383	5	75	37	6.140.000
1898	150	10.127	356	25	7	65	5.820.150
1899	177	9.000	370	15	91	87	7.111.660
1900	206	11.755	500	23	78	2	8.145.940
1901	176	9.565	452	9	62	54	7.500.000
1902	180	10.000	453	1	81	92	8.356.000
1903	175	12.000	455	7	93	65	8.392.000
1904	203	14.900	403	35	69	48	7.474.000
1905	213	10.000	362	30	29	39	6.750.000
1906	225	11.000	385	9	84	75	7.155.675
1907	—	—	699	13	43	39	12.448.185
1908	(по октябрь мѣс.)		546	14	6	43	9.725.060

Приложеніе *№ V.*

Почтовыя станціи

между городами Срѣтенскомъ-Благовѣщенскомъ-Хабаровскомъ и разстоянія между ними.

№№	НАИМЕНОВАНІЕ ГОРОДОВЪ И СТАНЦІЙ.	Число верстъ.	№№	НАИМЕНОВАНІЕ ГОРОДОВЪ И СТАНЦІЙ.	Число верстъ.
1	**Срѣтенскъ**	—	21	Свербѣевка	39
2	Ломы	25	22	Ельничная	17¼
3	Уктычъ	20¼	23	Орлова	15
4	Боты	22	24	Джалинда	14
5	Шилкинское	23	25	Албазинъ	19¼
6	Усть-Кара	16½	26	Воскресенская	17
7	Лунжанкинская	11	27	Бейтонова	23
8	Усть-Черная	25	28	Перемыкина	25¾
9	Горбица	23¼	29	Бекетова	24
10	Воскресенка	27	30	Толбузина	29½
11	Соболинская	21¼	31	Ваганова	30
12	Часовая	20	32	Ольгина	19
13	Аникино	29½	33	Черняево	28½
14	Караганская	27	34	Торой	31½
15	Поворотная	23	35	Кузнецова	18¼
16	Утесная	16½	36	Ермакова	24¼
17	Покровская	27¼	37	Падь-Солдатка	25¼
18	Амазаръ	36	38	Н.-Воскресенская	32¾
19	Игнашино	36½	39	Кольцова	18½
20	Сгибнева	29½	40	Ушакова	14½

№№	НАИМЕНОВАНІЕ ГОРОДОВЪ. И СТАНЦІЙ.	Число верстъ.	№№	НАИМЕНОВАНІЕ ГОРОДОВЪ И СТАНЦІЙ.	Число верстъ.
41	Александровка	28	63	Пашковская	19½
42	Кумара	21	64	Сторожевская	19
43	Симонова	33½	65	Радде	20
44	Карсакова	22¼	66	Дичунъ	23½
45	Буссе	21	67	Сутара	27½
46	Сухотина	28¼	68	Каты	21½
47	Бибикова	28	69	Хинганъ	21½
48	Екатериновка	26½	70	Максимиха	18½
49	Игнатьева	21	71	Биджанъ	25½
50	**Благовѣщенскъ**	23	72	Дауръ	20½
51	Толстовка	30	73	Солонечная	20¾
52	Тамбовская	13	74	Чурки	19½
53	Ново-Александровка . .	20	75	Мариловецъ	24
54	Ильинская	20	76	Надеждинская	21¼
55	Михайловское	17	77	Вознесенская	24¼
56	Райчихинская	33½	78	Петровское	20½
57	Винниковская	24	79	Луговая	20¾
58	Скобельцинская	24	80	Улановская	20
59	Иннокентьевская	19½	81	Поперечная	17½
60	Михайловская	18¾	82	Тунгузская	24½
61	Касаткинская	33½	83	Покровская	17¾
62	Сачибовская	27	84	**Хабаровскъ**	14½

Приложеніе *№ VI.*

Главные перекаты на Амурѣ.

	Глубина фут.	Разстояніе отъ г. Благовѣщенска, верстъ:
Верхне-Свербѣевскій	$3^3/_4$	699 выше
Нижне-Свербѣевскій	$3^3/_4$	692 „
Пермикинскій	3	538 „
Черняевскій (главный фарватеръ)	$2^3/_4$—$3^3/_4$	407 „
Черняевскій (Михайловская протока)	$3^1/_2$	407 „
Буссевскій	5—$3^1/_2$	131 „
Игнатьевскій	$4^1/_2$	17 „
Верхне-Благовѣщенскій	$4^1/_2$	8 „
Зейскій	$4^1/_2$—$3^1/_2$	8 ниже
Константиновскій	$4^1/_2$—$3^1/_2$	110 „
Сычевскій	$3^1/_2$—$3^1/_4$	117 „
Сторожевскій	7	380 „
Союзный	5	485 „

Ниже Малаго Хингана особенно опасныхъ перекатовъ не имѣется.

Приложеніе *№ VII.*

Перекаты и другія препятствія судоходству по р. Зеѣ.

НАИМЕНОВАНІЕ ПРЕПЯТСТВІЙ.	ПОЛОЖЕНІЕ.	Версты отъ Благовѣщенска.	Наимен. глуб. на фарват. въ малую воду. футы.
Извилистый измѣнчивый ходъ	У зав. Лукина.	70	—
Тоже	У дер. Ново-Андреевки .	95	—
Перекатъ Красавецъ	Выше д. Молчановой	190	5
„ Нижне-Уссурійскій.	Выше Краснояровой. . . .	224	5
„ Верхне-Уссурійскій.		227	$4^{1/2}$
Перекатъ	Выше Бѣлояровой	болѣе 268	4
„ у Бычьихъ остр.	Выше устья Селемджи . . .	343	4
„ 3-й	Около О-ва Купца. . . .	—	—
„ 2-й		около 368	$3^{1/2}$
„ 1-й		—	5
„ Нижне-Будникскій. . . .	—	около 378	$4^{1/2}$
„ Верхне-Будникскій.	—	„ 378	5
„ Тыгдинскій	Выше устья Тыгды . . .	460	4
„ Депскій нижній	Ниже уст. Депа	менѣе 490	5
„ „ верхній.	Выше „ „	болѣе 490	4
„ Улачинскій	—	547	3
„ Улангинскій.	—	557	3
„ Умлеканскій.	—	565	$2^{1/2}$
„ Сычевскій	—	567	3
„ Урканскій.	—	597	$2^{1/2}$
„ Поперечный	—	602	$2^{1/2}$
„ Овсянскій	—	627	$3^{1/2}$
„ Плевна	—	645	5
„ Шипка	—	649	$2^{1/2}$
„ Бекельдеульскій.	Выше устья рч. М. Бекельдеулъ. . . .	712	$3^{1/2}$
„ Владимировскій	—	713	3—4
„ Варнакъ или разбойникъ. .	—	715	4
Перекатъ Амунджакскій	Противъ М. Амунджака.	723	—
„ Инарагдинскій	—	726	—
„ ниже р. Дунканъ	Между Зейской пристанью и Дамбукинскимъ скл.	657—792	$3^{1/2}$
„ выше „ „			$2^{1/2}$
„ „ р. Джагды			5
„ ниже р. Ульдикана . . .			3
„ „ р. Могды			2

Приложеніе *№ VIII.*

Списокъ населенныхъ пунктовъ и провозныя платы

по нижнему теченію рѣки Зеи *).

НАИМЕНОВАНІЕ ПУНКТОВЪ.	Версты отъ Благовѣщенска.	Пассажиры.		Багажъ съ пуда.	Грузъ съ пуда
		II класса. р. к.	III класса. р. к.	р. к.	р. к.
Благовѣщенскъ — Ново-Андреевка.	0—95	2,00	1,00	0,20	0,15
Москвитина—Б. Сазанка . .	140—160	3,00	1,50	0,25	0,15
Бордогонъ—Веденская . . .	178—184	4,00	2,00	0,30	0,15
Молчанова—Красноярова . .	208—223	4,00	2,00	0,30	0,20
Бѣлоярова — дровяная пристань ниже Селемджи . .	269—309	6,00	3,00	0,35	0,20
О-въ Купецъ — дровяная-пристань Онго	368—398	6,00	3,00	0,40	0,30
Устье Тыгды—дровяная пристань выше Тыгды . . .	456—465	8,00	4,00	0,45	0,30
Устье Депа—заимка Полякова	490—506	8,00	4,00	0,50	0,30
Устье Умлекана — дровяная пристань выше Умлекана .	561—563	10,00	5,00	0,55	0,30
Устье Уркана—Овсяная . .	589—623	10,00	5,00	0,60	0,30
Городъ Зея	657	10,00	5,00	0,65	0,30

*) «Очеркъ главнѣйшихъ водныхъ путей Амурскаго бассейна». Профессора В. Е. Тимонова. Стр. 56.

Приложеніе *№ IX.*

Таблица перекатовъ и пороговъ на нижней Буреѣ.

(По даннымъ карты, составленной Ниманской К°).

Разстояніе отъ Амура. Верстъ.	НАЗВАНІЕ МѢСТНОСТИ.	Перекаты и наименьшая на нихъ глубина фарватера.	Пороги и наименьшая на нихъ глубина фарватера.
—	С. Старо-Скобельцина *) . .	1 перекатъ 4 фут.	—
12	С. Ново-Скобельцина (Осташково).	1 „ 3 1/2 „	—
		1 „ 3 „	—
		2 „ 4 „	—
		1 „ 5 „	—
		1 „ 4 „	—
55	С. Домиканъ.	1 „ 3 „	—
		2 „ 4 „	—
70	С. Каменка	2 „ 4 „	—
—	С. Кулустай	Перекатъ 4 „	—
		„ 5 „	—
130	Складъ Бр. Бутиныхъ . . .	—	—
145	Пайканскій Складъ Ниманской К° и резиденція . .	—	—
165	Токоланское зимовье . . .	Перекатъ 4 „	—
190	Островское зимовье.	2 переката 5 „	—
215	Сиктагли	—	Порогъ 8 фут.
			„ 4 „
245	Тырма, зимовье	Перекатъ 4 „	„ 4 „
			„ 4 „
			„ 4 „
270	Мельчинъ, зимовье	—	„ 4 „
		Перекатъ 4 „	—
		„ 5 „	—
		—	Порогъ 4 фут.
		„ 5 „	—
		—	„ 3 „
		„ 4 „	—
		—	„ 7 „
300	Половинка, зимовье.	—	„ 3 „
		„ 4 „	—
325	Чекунда (складъ Ниманской К°)	—	—
	Итого на протяженіи 325 верстъ	23 переката съ глуб. 3—5 фут.	10 пороговъ съ глуб. 3—8 фут.

*) На сліяніи Буреи съ Амуромъ

Приложеніе № X.

Цѣны за провозъ грузовъ по Буреинскому пути

на пріиски Нимaнской золотопромышленной системы.

	1894 г.		1895 г.		1896 г.		1897 г.		1898 г.	
	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
Изъ Благовѣщенска:										
На Тимофеевскій *)	1	71	1	60	1	70	2	20	2	45
„ Якутскій **)	1	60	1	60	1	70	—	—	—	—
„ Антонинскій ***)	—	—	—	—	—	—	2	20	2	36
„ Пайканъ	—	38	—	40	—	35	—	38	—	65
„ Чекунду	—	98	—	87	—	90	--	81	1	35
„ Умальту.	1	22	1	27	1	26	1	72	—	—
Съ Пайкана:										
На Тимофеевскій	1	35	1	35	1	35	1	70	1	70
„ Якутскій	1	34	1	35	1	35	—	—	—	—
„ Антонинскій.	—	—	—	—	—	—	1	70	1	70
„ Чекунду	—	95	—	62	—	62	—	65	—	70
„ Умальту.	—	97	1	–	—	98	1	19	1	22
Съ Чекунды:										
На Тимофеевскій	—	79	—	79	—	80	1	—	1	—
„ Якутскій	—	79	—	79	—	79	—	—	—	—
„ Антонинскій.	—	—	—	—	—	—	1	—	—	50
„ Умальту	—	40	—	44	—	—	—	52	—	50
Съ Умальты:										
На Тимофеевскій	—	38	—	38	—	38	—	44	—	48
„ Якутскій	—	—	—	38	—	38	—	—	—	—
„ Антонинскій.	—	—	—	—	—	—	—	48	—	—

*) Тимофеевскій пріискъ на рч. Аргѣ—лѣвый притокъ р. Олги.
**) Якутскій „ „ „ Таэнъ-Эльта—правый притокъ р. Нимана.
***) Антонинскій „ „ „ „ „ „ „ „ „

Тове. Стр. 130.

Приложеніе *№ XI.*

Расходы по содержанію Буреинскаго пути Ниманской Золотопромышленной Компаніи.

ОПЕРАЦІИ.	Поденщинъ.		Расходъ.	
	Людей.	Лошадей.	Рубли.	Коп.
1895 года	23.665	11.544	89.782	27
1896 „	27.092	16.932	97.369	25
1897 „	27.623	11.485	92.366	84
1898 „	21.577	10.203	70.514	73
1899 „	17.940	6.682	49.179	48

Приложеніе *№ XII.*

Разстояніе между станціями

и прогонная такса отъ г. Благовѣщенска до Воскресенскаго пріиска на р. Селемджѣ.

НАЗВАНІЕ ПУНКТОВЪ.	Число верстъ.	ПРОГОНЫ.	Всего за пару лошадей. Руб.	Коп.
Отъ г. Благовѣщенска до с. Томскаго . .	132	По вольной цѣнѣ.	—	—
„ Томскаго „ Бѣлоноговой .	36		—	—
„ Бѣлоноговой „ Краснояровой .	30		—	—
„ Краснояровой „ Бѣлояровой . .	45	По 10 коп. съ версты и лошади.	—	—
„ Бѣлояровой „ Мазановой . .	5		—	—
„ Мазановой „ Спуска	30		—	—
„ Спуска „ Курносовой . .	28		—	—
„ Курносовой „ Галактіоновой .	25		—	—
„ Галактіоновой „ Вознесенскаго .	30		—	—
„ Вознесенскаго „ Норского . . .	8		—	—
„ Норскаго „ Александровск. .	24		—	—
		195 вер.	39	—
„ Александровск. „ Куравина . . .	28	по 15 коп.	—	—
„ Куравина „ Тулупова . . .	40			
		68 вер.	20	40
„ Тулупова „ Селемджин. скл.	38	по 20 коп.	—	—
„ Селемджинск. „ Стойбы	52			
		90 вер.	36	00
„ Стойбы „ Новой	8	по 26 коп. съ лошади и версты.		
„ Новой „ Васильевскаго .	40		—	—
„ Васильевскаго „ Ивановскаго .	35		—	—
„ Ивановскаго „ Караурака . .	60		—	—
„ Караурака „ Подгорнаго . .	25		—	—
„ Подгорнаго „ Холоднаго . .	26		—	—
„ Холоднаго „ Веселаго. . . .	26		—	—
„ Веселаго „ Жедринск. пр.	14		—	—
„ Жедринскаго „ Воскресенск. „	12		—	—
		246 верстъ.	127	92
Отъ д. Краснояровой до Воскресенск. пр.	599	—	223	32

Тове. Стр. 226.

ПРИМѢРЫ

стоимости доставки грузовъ

ВЪ ВЕРХНЕ-АМУРСКІЙ и ЗЕЙСКІЙ РАЙОНЫ.

Примѣры стоимости доставки грузовъ

ПРІИСКА.	Между пунктами.
1. Въ Зейскій районъ.	
Анатоліевскій, на Хугдерѣ	Благовѣщенскъ—Городъ Зея
	Городъ Зея — пріискъ
	Благовѣщенскъ— „
Полезный, по р. Камраю	Городъ Зея — „
Успенскій, по р. Эмакъ	Благовѣщенскъ—Городъ Зея
	Городъ Зея — пріискъ
	Благовѣщенскъ— „
Преображенскій, по р. Эмакъ	Благовѣщенскъ—Городъ Зея
	Городъ Зея — пріискъ
	Благовѣшенскъ— „
Ильинскій, на верш. рч. Ульдекита	Городъ Зея — „
Викторовскій, близъ устья Ульдекита	Благовѣщенскъ—Городъ Зея
	Городъ Зея — пріискъ
	Благовѣщенскъ— „
Ново-Леоновскій, на Уганѣ.	Городъ Зея — „
Троицкій, по рч. Джелтулѣ	Благовѣщенскъ—Городъ Зея
	Городъ Зея — пріискъ
	Благовѣщенскъ— „
Воздвиженскій, по рч. Утанджа	Лунгинъ *) — „
	Сухджари — „
2. Въ Верхне-Амурскій районъ.	
Преображенскій на р. Янканѣ	Благовѣщенскъ—Джалинда
	Джалинда — пріискъ
	Благовѣщенскъ— „
Янканскій	Благовѣщенскъ—Джалинда
	Джалинда — пріискъ
	Благовѣщенскъ— „

*) Лунгинъ въ 8 верстахъ выше г. Зеи.

въ Верхне-Амурскій и Зейскій районы.

Разстояніе.	Способъ перевозки грузовъ.	За пудъ.				Съ пуда и версты.		Колебаніе въ стоимости доставки грузовъ съ пуда и версты.
		отъ		до		отъ	до	
		Руб.	К.	Руб.	К.	Копеекъ.		
657	Пароходомъ.	—	25	—	40	0,038	0,061	0,023
88	Гужомъ.	—	60	1	—	0,682	1,136	0,454
745	—	—	85	1	35	0,114	0,181	0,067
105	Гужомъ.	—	70	1	30	0,667	1,428	0,761
657	Пароходомъ.	—	—	—	50	—	0,076	—
145	Гужомъ.	—	90	1	10	0,620	0,758	0,138
802	—	1	40	1	60	0,174	0,199	0,025
657	Пароходомъ.	—	—	—	50	—	0,076	—
125	Гужомъ.	—	90	1	10	0,720	0,889	0,169
782	—	1	40	1	60	0,179	0,205	0,026
130	Гужомъ.	—	65	—	80	0,500	0,615	0,115
657	Пароходомъ.	—	40	—	55	0,061	0,084	0,023
140	Гужомъ.	—	60	1	—	0,429	0,714	0,285
797	—	1	—	1	55	0,125	0,195	0,070
85	Гужомъ.	—	—	—	65	—	0,768	—
657	Пароходомъ.	—	—	—	40	—	0,061	—
200	Гужомъ.	1	35	1	45	0,675	0,725	—
857	—	1	75	1	85	0,204	0,216	—
300	Пароходомъ.	—	—	—	35	—	0,116	—
310	Гужомъ.	1	—	1	25	0,323	0,403	—
55	На нартахъ.	—	—	—	50	—	0,910	—
	На оленяхъ вьюкомъ.	—	—	—	60	—	1,091	—
600	Пароходомъ.	—	35	—	35	—	0,058	—
110	Гужомъ.	—	50	—	85	0,455	0,772	—
710	—	—	85	1	20	0,119	0,170	—
600	Пароходомъ.	—	—	—	35	—	0,058	—
120	Гужомъ.	—	55	1	—	0,458	0,833	—
720	—	—	90	1	35	0,125	0,187	—

Приложеніе *№ XIV.*

Цѣны на жизненные продукты въ Амурской области.

1. Цѣны на припасы.

въ городѣ Благовѣщенскѣ въ періодъ 1895—1900 г.

		Рубли.		
Мука ржаная за пудъ	отъ	1,20	до	1,80
Мука пшеничная за пудъ . . .	„	1,30	„	2,20
Крупа . . . . . „ „	„	1,80	„	2,50
Горохъ . . . . „ „	„	0,80	„	1,50
Мясо . . . . . „ „	„	4,50	„	6,00
Солонина . . „ „	„	4,50	„	6,00
Рыба соленая . „ „	„	2,00	„	3,50
Сахаръ . . . . „ „	„	7,50	„	9,00
Соль . . . . . „ „	„	1,00	„	1,20
Свѣчи . . . . . „ „	„	8,00	„	10,50
Керосинъ . . . „ „	„	2,75	„	3,50
Мыло простое . „ „	„	4,00	„	6,00

Тове. Стр. 62. Прилож. № 15.

2. Цѣны на жизненные продукты на пріискахъ въ 1907 г.

ПРОДУКТЫ.	Зейскій округъ.		Буреинскій округъ. По р. Селемджѣ ниже рѣки Керы.		Буреинскій округъ. По рѣкѣ Селемджѣ и ея притокамъ выше р. Керы и на Ниманѣ.		Хинганскій округъ.	
	ЗАПУДЪ.							
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
Мука ржаная	—	—	3	—	3	50	2	50
„ сѣянка	—	—	3	40	3	80	—	—
„ крупчатка 1 сортъ	2	80	4	20	4	40	3	20
„ „ 2 сортъ	2	50	4	—	4	20	3	—
„ „ 3 сортъ	2	40	3	60	4	—	—	—
Крупа ячневая	—	—	4	60	5	—	4	—
Крупа гречневая	2	80	4	40	4	80	—	—
Мясо свѣжее	12	—	11	20	12	—	11	—
„ мороженое	8	40	11	20	12	—	—	—
Сухари	—	—	4	—	4	40	—	—
„ пшеничные	—	—	5	20	5	60	—	—
Соль	1	50	3	60	4	—	4	—
Масло коровье	20	—	22	—	22	40	25	—
Сало топленое	11	60	17	60	18	—	15	—
Сало сырое	8	40	13	20	14	—	13	—
Чай кирпичный (кирпичъ)	—	60	—	75	—	75	—	60
Картофель	—	40	—	—	—	—	2	—
Капуста кислая	4	—	3	60	4	—	3	—
Рыба соленая (кета)	6	—	5	—	5	20	4	80
Рыба свѣжая	—	—	—	—	—	—	6	—
Сахаръ	—	—	11	20	11	20	14	—
Свѣчи стеариновыя	—	—	14	—	14	—	—	—
Спички (пачка)	—	—	—	15	—	15	—	—

Стоимость Перевозки алмазнаго бура на Ниманъ.

1. Изъ Чикаго до города Владивостока, по линіи „Great-Northern Railway-Seattle, Br.-Col.“ . . . 691 р. 50 к.

   Страхованіе . . . . . 90 „ — „

   Укупорка . . . . . 300 „ — „

   Всего . . 1.081 р. 50 к.

   т. е. за пудъ 1 р. 34¾ к.

2. Изъ Владивостока по Уссурійской ж. д. до города Хабаровска . . . . . 479 р. 59 к.

   за пудъ по — „ 59⅔ „

3. Изъ Хабаровска до ст. Иннокентьевская, на пароходѣ Амурскаго общества пароходства и торговли . . . . . 164 р. 70 к.

   за пудъ по — „ 21 „

4. Со ст. Иннокентьевская до склада „Чекунда“ по рѣкѣ Буреѣ, на пароходѣ Нимансной золотопромышленной Компаніи 482 р. 10 к.

   за пудъ по — „ 60 „

5. Съ Чекунды до Усть-Умальты, на лодкахъ и оморочахъ съ тунгусами . . 1.076 р. 10 к.

   за пудъ по 1 „ 65 „

6. Съ Усть-Умальты до мѣста развѣдки на Николаевскую гору, на лошадяхъ Ниманской Компаніи:

   Конюховъ 178 поденщинъ. . . . 445 р. — к.

   Лошадей 863 „ . . . . . 3.452 „ — „

   Своихъ рабочихъ 270 поденщинъ. 540 „ — „

   За перегрузку въ разныхъ мѣстахъ. 139 „ — „

   4.576 р. 50 к.

   за пудъ по 7 р. 02 к.

Всего . 7.860 р. 50 к., или за пудъ 9 р. 72 к.

Тове. Приложеніе № 44. Стр. 131.

СВѢДѢНІЯ

о грузо-пассажирскомъ движеніи и сплавѣ плотовъ

ПО РѢКАМЪ АМУРСКАГО БАССЕЙНА ЗА 1907 ГОДЪ.

По даннымъ Управленія Водныхъ Путей Амурскаго бассейна.

Примѣчаніе: При переводѣ поштучной клади въ вѣсъ въ пудахъ принято: одна куб. сажень дровъ—225 пуд., уголь древесный 1 куб. саж.—100 пуд., корье 1 куб. саж.—100 пуд., бревно 1—30 пуд., жердь 1—1½ пуд., телѣга 1—10 пуд., лошадь—25 пуд., рогатый скотъ 1 шт.—15 пуд., овца—5 пуд.

1. Общая вѣдомость

движенія всѣхъ судовъ (кромѣ плотовъ) и количества перевезенныхъ на нихъ грузовъ и пассажировъ по воднымъ путямъ Амурскаго бассейна за навигацію 1907 г.

НАИМЕНОВАНІЕ РѢКЪ.	Число судовъ.		Число пассажировъ.		Количество груза.		
	приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.	Итого.
Ингода	—	—	—	—	—	—	—
Шилка	1.670	1.717	16.641	24.496	956.995	1.135.128	2.092.123
Аргунь	3	6	—	–	2.755	5.984	8.739
Амуръ	5.682	5.629	100.753	88.323	10.693.679	7.703.294	18.396.973
Зея	1.163	1.155	31.977	31.893	1.751.592	1.872.399	3.623.991
Селемджа . . .	67	67	2.086	1.566	89.152	645	89.797
Бурея	25	25	396	337	86.784	5.069	91.853
Уссури	296	296	651	570	199.947	302.001	501.948
Има	—	—	—	—	—	—	—
Амгунь	141	141	3.998	1.726	160.996	7.462	168.458
Итого безъ Сунгари . .	9.047	9.036	156.502	148.911	13.941.900	11.031.982	24.973.882
Изъ этого количества въ городъ Благовѣщенскъ:							
1) На Амурскую пристань . . .	904	900	42.868	32.343	5.843.508	2.889.475	8.732.983
2) На Зейскую пристань . .	286	274	10.088	16.081	300.733	1.235.372	1.536.105
Итого (Благовѣщенскъ) .	1.190	1.174	52.956	48.424	6.144.241	4.124.847	10.269.088

2. Общая вѣдомость

движенія плотовъ съ лѣсными матеріалами по воднымъ путямъ Амурскаго бассейна за навигацію 1907 года.

НАИМЕНОВАНІЕ РѢКЪ.	Число плотовъ.		Количество грузовъ на плотахъ.	
	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.
Ингода	—	41	—	158.250
Шилка	41	70	158.250	938.453
Аргунь	—	40	—	377.880
Амуръ	1.258	1.146	13.617.892	12.246.719
Зея	277	231	3.026.539	2.480.059
Селемджа	—	46	—	546.480
Бурея	—	—	—	—
Уссури	19	19	246.600	246.600
Има	97	—	829.316	—
Амгунь	—	2	—	54.840
Итого	1.692	1.595	17.878.597	17.049.281
Изъ этого количества въ городъ Благовѣщенскъ:				
1. На Амурскую пристань	1.171	—	11.577.150	—
2. На Зейскую пристань	277	—	3.026.539	—
Итого (Благовѣщенскъ) . . .	1.448	—	14.603.689	—

3. Данныя о грузо-пассажирскомъ движенiи и сплавѣ

на главныхъ пристаняхъ рѣкъ Амурскаго бассейна въ 1907 году.

	ПРИБЫЛО.	ОТПРАВЛЕНО.
	Въ пудахъ.	
Срѣтенскъ	726.805	1.062.739
Покровка	39.633	31.130
Благовѣщенскъ:		
а) пристань на Амурѣ	5.843.508	2.889.475
б) „ на Зеѣ	300.733	1.235.372
Хабаровскъ	3.145.394	1.313.224
Николаевскъ:		
а) рѣчной портъ	683.112	2.226.997
б) морской „	3.885.117	1.298.579
Городъ Зея	992.740	303.523
Харбинъ - Пристань	136.145	2.267.209

4. Вѣдомость распредѣленія по

перевезенныхъ на паровыхъ и буксируемыхъ ими судахъ по

А. ПРИБ

Въ 1907 году.	Хлѣбные грузы: зерновой хлѣбъ, мука, крупа и овесъ.	Сахаръ и сахарный песокъ.	Чай.	Спиртъ.	Соль.	Рыба.
I. Срѣтенскъ.						
1. Съ верхнихъ пристаней	2.200	—	—	24.250	—	—
2. „ нижнихъ „	22.654	2.247	315.094	2.223	1.682	137.794
II. Благовѣщенскъ—Амурская пристань.						
1. Съ верхнихъ пристаней	116.752	6.011	4	13.380	2.850	—
2. „ нижнихъ „	2.096.333	144.866	170.739	11.790	153.947	550.947
III. Благовѣщенскъ-Зейская пристань. .	1.730	700	—	454	—	30
IV. Хабаровскъ.						
1. Съ верхнихъ пристаней	2.051.749	7.873	678	3.621	278	730
2. „ нижнихъ „	12.567	4.393	1.457	3.290	56.740	184.920
V. Николаевскъ.						
1. Съ верхнихъ пристаней р. Амура	406.412	1.747	2.213	11.513	1.315	7.568
2. Морской портъ:						
а) русскій грузъ	65.896	29.190	15.067	—	—	6
б) иностранный грузъ. . .	157.025	20.820	374.640	—	915.544	—

различнымъ родамъ грузовъ,

рѣкамъ Амурскаго бассейна за навигацію 1907 года.

ЫТІЕ.

Мясо.	Керосинъ.	Чугунъ, желѣзо и издѣлія.	Лѣсной строительный матеріалъ.	Дрова.	Товары мануфакт., бакалейн. и скобян.	Животныя. Лошадей.	Животныя. Рогатаго скота.	Животныя. Барановъ.	Итого. (Поименованныхъ и прочихъ грузовъ).
—	—	2.200	—	—	—	—	—	—	28.650
847	2.385	74.387	2.011	—	106.168	1.020	740	—	698.155
1.103	—	141.595	33.558	285.720	269.173	25.955	48.985	868	1.027.353
9.946	98.507	598.879	13.450	—	819.119	20.475	6.510	2	4.810.733
1.250	—	2.820	—	73.920	400	1.780	20	—	294.033
1.985	50	20.534	—	—	64.607	25.665	87.440	2.368	2.476.727
331	4.000	175.231	—	—	95.943	300	—	—	657.201
3.391	—	7.536	—	—	56.412	4.640	36.670	624	683.112
96.644	62.247	67.039	—	—	526.214	60	—	—	872.183
18.180	4.400	457.851	—	—	986.552	—	—	—	3.012.934

Вѣдомость распредѣленія по

перевезенныхъ на паровыхъ и буксируемыхъ ими судахъ по

Б. ОТПРА

Въ 1907 году.	Хлѣбные грузы: зерновой хлѣбъ, мука, крупа и овесъ.	Сахаръ и сахарный песокъ.	Чай.	Спиртъ.	Соль.	Рыба.
I. Срѣтенскъ.						
1. На верхнія пристани	—	—	—	—	—	—
2. „ нижнія „ . . .	290.969	7.851	343	26.991	3.434	1.375
II. Благовѣщенскъ-Амурская пристань.						
1. На верхнія пристани	243.080	5.917	210.018	8.210	5.308	145.776
2. „ нижнія „ . . .	1.716.304	1.084	1.533	5.702	2.010	29.143
III. Благовѣщенскъ-Зейская пристань .	943.339	15.043	7.323	6.261	9.151	44.783
IV. Хабаровскъ.						
1. На верхнія пристани	97.584	17.960	13.042	7.837	10.359	82.777
2. „ нижнія „	136.050	933	1.922	9.772	1.315	241
V. Николаевскъ.						
1. На верхнія пристани р. Амура .	109.326	79.077	349.522	6.448	353.341	139.387
2. Морской портъ:						
а) русскій грузъ	4.378	—	—	—	-	*) 1.260.079
б) иностранный грузъ. . .	—	—	—	—	—	—

*) изъ коихъ во Владивостокъ 223.826 пудовъ.

различнымъ родамъ грузовъ,

рѣкамъ Амурскаго бассейна за навигацію 1907 года.

ВЛЕНІЕ.

Мясо.	Керосинъ.	Чугунъ, желѣзо и издѣлія.	Лѣсной строительный матеріалъ.	Дрова.	Товары мануфакт., бакалейн. и скобян.	Животныя.			Итого. (Поименованныхъ и прочихъ грузовъ).
						Лошадей.	Рогатаго скота.	Барановъ.	
—	—	—	—	—	14.300	—	—	—	14.300
1.052	—	147.363	6.000	—	4	24.245	91.205	3.040	949.403
2.212	4.599	70.929	2.011	—	113.103	4.030	259	—	857.744
4.907	1.908	16.505	74.104	—	68.923	15.166	54.709	165	2.028.001
5.471	792	21.776	—	—	120.293	6.510	4.065	110	1.235.372
4.413	38.387	144.403	—	—	298.355	3.345	30	—	908.384
3.422	100	27.442	—	—	92.875	1.470	6.985	725	401.215
2.147	69.011	641.233	—	—	389.907	540	765	—	2.226.997
—	—	—	—	—	32.544	—	—	—	1.298.579
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Вѣдомость пассажирскаго движенія

по рѣкамъ Амурскаго бассейна въ 1906 году.

	Прибыло	Отправлено.
1. Частныхъ лицъ:		
а) каютныхъ	13.763	13.126
б) палубныхъ	108.475	97.042
2. Переселенцевъ	2.556	2.070
3. Воинскихъ чиновъ	10.761	11.608
Итого	135.555	123.846

Грузооборотъ

пристаней гг. Благовѣщенска, Зеи и Николаевска.

ЗА НАВИГАЦІИ 1905, 1906 и 1907 Г.Г.

по даннымъ Управленія Водныхъ Путей Амурскаго бассейна.

Примѣчаніе: При переводѣ поштучной клади въ вѣсъ въ пудахъ принято: одна куб. сажень дровъ—225 пуд., уголь древесный 1 куб. саж.—100 пуд., корье 1 куб. саж.—100 пуд., бревно 1—30 пуд., жердь 1—1½ пуд., телѣга 1—10 пуд., лошадь—25 пуд., рогатый скотъ 1 шт.—15 пуд., овца—5 пуд.

1. Грузооборотъ пристани города Благовѣщенска по рѣкѣ Амуру.

ПО РѢКѢ АМУРУ.	1905 г.		1906 г.		1907 г.	
	прибыло.	отправлено.	прибыло.	отправлено.	прибыло.	отправлено.
Судовъ:						
паровыхъ	307	312	435	385	438	438
буксируемыхъ . .	268	293	424	400	448	448
сплавныхъ и идущихъ бечевой .	17	6	10	8	18	14
Итого . . .	592	611	869	793	904	900
Плотовъ	290	—	294	—	1.171	—
Пассажировъ:						
частныхъ лицъ . .	16.946	19.838	28.031	25.149	28.610	28.904
переселенцевъ . .	251	732	1.977	276	10.247	660
воинскихъ чиновъ	1.510	1.927	4.060	2.876	4.011	2.779
Итого . . .	18.707	22.497	34.068	28.301	42.868	32.343
Грузовъ въ пудахъ:						
на судахъ паровыхъ	648.450	1.048.695	950.493	1.026.799	1.015.226	697.382
на судахъ буксируемыхъ . . .	1.046.014	3.613.385	4.126.294	3.523.952	4.822.860	2.188.363
на судахъ сплавныхъ и идущихъ бечевой	22.601	1.842	2.015	6.147	5.422	3.730
Итого . . .	1.717.065	4.663.922	5.078.802	4.556.898	5.843.508	2.889.475
На плотахъ . . .	338.824	—	472.829	—	1.207.747	—
Въ плотахъ . . .	2.187.840	—	5.078.670	—	11.577.150	—
Итого . . .	2.526.664	—	5.551.499	—	12.784.897	—
Всего грузовъ . .	4.243.729	4.663.922	10.630.301	4.556.898	18.628.405	2.889.475

2. Прибыло въ городъ Благовѣ

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	1905 годъ.		
	Съ верхнихъ пристаней.	Съ нижнихъ пристаней.	ИТОГО.
	В ъ	п у	
Зерновой хлѣбъ	1.850	9.771	11.621
Мука	2.674	4.313	6.987
Крупа разная	498	40.503	41.001
Овесъ	2.950	85.929	88.879
Сахаръ и сахарный песокъ	58.506	11.020	69.526
Чаи разные	5.045	768	5.813
Спиртъ	14.016	55	14.071
Соль	95.079	27.517	122.596
Рыба соленая	7.000	399.354	406.354
Мясо соленое	17.185	912	18.097
Овощи	350	7.265	7.615
Керосинъ	56.029	300	56.329
Чугунъ	11.494	6.730	18.224
Желѣзо, мѣдь, сталь и жесть	48.230	29.627	77,857
Земледѣльческія орудія	60	14.427	14.487
Экипажи и повозки	863	110	973
Пассажирскій багажъ	8.453	8.788	17.241
Почта	32.332	2.236	34.568
Воинскій грузъ	—	—	—
Разный и мелкій грузъ	12.649	108.670	121.319
Лѣсной и строительный матеріалы	154.295	21.836	176.131
Дрова	—	—	—
Известь	—	5.288	5.288
Товары мануфактурные	96.502	18.733	115.235
„ бакалейные	108.147	19.474	127.621
„ скобяные и аптекарскіе	33.181	10.565	43.746
„ китайскіе	3.590	67.692	71.282
Животныя: лошади	11.575	725	12.300
рогатый скотъ	9.265	26	9.291
бараны	12	—	12
Итого	791.830	902.634	1.694.464

Въ эту таблицу не вошли грузы, прибывшіе въ г. Благовѣщенскъ на сплавныхъ и

щенскъ грузовъ по рѣкѣ Амуру.

1906 годъ.			1907 годъ.		
Съ верхнихъ пристаней.	Съ нижнихъ пристаней.	ИТОГО.	Съ верхнихъ пристаней.	Съ нижнихъ пристаней.	ИТОГО.
д	а	х	ъ.		
5.842	593.296	599.138	27.800	1.753.207	1.781.007
19.406	224.448	243.854	59.905	133.747	193.652
758	168.942	169.700	17.081	122.743	139.824
4.036	8.481	12.517	11.966	86.636	98.602
14.217	106.086	120.303	6.011	144.866	150.877
2.095	324.736	326.831	4	170.739	170.743
2.610	63.132	65.742	13.380	11.790	25.170
4.150	188.447	192.597	2.850	153.947	156.797
500	1.062.864	1.063.364	—	550.947	550.947
4.741	54.509	59.250	1.103	9.946	11.049
1.768	37.714	39.482	805	25.360	26.165
—	66.127	66.127	—	98.507	98.507
39.236	7.806	47.042	18.572	41.066	59.638
66.439	321.532	387.971	61.387	407.256	468.643
6.005	86.069	92.074	11.945	143.365	155.310
13.154	14.134	27.288	49.691	7.192	56.883
15.972	10.527	26.499	40.294	6.914	47.208
18.470	7.575	26.045	11.980	5.046	17.026
—	—	—	—	119	119
27.944	552.562	580.506	28.320	71.024	99.344
21.360	—	21.360	33.558	13.450	47.008
—	—	—	285.720	кам. уголь 2.173	287.893
750	—	750	—	4.587	4.587
67.799	126.049	193.848	103.843	161.245	265.088
85.471	173.538	259.009	110.239	177.347	287.586
44.281	163.149	207.430	51.764	325.945	377.709
3.424	156.953	160.377	3.327	154.582	157.909
11.733	38.799	50.532	25.955	20.475	46.430
32.950	1.683	34.633	48.985	6.510	55.495
2.478	—	2.478	868	2	870
517.589	4.559.158	5.076 747	1.027.353	4.810.733	5.838.086

идущихъ бечевою судахъ.

3. Отправлено изъ города Благовѣ

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	1905 годъ. На верхнія пристани.	На нижнія пристани.	ИТОГО.
	В	ъ	п у
Зерновой хлѣбъ	2.700	28.269	30.969
Мука	102.190	1.519.260	1.621.450
Крупа разная	4.213	20.731	24.944
Овесъ	86.317	1.211.995	1.298.312
Сахаръ и сахарный песокъ	241	8.187	8.428
Чаи разные	475	2.266	2.741
Спиртъ	8.338	45.452	53.790
Соль каменная и поваренная	557	25.873	26.430
Рыба соленая	78.905	21.568	100.473
Мясо соленое	—	15.552	15.552
Овощи	2.704	160.140	162.844
Керосинъ	234	8.180	8.414
Чугунъ	775	6.396	7.171
Желѣзо, мѣдь, сталь и жесть	1.123	37.093	38.216
Земледѣльческія орудія	703	1.130	1.833
Экипажи и повозки	50	3.122	3.172
Пассажирскій багажъ	17.905	12.041	29.946
Почта	2.781	1.262	4.043
Разный и мелкій грузъ	4.835	67.499	72.334
Лѣсной и строительный матеріалы	8.010	903.460	911.470
Известь	—	4.996	4.996
Товары мануфактурные	1.437	45.740	47.177
„ бакалейные	3.800	65.908	69.708
„ скобяные и аптекарскіе	1.167	12.886	14.053
„ китайскіе	11.517	4.726	16.243
Животныя: лошади	315	26.730	27.045
„ рогатый скотъ	200	60.126	60.326
„ бараны	—	—	—
Итого	341.492	4.320.588	4.662.080

щенска грузовъ по рѣкѣ Амуру.

1906 годъ.			1907 годъ.		
На верхнія пристани.	На нижнія пристани.	ИТОГО.	На верхнія пристани.	На нижнія пристани.	ИТОГО.
д а х ъ.					
10.568	3.285	13.853	13.047	72.807	85.854
271.147	1.493.542	1.764.689	179.975	1.404.503	1.584.478
20.827	10.394	31.221	12.273	41.721	53.994
116.927	821.892	938.819	37.785	197.273	235.058
7.636	603	8.239	5.917	1.084	7.001
353.410	1.112	354.522	210.018	1.533	211.551
45.362	5.684	51.046	8.210	5.702	13.912
22.703	2.278	24.981	5.308	2.010	7.318
324.830	3.426	328.256	145.776	29.143	174.919
1.012	2.154	3.166	2.212	4.907	7.119
1.553	6.936	8.489	2.884	1.989	4.873
10.804	1.440	12.244	4.599	1.908	6.507
25	1.175	1.200	300	120	420
43.481	22.186	65.667	62.863	10.689	73.552
2.928	5.161	8.089	6.740	4.602	11.342
77	4.541	4.618	1.026	1.094	2.120
12.783	9.866	22.649	17.707	12.741	30.448
2.979	1.220	4.199	1.608	1.102	2.710
60.673	64.256	124.929	20.093	16.506	36.599
—	436.717	436.717	2.011	74.104	76.115
50	79.045	79.095	—	3.500	3.500
52.181	37.767	89.948	24.956	26.340	51.296
38.744	17.163	55.907	36.138	24.716	60.854
29.999	2.284	32.283	22.650	4.016	26.666
29.533	1.867	31.400	29.359	13.851	43.210
1.906	18.444	20.350	4.030	15.166	19.196
50	33.685	33.735	259	54.709	54.968
—	740	740	—	165	165
1.462.188	3.088.863	4.551.051	857.744	2.028.001	2.885.745

4. Грузооборотъ пристани города Благовѣщенска по рѣкѣ Зеѣ.

ПО РѢКѢ ЗЕѢ.	1905 г.		1906 г.		1907 г.	
	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.
Судовъ:						
паровыхъ	124	125	170	175	206	200
буксируемыхъ . . .	17	18	53	47	76	74
сплавныхъ и идущихъ бечевой	5	4	2	2	4	—
Итого . . .	146	147	225	224	286	274
Плотовъ	77	—	184	—	277	—
Пассажировъ:						
частныхъ лицъ . . .	7.236	6.822	11.187	8.611	10.011	14.351
переселенцевъ . . .	26	20	47	—	28	1.598
воинскихъ чиновъ .	19	2	82	48	49	132
Итого . .	7.281	6.844	11.316	8.659	10.088	16.081
Грузовъ въ пудахъ						
на судахъ паровыхъ	34.132	548.951	25.126	1.000.231	31.674	963.793
„ „ буксируем.	48.698	45.031	104.918	241.280	262.359	271.579
„ „ сплавныхъ и идущихъ бечевой .	7.100	394	3.900	—	6.700	—
Итого . . .	89.930	594.376	133.944	1.241.511	300.733	1.235.372
на плотахъ	43.422	—	20.935	—	56.359	—
въ плотахъ	1.018.200	—	2.467.140	—	2.970.180	—
Итого . . .	1.061.622	—	2.488.075	—	3.026.539	—
Всего грузовъ .	1.151.552	594.376	2.622.019	1.241.511	3.327.272	1.235.372

5. Привозъ и вывозъ изъ города Благовѣщенска по рѣкѣ Зеѣ.

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	1905 г.		1906 г.		1907 г.	
	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.
	В ъ		п у д а х ъ.			
Зерновой хлѣбъ	7.967	2.772	991	16.965	500	53.246
Мука	4.235	167.055	3.379	428.380	1.000	431.609
Крупа разная	—	12.058	—	38.111	30	37.487
Овесъ	926	247.571	100	395.117	200	420.997
Сахаръ и сахарный песокъ	—	4.990	—	11.763	700	15.043
Чаи разные	—	910	—	4.268	—	7.323
Спиртъ	6.447	8.175	—	13.961	454	6.261
Соль камен. и поваренная	—	7.915	—	16.567	—	9.151
Рыба соленая	—	29.558	—	46.679	30	44.783
Мясо соленое	—	1.333	—	14.012	1.250	5.471
Овощи	75	12.803	—	6.902	123	11.283
Керосинъ	—	2.628	—	2.306	—	792
Чугунъ	—	979	—	60	—	—
Желѣзо, мѣдь, сталь и жесть	200	2.896	132	21.336	2.600	14.413
Земледѣльческія орудія .	25	674	—	2.760	—	6.164
Экипажи и повозки . . .	140	212	75	730	220	1.199
Пассажирскій багажъ . .	3.235	15.195	1.942	20.403	4.328	32.887
Почта	337	3.064	376	2.654	215	710
Разный и мелкій грузъ .	11.882	7.669	9.624	23.316	2.386	5.775
Дрова	—	—	—	—	73.920	—
Стекло и издѣлія стеклянного завода	—	—	—	—	4.350	—
Известь	41.160	—	112.700	—	199.527	—
Товары мануфактурные.	238	8.655	—	43.064	—	34.790
„ бакалейные . .	—	12.554	—	22.543	—	35.990
„ скобяные и аптек.	10	2.769	—	4.805	300	6.082
„ китайскіе . . .	28	36.724	—	84.108	100	43.431
Животныя: лошади . . .	5.620	2.020	685	15.088	1.780	6.510
рогат. скотъ	305	2.895	40	5.613	20	4.065
бараны . . .	—	8	—	—	—	110
Итого . . .	82.830	593.982	130.044	1.241.511	294.033	1.235.372

6. Прибыло въ городъ Зею

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	1905 годъ.		
	Съ верхнихъ пристаней.	Съ нижнихъ пристаней.	Итого.
		въ	
Зерновой хлѣбъ	—	4.593	4.593
Мука	80	137.760	137.840
Крупа разная	—	7.683	7.683
Овесъ	—	197.495	197.495
Сахаръ и сахарный песокъ	—	3.714	3.714
Чаи разные	—	818	818
Спиртъ	—	4.485	4.485
Соль каменная и поваренная	—	7.602	7.602
Рыба соленая	—	26.689	26.689
Мясо соленое	—	1.242	1.242
Овощи	—	11.654	11.654
Керосинъ	—	2.615	2.615
Чугунъ	—	122	122
Желѣзо, мѣдь, сталь и жесть	—	919	919
Земледѣльческія орудія	—	145	145
Экипажи и повозки	—	20	20
Пассажирскій багажъ	295	8.911	9.206
Почта	—	3.026	3.026
Разный и мелкій грузъ	—	2.889	2.889
Лѣсной и строительный матеріалы	250	7.727	7.977
Известь	—	—	—
Товары мануфактурные	—	8.615	8.615
„ бакалейные	—	16.886	16.886
„ скобяные и аптекарскіе	—	1.362	1.362
„ китайскіе	6	32.208	32.214
Животныя: лошади	545	290	835
рогатый скотъ	105	4.585	4.690
бараны	—	—	—
Итого	1.281	494.055	495.336

грузовъ по рѣкѣ Зеѣ.

1906 годъ.			1907 годъ.		
Съ верхнихъ пристаней.	Съ нижнихъ пристаней.	Итого.	Съ верхнихъ пристаней.	Съ нижнихъ пристаней.	Итого.
пудахъ.					
—	25.468	25.468	—	47.151	47.151
—	392.694	392.694	—	325.094	325.094
—	32.954	32.954	—	43.804	43.804
—	344.365	344.365	—	322.464	322.464
55	8.789	8.844	—	13.962	13.962
—	4.004	4.004	—	6.292	6.292
—	11.920	11.920	—	4.881	4.881
—	15.102	15.102	100	6.779	6.879
50	41.745	41.795	—	37.797	37.797
—	6.893	6.893	—	3.470	3.470
60	6.418	6.478	121	10.548	10.669
—	2.306	2.306	—	760	760
—	60	60	—	—	—
—	16.375	16.375	100	9.237	9.337
—	890	890	—	1.893	1.893
—	405	405	—	430	430
910	12.383	13.293	1.235	8.195	9.430
20	3.154	3.174	—	675	675
400	16.989	17.389	67	9.010	9.077
—	—	—	—	—	—
—	—	—	22.000	—	22.000
—	41.573	41.573	—	27.123	27.123
—	22.236	22.236	—	44.238	44.238
—	4.199	4.199	—	3.899	3.899
—	79.319	79.319	150	37.160	37.310
370	11.473	11.843	90	3.055	3.145
70	4.295	4.365	—	850	850
—	—	—	—	110	110
1.935	1.106.009	1.107.944	23.863	868.877	992.740

7. Отправлено изъ города Зеи

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	1905 годъ.		
	На верхнія пристани.	На нижнія пристани.	Итого.
	В	ъ	п у
Зерновой хлѣбъ	475	—	475
Мука	83.851	—	83.851
Крупа разная	4.215	—	4.215
Овесъ	85.923	—	85.923
Сахаръ и сахарный песокъ	1.400	—	1.400
Чаи разные	261	—	261
Спиртъ	195	—	195
Соль каменная и поваренная	1.848	—	1.848
Рыба соленая	9.084	—	9.084
Мясо соленое	1.092	—	1.092
Овощи	5.419	—	5.419
Керосинъ	222	—	222
Чугунъ	—	—	—
Желѣзо, мѣдь, сталь и жесть	368	—	368
Земледѣльческія орудія	—	—	—
Экипажи и повозки	75	100	175
Пассажирскій багажъ	2.192	2.812	5.004
Почта	—	349	349
Разный мелкій грузъ	1.642	5.011	6.653
Лѣсной и строительный матеріалы	—	300	300
Стекло и издѣлія стекляннаго завода	—	—	—
Известь	—	—	—
Товары мануфактурные	1.909	250	2.159
„ бакалейные	5.028	—	5.028
„ скобяные и аптекарскіе	1.071	156	1.227
„ китайскіе	21.576	23	21.599
Животныя: лошади	665	5.215	5.880
рогатый скотъ	720	130	850
бараны	—	—	—
Итого	229.231	14.346	243.577

грузовъ по рѣкѣ Зеѣ.

1906 годъ.			1907 годъ.		
На верхнія пристани.	На нижнія пристани.	Итого.	На верхнія пристани.	На нижнія пристани.	Итого.
дахъ.					
300	—	300	2.951	—	2.951
105.730	—	105.730	97.819	1.000	98.819
12.990	—	12.990	6.500	—	6.500
100.274	—	100.274	101.017	200	101.217
1.260	—	1.260	1.535	180	1.715
1.166	—	1.166	220	—	220
80	—	80	211	88	299
2.085	—	2.085	2.229	—	2.229
9.985	—	9.985	5.707	—	5.707
1.893	—	1.893	857	1.250	2.107
4.969	—	4.969	3.170	123	3.293
—	—	—	—	—	—
40	—	40	100	—	100
5.668	—	5.668	1.230	800	2.030
1	—	1	—	—	—
40	—	40	135	—	135
1.627	1.420	3.047	1.854	2.415	4.269
5	406	411	—	167	167
2.600	2.660	5.260	1.709	1.449	3.158
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	320	320
—	—	—	—	32.000	32.000
6.068	—	6.068	9.655	—	9.655
10.343	—	10.343	1.752	—	1.752
1.321	—	1.321	4.735	—	4.735
40.402	—	40.402	17.147	100	17.247
3.095	100	3.195	935	575	1.510
1.550	25	1.575	1.325	—	1.325
—	—	—	63	—	63
313.492	4.611	318.103	262.856	40.667	303.523

8. Грузооборотъ пристани города Зеи.

ПО РѢКѢ ЗЕѢ.	1905 годъ.		1906 годъ.		1907 годъ.	
	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.
Судовъ:						
паровыхъ.	171	166	245	243	252	252
буксируемыхъ . . .	7	7	33	32	33	33
Итого . . .	178	173	278	275	285	285
Плотовъ	—	6	—	28	—	20
Пассажировъ:						
частныхъ лицъ . . .	7.414	6.234	12.817	8.718	12.091	9.065
переселенцевъ . . .	27	33	—	—	15	26
воинскихъ чиновъ .	1	22	63	58	111	40
Итого . . .	7.442	6.289	12.880	8.776	12.217	9.131
Грузовъ въ пудахъ:						
на судахъ паровыхъ	464.920	240.237	868.286	317.948	758.355	279.363
„ „ буксируемыхъ	30.416	3.340	239.658	155	234.385	24.160
Итого . . .	495.336	243.577	1.107.944	318.103	992.740	303.523
на плотахъ	—	1.875	—	—	—	7.500
въ плотахъ	—	123.630	—	307.500	—	243.060
Итого . . .	—	125.505	—	307.500	—	250.560
Всего грузовъ . . .	495.336	369.082	1.107.944	625.603	992.740	554.083

9. Грузооборотъ рѣчного порта города Николаевска на Амурѣ.

ПО РѢКѢ АМУРУ.	1905 г.		1906 г.		1907 г.	
	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.
Судовъ:						
паровыхъ	128	121	187	189	161	161
буксируемыхъ	167	166	225	223	178	178
сплавныхъ и идущихъ бечевой	2	—	—	—	—	—
Итого . . .	297	287	412	412	339	339
Плотовъ	5	—	18	—	17	—
Пассажировъ:						
частныхъ лицъ	8.320	10.218	14.783	10.996	15.563	15.780
переселенцевъ	—	2.038	—	—	93	—
воинскихъ чиновъ	6.914	2.024	1.366	1.127	1.126	647
Итого . . .	15.234	14.280	16.149	12.123	16.782	16.427
Грузовъ въ пудахъ:						
на судахъ паровыхъ . . .	210.382	177.055	120.322	708.367	199.942	370.369
„ „ буксируемыхъ.	1.068.538	1.365.326	270.054	3.124.790	483.170	1.856.628
„ „ сплавныхъ и идущихъ бечевой	980	-	—	—	—	—
Итого . . .	1.279.900	1.542.381	390.376	3.833.157	683.112	2.226.997
на плотахъ	—	—	3.700	—	—	—
въ плотахъ	131.700	—	349.080	—	465.180	—
Итого . . .	131.700	—	352.780	—	465.180	—
Всего грузовъ . .	1.411.600	1.542.381	743.156	3.833.157	1.148.292	2.226.997

10. Привозъ и вывозъ изъ г. Николаевска по рѣкѣ Амуру.

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	1905 г.		1906 г.		1907 г.	
	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.
	Въ пудахъ.					
Хлѣбъ зерновой	20.254	6.424	26.957	13.270	56.907	6.517
Мука	357.936	160.763	73.644	349.689	205.989	50.094
Крупа разная	32.908	9.325	16.565	66.289	30.557	21.403
Овесъ	231.071	18.947	69.163	92.863	112.962	31.312
Сахаръ и сахарный песокъ	10.839	156	250	81.199	1.747	79.077
Чаи разные	625	268	2.608	605.032	2.213	349.522
Спиртъ	9.917	81	1.122	149.743	11.513	6.448
Соль каменная и поваренная	16.790	54.264	9.206	386.342	1.315	353.341
Рыба соленая	7.443	739.026	—	644.024	7.568	139.387
Мясо соленое	3.309	71	3.079	35.976	3.391	2.147
Овощи	8.783	1.560	13.108	7.600	35.138	3.587
Керосинъ	3.377	15	50	62.413	—	69.011
Чугунъ	1.810	55	33	7.870	344	48.225
Желѣзо, мѣдь, сталь и жесть	7.719	9.646	8.181	293.063	5.249	548.827
Земледѣльческія орудія .	11	—	1.289	51.731	842	44.111
Экипажи и повозки . .	3.800	—	718	602	1.101	70
Пассажирскій багажъ . .	7.403	8.943	5.266	4.172	4.377	3.881
Почта	7.907	2.330	2.587	736	2.029	2.095
Воинскій грузъ	371.299	511.052	20.630	850	53.029	—
Разный и мелкій грузъ .	47.129	8.114	54.418	518.729	48.495	76.730
Дрова	21.000	—	—	—	—	—
Известь	—	—	3.300	62.000	—	—
Товары мануфактурные .	13.271	4.137	10.771	92.301	19.269	64.383
„ бакалейные . .	20.952	1.762	11.926	149.853	14.711	87.993
„ скобяные и аптекарскіе . . .	9.600	2.015	11.864	147.341	6.073	230.042
„ китайскіе . . .	14.167	177	13.223	4.229	16.359	7.489
Животныя: лошади . . .	10.235	2.350	7.484	4.270	4.640	540
рогат. скотъ.	39.365	900	22.719	970	36.670	765
бараны . . .	—	—	215	—	624	—
Итого . . .	1.278.920	1.542.381	390.376	3.833.157	683.112	2.226.997

11. ВѢДОМОСТЬ

о движенiи морскихъ судовъ въ морскомъ портѣ г. Николаевска на Амурѣ.

НАЦIОНАЛЬНОСТЬ СУДОВЪ.	1905 г.		1906 г.		1907 г.	
	Прибыло.	Выбыло.	Прибыло.	Выбыло.	Прибыло.	Выбыло.
Русскихъ	2	—	9	10	10	10
Японскихъ	—	—	41	41	91	91
Германскихъ	9	5	10	10	3	3
Англiйскихъ и американскихъ	4	4	12	12	6	6
Норвежскихъ	—	—	29	29	21	21
Всего	15	9	101	102	131	131

РОДЪ СУДОВЪ.	1905 г.		1906 г.		1907 г.	
	Прибыло.	Выбыло.	Прибыло.	Выбыло.	Прибыло.	Выбыло.
Паровыхъ	14	8	80	81	92	92
Парусныхъ	1	1	21	21	39	39
Всего	15	9	101	102	131	131

12. Вѣдомость ввоза грузовъ русскихъ и иностран

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	1905 годъ.		
	Русскій грузъ.	Иностранный грузъ.	Итого.
		В	ъ
Зерновой хлѣбъ и крупа	—	286.914	286.914
Мука разная	—	679.580	679.580
Чай разный	—	—	—
Сахаръ	—	1.985	1.985
Керосинъ	—	—	—
Мясо соленое и консервы	—	201.800	201.800
Рыба соленая	—	—	—
Овощи и проч. мелкій товаръ	—	—	—
Овощи и ягоды	—	—	—
Каменный уголь	—	—	—
Спиртъ	—	—	—
Соль	—	178.342	178.342
Желѣзо и желѣзные товары	—	—	—
Суда въ разобранномъ видѣ	—	—	—
Машины паровыя	—	—	—
„ земледѣльческія	—	3.820	3.820
„ разныя другія	—	—	—
Разныя машины	—	—	—
Товары мануфактурные	—	—	—
„ бакалейные	—	3.904	3.904
„ скобяные и аптекарскіе	—	7.590	7.590
„ колоніальные	—	5.395	5.395
„ галантерейные	—	7.390	7.390
Багажъ и разный грузъ	—	—	—
Животныя: лошади	—	—	—
рогатый скотъ	—	—	—
проч. домашн. скотъ	—	—	—
Итого	—	1.376.720	1.376.720

ныхъ въ морской портъ г. Николаевска на Амурѣ.

1906 годъ.			1907 годъ.		
Русскій грузъ.	Иностранный грузъ.	Итого.	Русскій грузъ.	Иностранный грузъ.	Итого.
пудахъ.					
—	99.058	99.058	—	140.992	140.992
38.983	358.393	397.376	65.896	16.033	81.929
—	694.500	694.500	15.067	374.640	389.707
62.313	93.062	155.375	29.190	20.820	50.010
97.440	8.038	105.478	62.247	4.400	66.647
—	163.493	163.493	96.644	18.180	114.824
—	—	—	6	—	6
—	23.892	23.892	—	—	—
38	—	38	120	—	120
97.500	—	97.500	9.700	—	9.700
357.562	—	357.562	—	—	—
—	1.170.683	1.170.683	—	915.544	915.544
23.460	501.882	525.342	—	94.245	94.245
—	37.651	37.651	—	188.859	188.859
—	13.664	13.664	—	—	—
—	151.478	151.478	—	85.740	85.740
—	80.457	80.457	—	89.007	89.007
6.413	—	6.413	67.039	—	67.039
49.180	66.832	116.012	89.247	28.635	117.882
39.221	43.174	82.395	180.652	198.646	379.298
14.068	117.536	131.604	189.454	672.005	861.459
30.811	82.820	113.631	30.263	85.597	115.860
1.840	4.500	6.340	36.598	1.669	38.267
12.963	52.479	65.442	—	77.922	77.922
—	—	—	60	—	60
7.457	—	7.457	—	—	—
5	—	5	—	—	—
839.254	3.763.592	4.602.846	872.183	3.012.934	3.885.117

13. Вѣдомость вывоза русскихъ грузовъ на морскихъ судахъ изъ Николаевскаго порта.

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	1906 г.	1907 г.
	пудовъ.	
Мука разная	—	4.378
Рыба соленая	707.192	1.260.079
Товары мануфактурные	—	2.695
„ бакалейные	—	12.693
„ скобяные и аптекарскіе	—	17.156
Багажъ и разный грузъ	3.052	1.578
Итого	710.244	1.298.579

СПРАВКА

объ открытіи и закрытіи навигаціи

ПО РѢКАМЪ АМУРУ, ШИЛКѢ и ЗЕѢ

съ 1900 по 1908 годъ включительно.

СПРА

объ открытіи и закрытіи навигаціи на рѣкахъ Амурѣ, Шилкѣ

НАИМЕНОВАНІЕ ПРИСТАНЕЙ.	Открытіе навигаціи.								
	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
			П	**о**		**р**	**ѣ**	**к**	**ѣ**
Николаевскъ	Мая 13	Мая 2	Мая 13	Мая 9	Мая 1	Мая 15	Мая 3	Мая 3	Мая 5
Маріинскій	—	8	12	8	—	8	7	2	—
Хабаровскъ	Апр. 17	Апр. 14	Апр. 23	Апр. 11	Апр. 12	Апр. 26	Апр. 9	Апр. 16	Апр. 14
Михайло-Семеновскій	19	14	25	22	13	19	15	—	19
Екатерино-Никольское	27	19	Мая 2	26	19	30	21	24	—
Иннокентьевская	26	20	3	27	21	30	23	23	23
Поярково	26	20	3	28	18	29	22	19	26
Благовѣщенскъ	22	22	1	29	Мая 1	Мая 1	—	21	25
Кумарская	—	21	1	Мая 1	Апр. 30	10	20	20	—
Кольцево	28	23	1	3	—	11	24	—	—
Черняево	28	21	1	1	—	12	25	20	—
Албазинъ	—	—	Апр. 30	—	29	11	26	20	—
Покровская	25	15	27	Апр. 28	29	7	21	19	29
			П	**о**		**р**	**ѣ**	**к**	**ѣ**
Срѣтенскъ	Апр. 21	Апр. 16	Апр. 24	Апр. 22	Апр. 24	Мая 2	Апр. 15	Апр. 10	Апр. 23
Горбица	24	20	26	28	26	4	17	13	—
			П	**о**		**р**	**ѣ**	**к**	**ѣ**
Астрахановка	—	Апр. 24	Мая 8	Мая 1	Апр. 19	Апр. 24	Апр. 27	Апр. 23	Апр. 25
Мазаново	—	—	—	—	28	Мая 6	—	24	22
Городъ Зея	—	—	—	—	28	11	—	—	Мая 5

ВКА

и Зеѣ за время съ 1900 по 1908 годъ включительно.

Закрытіе навигаціи.								
1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
А м у р у.								
Окт. 19	Окт. 14	Окт. 10	Окт. 13	Окт. 17	Окт. 19	Окт. 23	Окт. 19	Окт. 12
21	10	9	—	11	15	17	9	—
21	19	17	13	18	18	22	20	20
15	18	16	16	14	15	20	—	20
14	15	13	9	11	13	20	12	—
13	14	12	9	10	15	18	11	14
16	13	13	13	10	16	18	12	14
14	12	13	10	12	13	16	19	16
11	16	8	9	9	14	14	15	—
7	7	8	8	7	10	14	—	—
9	4	8	—	—	9	10	7	15
—	—	7	6	6	3	14	7	—
9	3	6	8	8	4	10	6	11
Ш и л к ѣ.								
Окт. 9	Окт. 11	Окт. 18	Окт. 4	Окт. 7	Окт. 7	Окт. 14	Окт. 10	Окт. 13
7	6	12	6	4	3	10	5	—
З е ѣ.								
—	Окт. 5	Окт. 7	Сент. 30	Окт. 4	Окт. 6	Окт. 16	Окт. 16	Окт. 13
—	—	—	—	Сент. 30	6	14	6	18
—	—	—	—	28	3	7	4	9

ДАННЫЯ

по движенію грузовъ

НА ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ, ВОСТОЧНО-КИТАЙСКОЙ и УССУРІЙСКОЙ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

---

1. Свѣдѣнія о движеніи товаровъ

по Забайкальской и Уссурійской жел. дор. за 1905 годъ.

Забайкальская желѣзная дорога.

Всѣхъ товаровъ малой скорости вообще:

	Перевезено.					Пробѣгъ.	
	Въ мѣстномъ сообщеніи.	Въ прямомъ сообщеніи.		Транзитъ.	Итого.	Общій.	Средній на 1 вер. ж. д.
		Вывозъ.	Ввозъ.				
	Тысячи пудовъ.					Тысячи пудо-верстъ.	
	11.402	3.898	22.053	8.496	45.849	22.785.849	14.385
Въ %	24,9	8,5	48,1	18,5	—	общая длина 1.587 вер.	

Уссурійская желѣзная дорога.

	Перевезено.					Пробѣгъ.	
	Въ мѣстномъ сообщеніи.	Въ прямомъ сообщеніи.		Транзитъ.	Итого.	Общій.	Средній на 1 вер. ж. д.
		Вывозъ.	Ввозъ.				
	Тысячи пудовъ.					Тысячи пудо-верстъ.	
	13.603	1.916	2.227	—	17.746	3.762.397	4.533
Въ %	76,7	10,8	12,5	—	—	общая длина 830 вер.	

По преобладанію того или другого рода товарнаго сообщенія въ 1905 году: Уссурійская дорога 76,7% всѣхъ грузовъ перевезла во внутреннемъ сообщеніи, а Забайкальская—48,1% всѣхъ грузовъ, принятыхъ съ другихъ желѣзныхъ дорогъ и выданныхъ получателямъ на своихъ станціяхъ (ввозъ).

2. Грузооборотъ главнѣйшихъ станцій въ 1905 году.

	Отправлено.	Прибыло.
	Въ тысячахъ пудовъ.	
Ст. Срѣтенскъ	527	1.628
Ст. Манджурія (въ направл. на Забайк.) . .	386	11.320
Ст. Иркутскъ (въ направл. на Забайк.) . .	16.504	2.316
Ст. Владивостокъ	2.459	8.016

3. Отправленіе и прибытіе хлѣба перевезенныхъ въ поѣздахъ малой скорости по Забай

Въ тысячахъ

СТАНЦІИ.	Хлѣбъ.		Соль.		Нефть и нефтян. остатки.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
Иркутскъ, направленіе къ Забайкальской ж. д.	4.398	58	563	—	6	—
Срѣтенскъ	151	244	35	315	—	1
Манджурія, направленіе къ Забайкальской ж. д.	11	756	1	278	—	3
Всего по Забайкальской ж. д.	6.317		1.107		8	
Ст. Владивостокъ	194	1.190	213	10	—	—
Ст. Пограничная	*) 689	45	40	119	—	—
	714	111	42	124	—	—
Ст. Хабаровскъ	380	155	19	42	—	—
Всего по Уссурійской ж. д.	2.910		463		—	

*) Въ этой строкѣ передача на Китайскую ж. д. и обратно.

и другихъ главныхъ товаровъ,

кальской и Уссурійской жел. дор. въ 1905 году.

пудовъ.

Керосинъ.		Каменный уголь.		Дрова.		Лѣсной строительный матеріалъ.		Итого поименованныхъ товаровъ.	
Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
388	—	3.780	15	—	102	60	682	9.192	856
12	93	—	—	—	5	25	16	223	674
—	258	2	2.949	1	51	11	1.332	18	5.627
516		3.802		398		5.395		17.543	
236	17	123	1.252	—	1.364	4	1.346	770	5.179
22	195	146	145	—	—	4	2	901	506
22	195	147	431	119	—	4	2	1.048	863
7	10	1	9	—	684	33	62	440	962
482		2.819		3.280		2.222		12.176	

4. Забайкальская ж. д.

Въ 1906 году.	Хлѣбъ.	Соль.	Нефть.	Керосинъ.	Камен. уголь.	Дрова.	Лѣсной строит. матер.	Итого поименов. товар.	Итого всѣхъ товаровъ.
	Въ тысячахъ пудовъ.								
Перевезено:									
а) въ мѣстн. сообщеніи.	3.202	174	1	44	246	948	2.471	7.086	13.438
въ прямомъ сообщеніи:									
б) вывозъ .	289	8	2	19	—	45	5.623	5.986	7.109
в) ввозъ . .	8.730	479	83	545	5.179	172	686	15.874	29.180
г) транзитъ.	367	7	3	127	11	—	6	521	4.844
Итого .	12.588	668	89	735	5.436	1.165	8.786	29.467	54.571
Пробѣгъ въ тысячахъ пудо-верстъ.	6.582.323	649.686	7.189	284.470	—	—	—	12.858.850	25.019.594

5. Вѣдомость о работѣ Уссурійской ж. д.

по перевозкѣ грузовъ малой скорости частныхъ отправителей (безъ почты, служебныхъ и воинскихъ по предложеніямъ грузовъ) за 1907 г

Общее количество { отправлено . . . . 32.904.989 пудовъ.
прибыло . . . . 37.061.891 „

Прибытіе и отправленіе на конечныя станціи грузовъ малой скорости.

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.		Владивостокъ.	Пограничная Китайской ж. д.	Хабаровскъ.
		Въ пудахъ.		
Хлѣбные грузы .	отпр.	616.207	6.867.984	133.378
	приб.	6.231.408	25.792	882.580
Чай	отпр.	3.149.184	489	1.217
	приб.	523	3.096.294	14.743
Соль	отпр.	619.232	239	2.786
	приб.	556	426.771	12.271
Желѣзо и издѣлія.	отпр.	1.233.185	42.447	17.418
	приб.	30.372	266.147	208.646
Животныя . шт.	отпр.	656	16.335	760
	приб.	11.813	72	2.056
Мясо	отпр.	119.698	262.118	4.689
	приб.	115.182	7.480	109.364
Лѣсные строит. мат.	отпр.	94.782	1.201.150	17.625
	приб.	2.771.584	7.933	568.952
Дрова	отпр.	22.549	359.180	8.815
	приб.	3.813.499	—	1.352.056
Остальные грузы .	отпр.	4.394.305	825.296	282.184
	приб.	4.764.994	1.469.643	2.730.960
Всего . .	отпр.	10.249.194	9.614.104	470.281
	приб.	17.728.157	5.300.110	5.879.572

6. Забайкальская

ВЪ 1907 ГОДУ ПРИБЫЛО.	Пшеница.	Мука пшеничная.	Рожь.	Мука ржаная.	Овесъ.
Въ Иннокентьевскую Сибирск. ж. д.					
Изъ Иркутска	—	22.706	—	4.994	2.276
Изъ Срѣтенска	—	—	—	—	—
Изъ Манджуріи В.-К. ж. д.	5	3.703	2	—	—
Съ промеж. станцій Заб. ж. д.	—	727	—	—	—
Всего	5	27.136	2	4.994	2.276
На ст. Манджурія В.-К. ж. д.					
Изъ Иркутска	—	—	—	492	—
Изъ Срѣтенска	—	—	—	1.502	—
Изъ Иннокентьевской Сиб. ж. д.	49	3.648	—	1.308	904
Съ промеж. станцій Заб. ж. д.	—	1.041	—	4.402	—
Всего	49	4.689	—	7.704	904
Въ Иркутскъ.					
Изъ Иннокентьевской Сиб. ж. д.	5.159	1.089.538	8.705	323.917	614.669
Изъ Срѣтенска	—	—	—	—	—
Изъ Манджуріи В.-К. ж. д.	—	11.925	—	750	—
Съ промеж. станцій Заб. ж. д.	—	52.080	—	12.878	34.541
Всего	5.159	1.153.543	8.705	337.545	649.210
Въ Срѣтенскъ.					
Изъ Иркутска	—	2.417	—	767	2.684
Изъ Иннокентьевской Сиб. ж. д.	—	121.884	—	1.692	98.851
Изъ Манджуріи В.-К. ж. д.	75	147.419	—	29.369	—
Съ промеж. станцій Заб. ж. д.	466	6.551	5 439	8.792	3.853
Всего	541	278.271	5.439	40.620	105.388
На промеж. станціи Забайкальской ж. д.					
Изъ Иннокентьевской Сиб. ж. д.	72	889.421	2.255	214.070	434.740
Изъ Манджуріи В.-К. ж. д.	—	422.949	—	53.788	25
Изъ Иркутска	—	125.091	—	37.916	57.280
Изъ Срѣтенска	26	27.655	4.416	14.731	1.958
Всего	98	1.465.116	6.671	320.505	494.003

ж е л ѣ з н а я д о р о г а.

Ячмень.	Итого главныхъ хлѣбовъ.	Соль.	Каменный уголь.	Чай.	Дрова.	Лѣсные строительные матеріалы.	Нефть и керосинъ.	Остальныхъ грузовъ.	Итого всѣхъ грузовъ.
4	29.980	473	—	196.035	—	131.931	10.382	472.222	841.023
—	—	—	—	233.115	—	—	—	60.354	293.469
—	3.710	—	18	3.045.827	—	10	87	150.921	3.200.573
—	727	—	750	64.213	—	6.754	107	555.436	627.987
4	34.417	473	768	3.539.190	—	138.695	10.576	1.238.933	4.963.052
—	492	—	—	—	—	750	834	23.638	25.714
—	1.502	—	—	254	—	1	7	2.769	4.533
—	5.909	1.597	1.423	47	—	91	12.240	1.215.457	1.236.764
—	5.443	95	—	430	4.360	724.729	4.745	58.627	798.429
—	13.346	1.692	1.423	731	4.360	725.571	17.826	1.300.491	2.065.440
32.908	2.074.896	85.534	1.572.784	2.704	330.000	303.122	324.209	4.011.346	8.704.595
—	—	—	—	7.437	—	—	—	26.232	33.669
—	12.675	—	—	191.478	—	—	34	44.734	248.921
—	99.499	344	19.226	11.789	376.948	318.161	505	343.775	1.170.247
32.908	2.187.070	85.878	1.592.010	213.408	706.948	621.283	324.748	4.426.087	10.157.432
—	5.868	266	—	405	—	2	10.727	46.205	63.473
—	222.427	31.520	7.511	—	—	83	9.619	765.917	1.037.077
—	176.863	21	—	5.597	—	—	2	54.837	237.320
—	25.101	—	1.500	5.213	29.500	97.800	1.536	189.333	349.983
—	430.259	31.807	9.011	11.215	29.500	97.885	21.884	1.056.292	1.687.853
10.131	1.550.689	244.170	12.143.303	7	—	1.554	76.795	1.196.458	15.212.976
—	476.762	40	659	113.727	3.200	14.259	250	344.178	953.075
155	220.442	12.779	9.257	1.163	750	171.876	24.870	505.362	946.499
—	48.786	1.152	—	39.082	—	4.150	936	257.494	351.600
10.286	2.296.679	258.141	12.153.219	153.979	3.950	191.839	102.851	2.303.492	17.464.150

7. Забайкальская

ВЪ 1907 ГОДУ ОТПРАВЛЕНО.	Пшеница.	Мука пшеничная.	Рожь.	Мука ржаная.	Овесъ.
Со ст. Иннокентьевской Сибирск. ж. д.					
Въ Иркутскъ	5.159	1.089.538	8.705	323.917	614.669
„ Срѣтенскъ	—	121.884	—	1.692	98.851
„ Манджурію В.-К. ж. д.	49	3.648	—	1.308	904
На промеж. станціи Заб. ж. д.	72	889.421	2.255	214.070	434.740
Всего	5.280	2.104.491	10.960	540.987	1.149.164
Со ст. Манджурія В.-К. ж. д.					
Въ Иркутскъ	—	11.925	—	750	—
„ Срѣтенскъ	75	147.419	—	29.369	—
„ Иннокентьевскую Сиб. ж. д.	5	3.703	2	—	—
На промеж. станціи Заб. ж. д.	—	422.949	—	53.788	25
Всего	80	585.996	2	83.907	25
Изъ Иркутска.					
Въ Срѣтенскъ	—	2.417	—	767	2.684
„ Манджурію В.-К. ж. д.	—	—	—	492	—
„ Иннокентьевскую Сиб. ж. д.	—	22.706	—	4.994	2.276
На промеж. станціи Заб. ж. д.	—	125.091	—	37.916	57.280
Всего	—	150.214	—	44.169	62.240
Изъ Срѣтенска.					
Въ Иркутскъ	—	—	—	—	—
„ Иннокентьевскую Сиб. ж. д.	—	—	—	—	—
„ Манджурію В.-К. ж. д.	—	—	—	1.509	—
На промеж. станціи Заб. ж. д.	26	27.655	4.416	14.731	1.958
Всего	26	27.655	4.416	16.240	1.958
Съ промежут. станцій Забайкальской ж. д.					
Въ Иннокентьевскую Сиб. ж. д.	—	727	—	—	—
„ Манджурію В.-К ж. д.	—	1.041	—	4.402	—
„ Иркутскъ	—	52.080	—	12.878	34.541
„ Срѣтенскъ	466	6.551	5.439	8.792	3.853
Всего	466	60.399	5.439	26.072	38.394

ж е л ѣ з н а я д о р о г а.

Ячмень.	Итого главныхъ хлѣбовъ.	Соль.	Каменный уголь.	Чай.	Дрова.	Лѣсные строительные матеріалы.	Нефть и керосинъ.	Остальныхъ грузовъ.	Итого всѣхъ грузовъ.
32.908	2.074.896	85.534	1.572.784	2.704	330.000	303.122	324.209	4.011.346	8.704.595
—	222.427	31.520	7.511	—	—	83	9.619	765.917	1.037.077
—	5.909	1.597	1.423	47	—	91	12.240	1.215.457	1.236.764
10.131	1.550.689	244.170	12.143.303	7	—	1.554	76.795	1.196.458	15.212.976
43.039	3.853.921	362.821	13.725.021	2.758	330.000	304.850	422.863	7.189.178	26.191.412
—	12.675	—	—	191.478	—	—	34	44.734	248.921
—	176.863	21	—	5.597	—	—	2	54.837	237.320
—	3.710	—	18	3.045.827	—	10	87	150.921	3.200.573
—	476.762	40	659	113.727	3.200	14.259	250	344.178	953.075
—	670.010	61	677	3.356.629	3.200	14.269	373	594.670	4.639.889
—	5.868	266	—	405	—	2	10.727	46.205	63.473
—	492	—	—	—	—	750	834	23.638	25.714
4	29.480	473	—	196.035	—	131.931	10.382	472.722	841.023
155	220.442	12.779	9.257	1.163	750	171.876	24.870	505.362	946.499
159	256.782	13.518	9.257	197.603	750	304.559	46.813	1.047.427	1.876.709
—	—	—	—	7.437	—	—	—	26.232	33.669
—	—	—	—	233.115	—	—	—	60.354	293.469
—	1.509	—	—	254	—	1	7	2.762	4.533
—	48.786	1.152	—	39.082	—	4.150	936	257.494	351.600
—	50.295	1.152	—	279.888	—	4.151	943	346.842	683.271
—	727	—	750	64.213	—	6.754	107	555.436	627.987
—	5.443	95	—	430	4.360	724.729	4.745	58.627	798.429
—	99.499	344	19.226	11.789	376.948	318.161	505	343.775	1.170.247
—	25.101	—	1.500	5.213	29.500	97.800	1.536	189.333	349.983
—	130.770	439	21.476	81.645	410.808	1.147.444	6.893	1.147.171	2.946.646

Торговля Россіи

съ Китаемъ, Японіей и Кореей.

По даннымъ Обзора Внѣшней Торговли Росссіи Департамента Таможеннныхъ сборовъ за 1906 годъ.

---

1. Торговля Россіи съ Китаемъ.

Торговый оборотъ Россіи съ другими государствами въ 1906 году выразился въ слѣдующихъ цыфрахъ:

Всего товаровъ въ Россію привезено на	800.690.000	рублей
вывезено „	1.094.900.000	„

Что же касается торговли съ Китаемъ, то торговый оборотъ показанъ въ слѣдующихъ таблицахъ.

Вывозъ и привозъ въ Китай.

	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.
	Въ тысячахъ рублей.					
Привозъ изъ Китая.	46.903	52.177	56.498	52.455	60.549	97.427,1
Вывозъ въ Китай.	9.711	9.315	22.441	22.972	31.588	57.529,8

Привозъ въ 1906 году изъ Китая.

	Количество въ тыс. пуд.	Цѣнность въ рубл.
Жизненныхъ припасовъ	—	66.086.280
Сырыхъ и полуобработан. матеріаловъ	—	8.956.958
Животныхъ	—	2.595.353
Издѣлій	—	19.788.554
Итого	18.871	97.427.145

Вывозъ въ 1906 году въ Китай.

	Колич. въ тыс. п.	Цѣнность въ рубляхъ.
Жизненныхъ припасовъ	3.635	22.880.330
Сырыхъ и полуобработан. матеріаловъ	3.395	7.983.867
Животныхъ	125	238.124
Издѣлій	2.112	26.427.440
Всего	9.267	57.529.761

Вывозъ главнѣйшихъ товаровъ изъ Россіи въ Китай.

ГОДЪ.	Масло коровье.	Сахаръ.	Лѣсной товаръ всякій.	Сѣмена всякія.	Мягкая рухлядь.	Кожи.	Нефть и ея продукты.	Хлопчато-бумажныя ткани.
	Въ тысячахъ пудовъ.							
1906	46,2	173,2	557,5	10,3	4,4	51,2	132,8	301,1

2. Привозъ главнѣйшихъ товаровъ въ Россію изъ Китая и Японіи.

НАИМЕНОВАНІЕ ТОВАРОВЪ.	Изъ Китая.		Изъ Японіи.	
	1903—1905	1906	1903—1905	1906
	Въ тысячахъ пудовъ.			
Рисъ	273,3	661,8	78,5	557,1
Овощи, фрукты, конфеты, орѣхи, оливки, ягоды	155,0	424,1	100,0	413,1
Чай всякій	2.687,6	4.541,1	—	75,1
Табакъ	21,5	10,9	—	—
Спиртные напитки, вина, пиво, портеръ	—	43,4	—	102,1
Рыба, икра, устрицы	28,0	43,8	—	—
Крупный рогатый скотъ . . . . . головъ	17.078	24.354	—	—
Мелкій рогатый скотъ . . . . . „	206.549	241.489	—	—
Лошади . . . . . „	9.744	10.727	—	—
Борова, свиньи, поросята . . . . . „	5.139	51.197	—	29.162
Сало и масло животнаго происхожденія	16,2	15,5	—	—
Кожи невыдѣланныя	91,8	56,6	—	—
Кожи выдѣланныя	2,8	4,8	—	—
Мягкая рухлядь	81,0	139,9	—	—
Лѣсной товаръ	206,3	1.928,6	—	—
Растенія, части ихъ, сѣмена	119,6	273,9	4,8	21,9
Фарфоръ, фаянсъ	3,1	25,5	0,2	30,5
Каменный уголь	587,8	413,1	352,9	801,3
Химическіе продукты и матеріалы	25,9	27,5	16,2	43,7

НАИМЕНОВАНІЕ ТОВАРОВЪ.	Изъ Китая.		Изъ Японіи.	
	1903-1905	1906	1903—1905	1906
	Въ тысячахъ пудовъ.			
Растительныя масла	137,4	141,1	—	—
Краски и красящія вещества	9,6	53,4	29,2	43,0
Металлы недрагоцѣнные не въ дѣлѣ	52,4	330,4	10,2	277,3
Издѣлія изъ мѣди и сплавовъ ея	1,6	5,8	—	5,6
Желѣзныя и стальныя издѣлія	19,5	273,2	0,6	104,6
Машины и аппараты	21,0	39,8	5,1	48,6
Физическіе приборы	—	—	—	5,5
Писчебумажные товары	13,2	57,5	1,3	57,6
Хлопокъ-сырецъ	90,9	57,4	—	—
Шелкъ-сырецъ	4,2	2,5	—	—
Шерсть въ сыромъ видѣ	304,2	342,9	—	—
Хлопчатобумажная пряжа	0,8	5,4	—	7,4
Шелкъ крученый и пряд.	0,07	0,14	—	—
Хлопчатобумажныя издѣлія	106,6	223,4	—	65,1
Льняныя и пеньковыя издѣлія	39,9	58,6	2,4	51,6
Шелковыя издѣлія	9,72	9,94	0,01	1,98
Шерстяныя и полушерстяныя издѣлія	56,6	57,3	—	5,8
Вязанныя и басонныя издѣлія	—	—	—	2,7
Бѣлье и платье	20,2	22,6	—	16,2
Галантерейныя вещи и игрушки	5,4	29,7	0,2	28,4

Въ этой таблицѣ въ графахъ количества показаны только товары, привозъ которыхъ достигаетъ значительнаго количества.

3. Привозъ въ 1906 году изъ Кореи.

	Количество въ тысяч. пуд.	Цѣнность въ рубляхъ.
Жизненные припасы	473.329	1.561.710
Сырые и полуобработ. матеріалы . .	455.358	297.858
Животныя	1.202.570	589.977
Издѣлія	265.701	4.407.449
Всего . . .	2.396.958	6.856.994

Въ томъ числѣ въ тысячахъ пудовъ:

1. Овесъ	4,4	19. Цементъ	16,5
2. Ячмень	4,4	20. Камень дикій	49,7
3. Рисъ	76,9	21. Огнеупорный кирпичъ	14,9
4. Мука всякая	171,6	22. Стекло оконное . . .	54,0
5. Овощи	17,7	23. Уголь	303,1
6. Фрукты свѣжіе . . .	5,4	24. Сода	9,3
7. Апельсины, померанцы.	2,8	25. Жесть	29,3
8. Фрукты сухіе	3,3	26. Желѣзн. и стальн. издѣлія	19,3
9. Консервы мясные . .	45,6	27. Издѣлія изъ олова и цинка	25,9
10. Пряности	1,0	28. Машины и аппараты .	7,6
11. Конфекты	1,3	29. Картонъ всякій . .	9,6
12. Дрожжи	1,1	30. Бумага всякая	9,9
13. Воды минеральныя . .	13,6	31. Бязь и миткаль . . .	34,8
14. Соль поваренная . .	109,3	32. Канаты, веревки . . .	5,9
15. Съѣстные припасы . .	5,3	33. Шерстяныя матеріи .	9,5
16. Свиньи шт.	120.257	34. Платье мужское . . .	5,5
17. Бревна	15,7	35. Платья изъ барх. и шелка	5,6
18. Столярн. и токарн. работы	8,9	36. Вещи галантер. простыя	6,1

ЧАЙ.

Чай.

Первое мѣсто какъ по количеству, такъ и по цѣнности ввозимыхъ въ Россію изъ Китая товаровъ, принадлежитъ чаю.

Чайное дерево растетъ въ Китаѣ между 25 и 37 градусами сѣверной широты, но лучшій чай собирается въ мѣстахъ, лежащихъ между 27° и 31° сѣверной широты, поэтому рынками для чая, кромѣ Ханькоу, служатъ еще Фучжоу и Кантонъ.

Для приготовленія черныхъ байховыхъ чаевъ собираютъ молодые листья въ апрѣлѣ и маѣ. Самые лучшіе изъ нихъ тѣ, которые собираются раньше и именно въ апрѣлѣ, майскіе идутъ для среднихъ сортовъ. Листья эти выставляются на воздухъ и отъ вліянія его и свѣта, вслѣдствіе окисленія, они получаютъ черный цвѣтъ. Кирпичный чай приготовляется изъ зеленыхъ чаевъ и высѣвокъ отъ черныхъ байховыхъ чаевъ, которыя прессуются въ кирпичи при помощи прессовъ, приводимыхъ въ движеніе паромъ или водою.

Первые чаи появились въ Россіи еще въ XVI вѣкѣ и съ тѣхъ поръ чай изъ заморской диковинки сдѣлался необходимымъ продуктомъ для всѣхъ классовъ населенія Россіи.

Прослѣдимъ какими путями шла все возрастающая торговля чаями.

Въ прежнее время доставка чаевъ изъ Китая въ Европейскую Россію шла исключительно сухимъ путемъ черезъ Сибирь и составляла одну изъ главныхъ отраслей мѣстныхъ заработковъ. Въ Сибирь же чай ввозился, главнымъ образомъ, черезъ Кяхту.

Кяхта состояла изъ десяти-пятнадцати домохозяевъ; каждый изъ нихъ — почти милліонеръ; это коммиссіонеры по чайной торговлѣ. Площадь въ 50 саженъ шириною отдѣляетъ русскую слободу Кяхту отъ Маймачена, т.-е. отъ такой же торговой слободы, только населенной китайцами.

Китайскій Маймаченъ находится уже на территоріи Китайской Имперіи. Отсюда идетъ телѣжная дорога въ Калганъ и можно черезъ всю Монголію проѣхать въ тарантасѣ. Чаи изъ Калгана только частью идутъ въ Кяхту на верблюдахъ, значительная же часть ихъ везется на монгольскихъ и китайскихъ телѣгахъ. Такая

доступность Монголіи въ этомъ пунктѣ давала Кяхтѣ преимущество, напримѣръ, передъ Бійскомъ и Минусинскомъ, изъ которыхъ доступъ въ Монголію не такъ легокъ и сдѣлала то, что черезъ Кяхту шла вся торговля Китая съ Россіей.

Такъ было до 1858 года. Трактатъ, заключенный въ этомъ году въ Тяньцзинѣ, далъ право Россіи производить торговлю не только сухимъ путемъ, но и морскимъ.

Съ этого времени часть нашего оборота переходитъ на этотъ новый путь, и количество товаровъ, вывозимыхъ и ввозимыхъ моремъ, постепенно растетъ, достигая значительнаго процента въ общей суммѣ вывоза и ввоза.

Когда былъ разрѣшенъ свободный ввозъ чаевъ изъ Китая прямо моремъ въ Европейскую Россію и, притомъ, разрѣшенъ безъ какого-либо предварительнаго улучшенія мѣстныхъ путей въ Сибири, то весьма понятно, что кяхтинская торговля должна была если не совсѣмъ упасть (одно время она и находилась въ такомъ положеніи), то, по крайней мѣрѣ, значительно сократиться.

Въ скоромъ времени, однако, торговля черезъ Кяхту опять возросла благодаря болѣе высокой пошлинѣ на чаи, ввозимые моремъ, сравнительно съ тѣми, какіе идутъ черезъ Сибирь, а также благодаря пароходамъ, появившимся въ 1863 году на Енисеѣ.

Съ устройствомъ пароходства по Енисею отъ устья Ангары до Красноярска многіе чаеторговцы стали отправлять чаи изъ Иркутска въ Енисейскъ сплавомъ по Ангарѣ, а оттуда доставлять ихъ пароходами въ Красноярскъ и гужомъ перевозить въ Ачинскъ для дальнѣйшаго слѣдованія въ Тюмень и Европейскую Россію.

Однако, и въ этой торговлѣ, какъ и во всякой другой сибирской, главными тормазами служили излишняя потеря времени, лишняя перегрузка и доставка тѣми способами и путями, которые нельзя считать удовлетворительными. Такъ, многіе чаи, отправляемые изъ Китая въ Кяхту на верблюдахъ втеченіе навигаціи доходили только до Иркутска, гдѣ оставались до наступленія зимы, когда перевозились въ Томскъ и оттуда, уже слѣдующей весной, если не уходили въ Ирбитъ, отправлялись пароходами въ Тюмень и далѣе. Чаи же, отправляемые сплавомъ по Ангарѣ въ Енисейскъ, только болѣе ранніе попадали въ Ачинскъ и далѣе; болѣе же поздніе, оставались на зимовку или въ Енисейскѣ, или въ Ачинскѣ, такъ какъ навигація изъ Ачинска въ то время уже прекращалась вслѣдствіе мелководья по Чулыму. Исключеніе изъ этого составляли чаи, доставляемые въ лѣтнее время изъ Иркутска или Красноярска прямо въ Томскъ; но это бывало только при хорошей лѣтней дорогѣ и дешевомъ провозѣ, что случалось не каждый годъ.

Постройка Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ совершенно измѣнила пути слѣдованія чаевъ и не въ пользу Кяхты.

Такъ въ 1899 году привезено въ Россію 2.901.000 пудовъ чая изъ коихъ:

По Европейской границѣ	984 тыс.	пудовъ
„ Азіатской границѣ	1.917 „	„

Изъ 1.917.000 пудовъ, прошедшихъ черезъ Азіатскую границу, ввезено:

1. Черезъ Кавказско-Черноморскую границу	179 тыс.	пудовъ
2. „ Кяхту-Иркутскъ	1.733 „	„
3. „ Приморскую область (Николаевскъ и Владивостокъ)	5 „	„

Такимъ образомъ, первое мѣсто по количеству ввоза чая занимаетъ Кяхта-Иркутскъ, послѣднее—Приморская область.

Въ 1900 году ввезено было въ Россію чая 3.492.000 пудовъ, болѣе противъ 1899 г. на 591.000 пудовъ.

Ввозъ 3.492.000 пудовъ по границамъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

По Европейской границѣ	1.191 тыс.	пудовъ
„ Азіатской „	2.301 „	„

Изъ 2.301.000 пудовъ, прошедшихъ черезъ Азіатскую границу, ввезено:

1. Черезъ Кавказско-Черноморскую . . .	181 тыс.	пудовъ
2. „ Кяхту-Иркутскъ	1.406 „	„
3. „ Приморскую область (Владивостокъ и Николаевскъ)	714 „	„

При сопоставленіи данныхъ за 1899 и 1900 годъ рѣзко бросается въ глаза сокращеніе привоза черезъ Кяхту-Иркутскъ съ одной стороны и увеличеніе ввоза черезъ Приморскую область съ другой: въ 1899 году черезъ указанную Область было ввезено 5 тысячъ пудовъ, т. е. около 2% всего ввоза; въ слѣдующемъ году ввозъ поднялся до 714 тысячъ, что составляетъ 20%. Это объясняется открытіемъ движенія по Забайкальской дорогѣ, вслѣдствіе котораго

значительная часть чаевъ была отвлечена отъ традиціоннаго пути черезъ Кяхту и направлена морскимъ путемъ черезъ Владивостокъ и Николаевскъ, чтобы отсюда направить по Амуру и далѣе по Забайкальской желѣзной дорогѣ.

Аналогичное явленіе мы замѣчаемъ въ серединѣ 80-хъ годовъ на Европейской границѣ. До середины 80-хъ годовъ Англія выписывала громадное количество чаевъ для Россіи; съ этого же времени чайный рынокъ для Россіи успѣлъ перемѣститься изъ Лондона въ Москву; такому перемѣщенію центра чайной торговли Россія всецѣло обязана Добровольному Флоту, который, въ силу „Временнаго положенія о Добровольномъ Флотѣ“ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 24 февраля 1886 года, коимъ означенному флоту, между прочимъ, предписывалось содержать срочное сообщеніе между Одессой и портами Тихаго Океана и вообще содѣйствовать развитію отечественной торговли, установилъ, начиная съ 1887 года, правильную доставку чайныхъ грузовъ въ Россію. Добровольный Флотъ отвлекъ въ восьмидесятыхъ годахъ значительную часть чайныхъ грузовъ отъ пути на Лондонъ на путь на Одессу; Забайкальская дорога отвлекла значительную часть чаевъ отъ пути на Кяхту въ Приморскую область.

21-го октября 1901 года, на 301-й верстѣ отъ станціи Манджурія, между станціями Мяньдухэ и Унуръ, состоялась смычка пути, соединившаго два крайнихъ пункта магистрали Китайской Восточной желѣзной дороги и вмѣстѣ съ тѣмъ, связавшаго Москву непрерывнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ съ портами Тихаго Океана.

Черезъ семь мѣсяцевъ послѣ смычки еще строющейся дороги, по этому едва только сооруженному пути прошли транзитомъ первые вагоны чая.

До конца года, т. е. за пять мѣсяцевъ 1902 года, было перевезено:

Кирпичнаго чая . . .	129.538	пудовъ
Плиточнаго „ . .	17.238	„
Байховаго „ . . .	77.563	„
Цейлонскаго „ . . .	18.799	„
Всего	243.138	пудовъ.

Съ этого момента вопросъ о пути слѣдованія чаевъ вторично измѣнился.

И какъ въ свое время постройка Уссурійской, а затѣмъ Забайкальской желѣзныхъ дорогъ сразу дала новое направленіе чаямъ, напра-

вивъ ихъ въ Приморскую область, сокративъ, такимъ образомъ, ввозъ на Кяхту и Иркутскъ и увеличивъ за одинъ годъ ввозъ на Николаевскъ и Владивостокъ съ 5 тыс. пудовъ въ 1899 г. до 714 тыс. пудовъ въ 1900 г., такъ открытіе движенія по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ неминуемо имѣло однимъ изъ своихъ послѣдствій измѣненіе направленія пути слѣдованія чаевъ: пароходамъ незачѣмъ стало заходить въ Николаевскъ, чтобы затѣмъ, грузы ими доставленные, съ большимъ трудомъ перегруженные, по причинѣ мелководья его бара, были направляемы по Амуру, въ верховьяхъ своихъ весьма ненадежному, когда на пути къ ихъ услугамъ—отлично оборудованный портъ Владивостокъ, а грузамъ ими доставленнымъ—вагоны и прямой рельсовый путь до Москвы—этого центра русской чайной торговли.

И дѣйствительно, перевозка чая по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ черезъ Владивостокъ достигла въ 1903 году 1.999.000 пудовъ, а въ 1907 году она равнялась 3.356.629 пудамъ.

Что же касается ввоза чая черезъ Николаевскъ, то таковой достигъ своего maximum'а въ 1906 году вслѣдствіе загруженности Восточно-Китайской желѣзной дороги, ликвидировавшей военныя перевозки и въ 1907 году упалъ до 389.707 пудовъ.

Кромѣ этого постройка Сибирскаго пути совершенно измѣнила распредѣлительные чайные рынки, такъ, напримѣръ, ввозъ чая изъ Лондона упалъ съ 163,7 тысячъ пудовъ до 24,9 и т. д. Въ 1906 году уже изъ Россіи вывозъ чая впервые достигъ 677 тысячъ пудовъ, цѣнностью въ 10,6 милліона рублей.

Въ особенности интересенъ торговый путь цейлонскаго чая.

До 1898 года цейлонскій чай попадалъ въ Россію исключительно черезъ Лондонъ. Непосредственныя сношенія съ Цейлономъ завязались только по возникновеніи на островѣ русскихъ предпріятій, и съ этого времени ввозъ цейлонскихъ чаевъ въ Россію съ каждымъ годомъ растетъ; такъ въ 1895 году цейлонскихъ чаевъ было ввезено 82,5 тысячи пудовъ, въ 1898 году уже 247,5 тысячи пудовъ, а въ 1906 году количество его достигло 741 тысячи пудовъ. И все это количество до 1902 года ввозилось черезъ Европейскую границу; съ 1902 же года, какъ это мы видѣли выше, и цейлонскіе чаи пошли въ Россію по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ.

Вслѣдъ за опытомъ 1902 года съ 10-го мая 1903 года на перевозку чая, по иниціативѣ Китайской Восточной желѣзной дороги, былъ введенъ прямой тарифъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

а) На попудную перевозку байховаго, плиточнаго и цейлонскаго чая:

	ОТЪ ПОРТОВЪ		
До станцій.	Ханькоу.	Шанхай.	Коломбо.
Чита	288,28	221,28	250,28
Иркутскъ	287,60	280,60	309,60

До станцій.	Отъ портовъ Ханькоу.	Шанхай.	Коломбо.
Челябинскъ	395,49	388,49	417,49
Тюмень	415,37	408,37	437,37
Нижній Новгородъ	469,46	462,46	491,46
Москва	480,66	473,66	502,66
С.-Петербургъ	509,31	502,31	531,31
Варшава	534,89	527,89	556,89

б) На попудную перевозку кирпичнаго чая отъ Ханькоу:

До станцій.	Съ пуда.	До станцій.	Съ пуда.
Чита	103,00	Оренбургъ	323,00
Иркутскъ	163,00	Симбирскъ	333,00
Красноярскъ	220,00	Саратовъ	341,00
Томскъ	235,00	Н. Новгородъ	343,00
Омскъ	253,00	Казань	346,00
Челябинскъ	271,00	Царицынъ	358,00
Вятка	318,00	Ростовъ на Дону	376,00

Не безынтересно, полагаемъ, сопоставить вышеприведенныя ставки, введенныя съ 10-го мая 1903 года, съ другими цыфрами, касающимися стоимости провоза чаевъ въ недавнемъ прошедшемъ.

Возьмемъ для примѣра Москву.

До открытія движенія по Сибирской желѣзной дорогѣ стоимость перевозки чая слагалась изъ слѣдующихъ данныхъ:

Ханькоу-Тяньцзинъ	0,90	рубля	ящикъ
Тяньцзинъ-Калганъ	3,00	„	„
Калганъ-Урга	5,80	„	„
Урга-Кяхта	2,50	„	„
Кяхта-Иркутскъ	1,80	„	„
Иркутскъ-Томскъ	5,20	„	„
Томскъ-Тюмень	6,00	„	„

Тюмень-Пермь	1,75	рубля ящикъ
Пермь-Нижній	0,80	„ „
Нижній-Москва	1,47	„ „
Итого . . .	29,22	рубля ящикъ.

Кромѣ того мѣста подвергались шировкѣ, т. е. обшивались кожей; шировка одного ящика стоила 4 рубля 65 копеекъ. Кожа, употребленная на шировку, впослѣдствіи продавалась по 2 рубля 50 копеекъ; такимъ образомъ, провозъ одного мѣста чая отъ пункта производства до Москвы обходился въ 31 рубль 37 копеекъ или пудъ—7 рублей 84 копейки. Если къ этому прибавить расходы по страховкѣ—1,25% со стоимости товара, каковая страховка въ настоящее время является совершенно лишней, такъ какъ дороги отвѣчаютъ за цѣнность груза, то, принимая стоимость одного мѣста байховаго чая въ 150 рублей, получимъ, что доставка одного пуда чая отъ Ханькоу до Москвы обходилась 8 рублей 27 копеекъ, не считая процентовъ на капиталъ, который само собою разумѣется дѣлалъ въ то время обороты несравненно медленнѣе.

Въ слѣдующихъ таблицахъ, составленныхъ на основаніи отчетовъ Департамента Таможенныхъ сборовъ показаны ввозъ и вывозъ чая по годамъ. Причемъ необходимо прибавить, что чайная торговля играетъ громадную роль въ таможенныхъ сборахъ.

Такъ изъ общаго поступленія таможенныхъ сборовъ въ 1906 году въ 252.367.000 рублей пошлина съ чая составила 74.444.000 рублей.

1. Общая сумма пошлины по всѣмъ границамъ съ привознаго чая.

	Тысячъ рублей.
1902 годъ	58.187
1903 „	62.282
1904 „	64.012
1905 „	63.359
1906 „	74.418

2. Привозъ чая всякаго.

	Въ тысячахъ пудовъ.	
	Средній за 1903—1905 гг.	1906 г.
Изъ Великобританіи	163,7	24,9
„ Германіи	19,5	10,5
„ Китая	2.687,6	4.541,4
„ Остъ-Индіи	118,9	211,9
„ Японіи	0,0	75,1
„ о. Цейлона	369,3	741,3
„ прочихъ странъ	73,1	141,6
Итого	3.432,1	5.746,7

Всего въ 1906 году привезено чая на сумму — 77.443.900 рублей.

3. Привозъ чая.

Г О Д А.	Привезено чаевъ разныхъ.		
	Черезъ Европейскія границы.	Черезъ Азіатскія границы.	ВСЕГО.
	Въ тысячахъ пудовъ.		
1896	891	1.722	2.613
1897	891	1.837	2.728
1898	1.003	1.992	2.995
1899	984	1.917	2.901
1900	1.191	2.301	3.492
1901	1.433	2.054	3.487
1902	1.446	2.309	3.755
1903	1.435	2.238	3.673
1904	1.785	1.585	3.370
1905	2.144	2.093	4.237
1906 *)	2.156	3.590	5.746

*) Приводимыя здѣсь цыфры привоза чая, какъ основанныя на конкретныхъ таможенныхъ записяхъ, не возбуждаютъ сомнѣній, но потреблено ли все количество провезеннаго чая въ 1906 году или значительная часть его осталась на складѣ—неизвѣстно.

4. Привозъ чая по сортамъ.

ГОДА.	Байховые и зеленые чаи.			Кирпичный и плиточный чай.			Всего привозъ чая на 1 жителя.	Въ томъ числѣ байховаго и зеленаго.
	Черезъ Европейск. границу.	Черезъ Азіатскую границу.	Итого.	Черезъ Европейск. границу.	Черезъ Азіатскую границу.	Итого.		
	Въ тысячахъ пудовъ.						Фунты.	
1896 . .	891	674	1.565	—	1.048	1.048	0,83	0,50
1897 . .	891	656	1.547	—	1.181	1.181	0,87	0,50
1898 . .	1.003	689	1.692	—	1.303	1.303	0,92	0,46
1899 . .	984	782	1.766	—	1.135	1.135	0,87	0,53
1900 . .	1.191	649	1.840	—	1.652	1.652	1,06	0,53
1901 . .	1.433	483	1.916	—	1.571	1.571	1,04	0,57
1902 . .	1.444	605	2.049	1,7	1.704	1.706	1,11	0,60
1903 . .	1.433	587	2.020	2,3	1.651	1.653	1,07	0,59
1904 . .	1.589	588	2.177	196	997	1.193	1,03	0,63
1905 . .	1.543	578	2.121	601	1.515	2.116	0,92	0,60
1906 .	1.695	1.652	3.347	461	1.938	2.399	1,60	0,93

5. Ввозъ чая въ 1906 году по границамъ.

ТАМОЖНИ.	Байховый.	Кирпичный.	Плиточный.	Зеленый.
По Европейской Россіи	1.797.746	470.673	7.738	28.361
„ Финляндской „	1.004	—	—	—
„ Кавказской границѣ.	26.929	18.462	—	315.206
„ Средне-Азіатской границѣ	19	—	—	1.755
„ Западно-Китайской „	2.876	7.227	—	—
„ Усинскому пограничному округу .	20	2.579	—	—
„ Восточно-Китайской сухоп. границѣ.	113.864	361.142	7.729	—
„ Приморской области.	1.059.649	1.466.440	57.293	—
Итого.	3.002.107	2.326.523	72.760	345.322

6. Ввозъ чая въ 1906 году по таможнямъ Восточно-Китайской сухопутной границы и Приморской области.

ТАМОЖНИ.	Байховый.	Кирпичный.	Плиточный.	Зеленый.
Кяхтинская	91.271	294.379	7.729	—
Манджурская	11.464	65.229	—	—
Срѣтенская	—	—	—	—
Благовѣщенская	4.957	1.034	—	—
Покровская	4.705	500	—	—
Хабаровская	1.170	—	—	—
Пограничная	297	—	—	—
Итого.	113.864	361.142	7.729	—
Николаевская на Амурѣ	432.392	382.170	4.870	—
Владивостокская	627.257	1.084.270	52.423	—
Итого.	1.059.649	1.466.440	57.293	—

7. Вывозъ чая изъ Россіи заграницу.

Г О Д А.	Тысячъ пудовъ.
1896	6,5
1897	13,3
1898	18,6
1899	17,2
1900	21,6
1901	23,1
1902	41,3
1903	31,7
1904	45,4
1905	115,3
1906	676,6

Данныя

о ввозѣ въ Россію рыбы и цѣны на нее.

По даннымъ Обзора Внѣшней Торговли Россіи Департамента Таможенныхъ Сборовъ за 1906 годъ

---

1. Общая сумма пошлины по всѣмъ границамъ съ привозной рыбы въ тысячахъ рублей.

1902 годъ	5.746
1903 „	6.886
1904 „	7.744
1905 „	6.936
1906 „	7.741

2. Привозъ въ Россію рыбы по годамъ.

Г О Д А.	Всего привезено рыбы.	Въ томъ числѣ.	
		Сельдей.	Рыбы всякой, привозимой на русскихъ судахъ въ порты Архангельской губ.
	Въ тысячахъ пудовъ.		
1896	9.341	7.468	901
1897	7.750	5.926	1.162
1898	10.620	8.638	978
1899	8.674	6.452	1.055
1900	8.736	6.443	1.108
1901	10.465	7.743	1.468
1902	10.504	7.750	1.422
1903	12.266	9.866	1.185
1904	13.990	11.262	1.706
1905	13.648	9.848	2.563
1906	13.337	11.154	779

3. Привозъ въ Россію рыбы по странамъ вывоза.

	Въ среднемъ 1903—1905 гг.	1906 г.
	въ тысячахъ пудовъ.	
Изъ Великобританіи	3.649,5	3.420,3
„ Германіи	2.180,9	3.002,1
„ Голландіи	88,7	177,3
„ Даніи	106,6	57,2
„ Китая	28,0	43,8
„ Норвегіи	5.741,0	3.712,7
„ Персіи	313,9	329,1
„ Франціи	75,1	98,1
„ Швеціи	552,6	1.722,1
„ Финляндіи	461,9	648,3
„ прочихъ странъ	102,9	126,3
Итого . .	13.301,1	13.337,3

Въ 1906 году привезено въ Россію рыбы на сумму—23.905.700 рублей.

4. Цѣны на рыбу въ Европейской Россіи.

	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.
	Рублей за пудъ.					
Царицынъ:						
Судакъ мѣрный . . .	3,05	2,41	3,51	3,58	3,44	3,28
Сазанъ „	2,38	2,38	3,18	3,31	3,22	2,53
Лещъ „	1,88	1,87	2,18	2,46	2,46	2,16
Тарань	1,04	0,95	1,16	1,30	1,41	1,47
Вобла	1,38	—	—	1,66	1,70	—
Осетръ мѣрный	—	—	—	8,09	7,64	8,00
Севрюга	—	—	—	7,21	5,51	7,00
Долгинскія сельди за 1000 шт.	67,16	51,48	82,82	82,74	64,55	75,43
Пузанки среднія за 1000 шт.	13,37	10,71	14,25	19,13	18,93	16,31
Среднія экспортныя цѣны рыбы соленой, копченой, кромѣ сельдей.	4,05	4,40	3,96	4,18	2,97	3,69

Въ то время, какъ въ Николаевскѣ кета и другіе сорта рыбы сбываются рыболовами за безцѣнокъ *) цѣна на рыбу даже въ Сибирскихъ губерніяхъ стоитъ очень высокая.

*) Въ 1908 году свой уловъ Николаевскіе рыболовы сбывали японцамъ по такой цѣнѣ, за лососку въ 5—6 фунтовъ брали двѣ копейки, за рыбу въ десять фунтовъ—четыре копейки и т. д. Да и эти гроши японцы выплачивали большею частью солью, рисомъ, сѣтями, баркасами и т. п.

Приводимъ мѣстныя цѣны на рыбу весенняго лова въ 1900 г., взятыя изъ изданія Департамента Земледѣлія „Рыболовство въ Россіи за 1900 годъ“.

Среднія цѣны на рыбу въ 1900 году.

Весенній ловъ.

НАЗВАНІЕ РЫБЫ.	Въ Забайкал. обл.	Въ Томской губер.
	рублей за пудъ.	
Щука	—	2,15
Стерлядь	—	1,80
Сазанъ	3,75	—
Таймень	4,75	—
Калуга	8,95	—
Осетръ	10,25	8,00
Окунь	2,00	1,75
Налимъ	3,10	2,00
Карась	4,45	2,00
Голавль	2,70	—
Бѣлорыбица	5,00	2,10

Въ заключеніе приводимъ среднія цѣны въ 1900 году весенняго лова за пудъ лосося:

Губерніи и области.	Одинъ пудъ лососины.
Архангельская	7,49 рубля
Вологодская	11,75 „
Курляндская	17,75 „
Эстляндская	12,00 „
Олонецкая	8,25 „
Петербургская	7,00 „
Терская	7,50 „
Уфимская	5,00 „
Амурская (въ г. Благовѣщенскѣ*)	4,00 „
Средняя цѣна лососины за пудъ по всей Россіи	10,96 рубля

*) Цѣна для Благовѣщенска показана очень высокая. Обыкновенно соленая кета цѣнится въ Благовѣщенскѣ отъ 2 руб. до 3 руб. за пудъ.

Ввозъ и вывозъ

по Восточно-Китайской сухопутной границѣ и портамъ Дальняго Востока

въ 1906 году.

По даннымъ Обзора Внѣшней Торговли Россіи Департамента Таможенныхъ Сборовъ за 1906 годъ.

---

1. Ввозъ и вывозъ по Восточно-Китайской сухопутной границѣ и портамъ Дальняго Востока, въ 1906 году,

	Вывезено за границу.		Ввезено изъ-заграницы.	
	По Восточно-Китайской сухоп. границѣ.	По портамъ Приморской области.	По Восточно-Китайск. сухоп. границѣ.	По портамъ Приморской области.
	В ъ р у б л я х ъ.			
Жизненныхъ припасовъ .	21.912.432	1.418.836	10.483.642	53.675.802
Сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ . . .	7.037.918	369.854	1.922.455	8.518.899
Животныхъ	8.109	17.745	863.095	981.482
Издѣлій	21.004.405	244.466	2.560.611	50.864.813
Всего товаровъ . .	49.962.864	2.050.901	15.829.803	114.040.996

2. Вывозъ и ввозъ черезъ таможни Дальняго Востока.

Въ 1906 году.		Жизненные припасы.	Сырые и полуобработанные матеріалы.	Животныя.	Издѣлія.	Итого.	
		Въ рубляхъ.				Рублей.	Пудовъ.
Кяхтинская таможня	вывозъ	56.976	473.666	—	1.061.069	1.591.711	53.000
	привозъ	4.799.472	867.054	—	2.025.125	7.691.651	461.000
Покровская таможня	вывозъ	11.594	1.201	—	5.252	18.047	3.000
	привозъ	139.567	33.136	5.037	7.522	185.262	266.000
Благовѣщенская таможня	вывозъ	25.576	222.061	840	7.653	256.130	500.000
	привозъ	1.008.709	273.165	550.301	163.100	1.995.275	1.262.000
Хабаровская таможня	вывозъ	449.496	183.537	—	307.462	940.495	363.000
	привозъ	1.873.645	54.852	192.805	87.924	2.209.226	1.153.000[1])
Николаевская на Амурѣ	вывозъ	1.033.727	500	—	—	1.034.227	471.000[2])
	привозъ	9.322.776	1.252.388	8.435	5.454.402	16.038.001	3.748.000
Владивостокская таможня	вывозъ	385.109	369.354	17.745	244.466	1.016.674	581.000
	привозъ	44.353.026	7.266.511	973.047	45.410.411	98.002.995	20.055.000
Полтавскій переходн. пунктъ	вывозъ	263.437	363.175	—	490.666	1.117.278	152.000
	привозъ	535.864	69.666	18.310	21.296	645.136	463.000
Иманскій переходн. пунктъ	вывозъ	9.760	1.231	242	2.392	13.625	6.000
	привозъ	32.320	3.574	4.057	250	40.201	32.000
Манджурская таможня	вывозъ	3.852.141	650.845	3.327	3.251.959	7.758.272	791.000
	привозъ	828.823	174.585	—	122.898	1.126.306	260.000
Пограничная таможня	вывозъ	17.243.452	5.142.202	3.700	15.877.952	39.267.306	6.412.000
	привозъ	1.265.075	446.419	92.585	132.436	1.936.515	2.933.000
[1]) Въ это число вошелъ привозъ черезъ Лахосуссу.		414.952	45.883	50.760	57.952	569.547	446.000

[2]) Въ этомъ числѣ: икра красная . . . . . пуд. 4.025
рыба соленая и копченая „ 464.757.

3. Таблица вывоза главнѣйшихъ товаровъ че

НАИМЕНОВАНІЕ ПРЕДМЕТОВЪ.	Манджурія.	Пограничная.	Кяхта.
	В	ъ	
Хлѣбъ въ зернѣ и мука	74.110	439.057	—
Соль поваренная	12.060	460.853	—
Овощи свѣжіе и сухіе	—	144.862	—
Вермишель, макароны	—	11.025	—
Фрукты свѣжіе и сухіе	—	—	73.917
Мясо	—	12.043	—
Масло коровье	42.417	—	—
Конфеты, варенье	14.237	—	—
Рыба свѣжая	—	18.763	—
„ маринованная	—	13.616	—
„ сельдь	—	19.518	—
„ соленая	—	244.373	—
Икра красная	—	—	—
Сахаръ рафинадъ	114.075	—	—
Папиросы тысячъ шт.	133.981	—	—
Чай	—	629.680	—
Спиртъ, градусовъ	3.508.240	—	—
Цементъ	—	453.257	—
Глина, мѣлъ, гипсъ, алебастръ	—	127.356	—
Уголь камен., коксъ	—	1.242.041	—
Оконное стекло	—	65.303	—
Нефть и продуктъ	103.655	11.862	—
Юфть	—	—	30.413
Металлы не въ дѣлѣ	74.853	368.110	—
Желѣзныя издѣлія	—	244.975	—
Стальныя издѣлія	—	94.738	—
Машины	—	138.821	—
Бумага	113.281	—	—
Бумажныя ткани	21.892	138.858	14.863
Галантерейныя вещи	1.017	50.107	—
Свѣчи стеариновыя	201	61.002	—
Картины	460	114.013	-
Брусья пуд.	—	—	—
Доски пуд.	—	—	—
Выжимки	—	—	—
И т. д.			

Въ этой таблицѣ въ графахъ количества показаны только товары, привозъ которыхъ

резъ таможни Дальняго Востока въ 1906 году.

Покровская таможня.	Благовѣщенская таможня.	Хабаровскъ.	Николаевскъ на Амурѣ.	Владивостокъ.	Полтавскій переходный пунктъ.	Иманскій переходный пунктъ.
п у д а х ъ.						
—	13.248	22.617	—	364.207	45.763	4.512
—	—	—	—	—	8.119	—
—	—	—	—	7.562	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	9.809	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	6.621	5.995	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	4.875	195.022	464.757	20.407	9.600	—
—	—	—	4.025	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
13.290	—	107.000	—	111.074	—	—
—	—	16.215	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	18.298	—	—	—	—
—	—	6.285	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	7.129	—	—	11.555	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	104.550	45.641	2.500	—	—	—
—	369.539	—	—	—	—	—
—	—	—	—	90.000	—	—

достигаетъ значительной величины.

4. Таблица привоза въ 1906 году главнѣйшихъ

НАМЕНОВАНІЕ ПРЕДМЕТОВЪ.	Владивостокская таможня.	Николаевская на Амурѣ.	Кяхтинская таможня.
		В	Ъ
Хлѣбъ въ зернѣ	531.861	19.194	—
Рисъ	1.123.629	145.415	240
Мука всякая и крупа	2.427.470	219.567	25
Овощи	179.582	12.174	—
Фрукты и ягоды	513.478	9.294	1.032
Орѣхи и проч.	46.419	5.157	222
Консервы	294.675	8.605	—
Чай	1.763.950	819.432	393.379
Конфеты, варенье	—	—	3.632
Сахаръ, сахарн. издѣлія	230.988	52.189	—
Спиртъ, спиртные напитки въ градусахъ	373.198	20 729	—
Соль поваренная	1.367.550	1.191.042	—
Рыба, икра и т. п.	33.789	3.422	50
Свѣчи	153.851	85.783	—
Обувь всякая	41.284	1.733	—
Лѣсной товаръ	202.018	2.619	—
Химическ. и фармацевт. матеріалы	119.399	15.126	—
Растительное масло	35.169	6.838	—
Краски и красящ. вещества	182.480	40.396	—
Металлы не въ дѣлѣ	1.219.998	292.743	—
Издѣлія изъ мѣди	24.673	1.092	—
„ „ чугуна	12.312	3.211	—
„ желѣзн. и стальн.	705.008	123.734	—
Машины и аппараты	220.157	102.607	—
Писчебумажные товары	223.101	17.738	—
Хлопчатобумажныя ткани	256.368	2.757	11.867
Кожи и шкуры невыдѣланныя	—	—	11.350
Шерсть	—	—	24.695
Мясо соленое	121.548	31.124	—
Рогатый скотъ . . . шт.	—	—	—
Лошади . . . шт.	—	—	—
Свиньи . . . шт.	196.871	—	—
И т. д.			

Въ этой таблицѣ въ графахъ количества показаны только товары, привозъ которыхъ

товаровъ черезъ таможни Дальняго Востока.

Хабаровская таможня.	Въ этомъ числѣ черезъ Лахосуссу.	Манджурская таможня.	Благовѣщенская застава.	Покровская застава.	Полтавская застава.	Иманская застава.	Пограничная застава.
П	У	Д	А	Х	Ъ.		
503.705	146.301	—	678.466	6.703	32.335	2.509	309.784
11.757	3.311	2.057	45.058	1.086	—	—	—
288.533	150.448	24.309	63.550	118	192.330	—	354.576
—	—	—	27.652	7.851	27.680	3.800	—
4.457	—	—	—	—	47.090	5.000	—
—	—	—	—	—	—	—	—
96.452	—	—	—	—	—	—	—
1.170	—	76.693	5.991	5.205	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	8.424	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	5.394	2.746	—	—	13.477	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	6.896	5.556	70.212	—	16.591	—	14.428
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	8.004	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
5.556	783	—	12.470	5.906	5.975	—	42.561
—	—	—	9.855	—	—	—	—
—	—	—	558	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—

достигаетъ значительной величины.

Приложеніе *№ XXIV.*

Потребленіе.

въ годъ сахара на 1 жителя.

1900 г.	въ среднемъ	по	10,0	фунта.	
1901 „	„	„	„	12,4	„
1902 „	„	„	„	14,9	„
1903 „	„	„	„	14,3	„
1904 „	„	„	„	15,6	„
1905 „	„	„	„	16,2	„
Въ среднемъ	„	„	„	14,7	„
1906 г.	въ среднемъ	по		16,1	„

Обзоръ Внѣшней Торговли Россіи. 1906 годъ. Стр. 28.

Приложеніе *№ XXV.*

Количество припасовъ, необходимыхъ для золотопромышленныхъ предпріятій Амурской области.

Для опредѣленія общаго количества необходимыхъ для пріисковъ припасовъ нѣтъ точныхъ данныхъ, но можно сдѣлать приблизительный подсчетъ, основываясь на выдачахъ, практикуемыхъ на пріискахъ рабочимъ и на количествѣ необходимаго для скота фуража.

Въ слѣдующихъ таблицахъ показаны выдачи рабочимъ различныхъ продуктовъ изъ пріисковыхъ амбаровъ.

I. Сравнительная таблица *)

количества разнаго рода припасовъ, требуемыхъ изъ амбара русскими, корейцами и китайцами (на человѣка въ мѣсяцъ).

НАЗВАНІЕ ПРОДУКТОВЪ.	Русскіе.			Корейцы.			Китайцы.		
	Количество.	Вѣсъ. п.	Вѣсъ. ф.	Количество.	Вѣсъ. п.	Вѣсъ. ф.	Количество.	Вѣсъ. п.	Вѣсъ. ф.
Муки сѣянки	—	2	10	—	2	—	—	1	20
Буды и рису	—	—	10	—	—	20	—	—	20
Мяса свѣжаго и солен.	—	1	05	—	1	—	—	—	30
Масла скоромнаго. . .	—	—	10	—	—	05	—	—	03
Соли.	—	—	03	—	—	03	—	—	03
Рыбы соленой	—	—	10	—	—	10	—	—	10
Чаю . . . . . кирп.	1	—	—	1	—	—	1	—	—
Сахару.	—	—	08	—	—	05	—	—	02
Табаку турецкаго. . .	—	—	01	—	—	01	—	—	—
„ манджурскаго .	—	—	—	—	—	01	—	—	02
„ махорки. . . .	—	—	1/2	—	—	—	—	—	—
Итого	1	4	17 1/2	1	4	05	1	3	10

*) Тове. Стр. 242.

2. Примѣры *) забора рабочими,

состоявшими на своемъ содержаніи, пищевыхъ продуктовъ изъ пріисковыхъ амбаровъ**).

ПРОДУКТЫ.	I.		II.		III.		IV.		V.		VI.		VII.	
	На одного человѣка въ мѣсяцъ.													
	Рабоч.		Рабоч.		Рабоч.		Рабоч.		Служащ.		Рабоч.		Служащ.	
	п.	ф.	п.	ф.	п.	ф.	п.	ф.	п.	ф.	п.	ф.	п.	ф.
Муки крупчатой.	1	15	3	—	—	20	1	15	1	15	1	—	—	30
„ яричной. .	1	—	—	—	2	10	1	—	—	20	2	—	1	20
Крупы.	—	05	—	15	—	07	—	05	—	02	—	10	—	10
Мяса.	1	05	1	05	1	30	1	05	1	20	1	05	1	20
Масла	—	03	—	07	—	07	—	03	—	05	—	01	—	05
Рыбы	—	10	—	10	—	10	—	10	—	05	—	—	—	—
Соли.	—	03	—	06	—	03	—	03	—	03	—	03	—	03
Сахару. . . .	—	03	—	10	—	05	—	03	—	05	—	03	—	05
Чаю	—	1,5	—	01	—	01	—	01	—	01	—	01	—	01
Овощей (лукъ) .	—	05	—	—	—	05	—	05	—	10	—	—	—	—
Картофеля . . .	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Капусты	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого. . .	4	10,5	7	34	5	18	4	10	4	06	4	23	4	14

Изъ приведенныхъ таблицъ количества отпускаемыхъ каждому изъ рабочихъ ежемѣсячно продуктовъ видно, что на каждаго рабо-

*) Рязановъ. Приложеніе № 3. Выборки изъ 9 таблицъ. Стр. 11-14.

**) I. Случайный пріискъ Гилюйскаго Т-ва

II. Янканскій „ по р. Янкану.

III. Преображенскій пріискъ по р. Янкану.

IV. V. } Преображенскій пріискъ наслѣдниковъ Захаровыхъ на р. Эрмакѣ.

VI. VII. } Троицкій пріискъ по р. Конгамуни Соединенной Акціонерной К°.

чаго приходится пищевыхъ продуктовъ около 5 пудовъ, т. е. 60 пудовъ въ годъ.

По даннымъ Горно-Полицейскаго Округа, пріисковаго населенія *) въ 1898 году было:

Наименованіе районовъ.	Мужчинъ.	Женщинъ.	Дѣтей.	Всего.
1. На Зейскихъ пріискахъ .	4.901	846	1.461	7.208
2. На Уньѣ	317	12	2	331
3. Въ районѣ Джалинды . .	1.113	89	61	1.263
4. На прочихъ притокахъ верхняго Амура	138	5	5	148
5. Въ Буреинско-Селемджинскомъ Округѣ **)	2.163	360	235	2.758
Итого . .	8.632	1.312	1.764	11.708 ***).

По тѣмъ же даннымъ ****) на пріискахъ Верхне-Амурскаго Округа въ 1898 году состояло:

лошадей	2.482	головъ
рогатаго скота .	374	„
свиней	141	„
козъ	5	„
оленей	242	„
Всего . .	3.244	головъ

Для дальнѣйшаго примемъ, что въ Буреинско-Селемджинскомъ Округѣ на пріискахъ работаетъ всего тысяча лошадей (точныхъ данныхъ мы не нашли), тогда, подсчитывая необходимый фуражъ только на лошадей, примемъ для подсчета количество въ 3.500 головъ на фуражномъ довольствіи.

На основаніи предыдущихъ цыфръ можно приближенно вычислить количество продуктовъ, необходимыхъ вообще для золотопро-

---

*) Тове. Стр. 168 и 179.

**) Въ отношеніи Горно-Полицейскаго надзора Амурская область раздѣлена на 2 округа: западный — Верхне-Амурскій и восточный — Буреинско-Селемджинскій, граница между которыми проходитъ по водораздѣлу рѣчекъ Уньи и Бома; кромѣ того пріиска Малаго Хингана выдѣлены въ вѣдѣніе Начальниковъ участка округа Амурскаго Казачьяго Войска. Въ свою очередь Буреинско-Селемджинскій Округъ дѣлится на группы: Нимaнскую, Бомскую, Верхне-и Средне-Селемджинскую.

***) Эти цыфры нѣсколько разнятся отъ показанныхъ въ Приложеніи № IV.

****) Тове. Прилож. № 74.

мышленности и въ частности потребное количество ихъ по районамъ.

Полагая на дѣтей половинный пай и суточное фуражное довольствіе лошадей только 15 фунтовъ овса и 30 фунтовъ сѣна,— получимъ:

Пищевыхъ продуктовъ	649.560	пудовъ
Прочаго товара для рабочихъ *)	216.520	„
Овса	472.500	„
Сѣна	945.000	„

Что приближенно составитъ на 1 пудъ золота, котораго добыто въ 1898 году всего 356 пудовъ въ 25 фунтовъ.

Пищевыхъ продуктовъ . .	1.825	пудовъ
Прочихъ товаровъ	600	„
Овса	1.325	„
Сѣна	2.650	„
Итого . .	6.400	пудовъ.

Въ это количество совершенно не вошли грузы на оборудованіе пріисковъ, какъ-то: машины, желѣзо, чугунъ и т. п.

Если мы возьмемъ данныя заготовокъ на различныхъ пріискахъ и количество намытаго золота, то мы получимъ слѣдующія цыфры:

НАИМЕНОВАНІЕ ПРІИСКОВЪ.		Заготовлено пищевыхъ продуктовъ.	Намыто золота.	На 1 пудъ золота приходится.
		Пудовъ.		
Унья	1898 года.	10.886	6,00	1.814
Джалинда	1898 „	43.779	25,50	1.717
Жедринскій	1898 „	4.572	3,10	1.451
Воскресенскій	1895 „ **)	29.943	12,12	2.470
„	1896 „	54.534	20,75	2.628
„	1897 „	74.381	40,12	1.854
„	1898 „	78.275	27,60	2.836

*) Прочихъ товаровъ мы считаемъ 20 пуд. въ годъ на одного рабочаго, согласно подсчета Рязанова, приведённаго на стр. 872.

**) Данныя объ этомъ пріискѣ были уже приведены нами на стр. 73.

Не слѣдуетъ, однако, упускать изъ виду, что цыфры эти очень ненадежны, такъ какъ съ развитіемъ мелкой промышленности и китайскихъ работъ, развились и мелкія доставки черезъ подрядчиковъ г. Зеи и Дамбукинскаго склада, крайне трудно поддающіяся какой-либо регистраціи.

Во всякомъ случаѣ онѣ вполнѣ подтверждаютъ нашъ первоначальный выводъ.

Что-же касается остальныхъ грузовъ требуемыхъ для пріисковъ, то количество таковыхъ, за неимѣніемъ данныхъ, опредѣлить очень трудно. Можно только сказать, что количество ихъ достигаетъ значительныхъ размѣровъ. Напримѣръ, на тотъ же Воскресенскій пріискъ было привезено въ 1897 году одного желѣза 4.034 пуда, да чугуна—604 пуда.

Приложеніе № *XXVI.*

Движеніе мужского крестьянскаго населенія въ Амурской области.

НА 1-е ЯНВАРЯ.	Состояло крестьянъ.	Приростъ въ теченіи года.			ИТОГО.
		Естественный 2,87% отъ наличнаго населенія.	Отъ переселенія въ Область.		
			Изъ Европейской Россіи.	Изъ заграницы.	
1906	35.401	1.016	1.556	—	35.973
1907	37.973	1.090	5.891	—	44.954
1908	44.954	1.290	6.249	193	52.686
1909	52.686	1.512	9.536	16.650	80.384
1910	80.384	2.308	9.536	16.650	108.878
1911	108.878	. 12	9.536	16.650	138.189
1912	138.189	3,966	9.536	—	151.691
1913	151.691	4.353	9.536	—	165.580
1914	165.580	4.752	9.536	—	179.868
1915	179.868	5.162	9.536	—	194.566
1916	194.566	5.584	9.536	—	209.686
1917	209.686	6.018	9.536	—	225.240
1918	225.240	6.464	9.536	—	241.240
1919	241.240	6.922	9.536	—	257.698
1920	257.698	7.392	9.536	—	274.626

Приложеніе *№ XXVII.*

Свободный избытокъ зерновыхъ хлѣбовъ въ районахъ станцій Средне-Амурской желѣзной дороги.

№№	НАИМЕНОВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Свободный избытокъ хлѣба въ районахъ станцій.		
		До ст. Керакъ.	До ст. Дія.	До Благовѣщенска.	Пшеницы.	Овса.	Всего.
		Верстъ.			Тысячъ пудовъ.		
1	Керакъ	—	638	608	—	—	—
2	Грамкичи	29	609	579	—	—	—
3	Буринда	58	580	550	—	—	—
4	Гудачи	83	555	525	—	—	—
5	Гонжа	112	526	496	200	300	500
6	Магдагачи	140	498	468	200	300	500
7	Бургали	166	472	442	300	400	700
8	Агорта	196	442	412	400	500	900
9	Чалганы	231	407	377	500	600	1.100
10	Ту	264	374	344	600	700	1.300
11	Ульминъ	298	340	310	800	900	1.700
12	Берея	337	301	271	800	900	1.700
13	Пера	370	268	238	1.200	1.200	2.400
14	Джатва	407	231	201	1.500	1.600	3.100
15	Жалуны	433	205	175	1.140	1.300	2.440
16	Суражевка	445	193	187	2.000	2.100	4.100
17	Бочкарево	497	141	239	2.000	2.100	4.100
18	В. Бѣлая	536	102	278	2.000	2.100	4.100
19	Екатеринославовка .	575	63	317	1.700	1.800	3.500
20	Завитая	609	29	351	1.200	1.300	2.500
21	Дія	638	0	380	1.000	500	1.500
22	Голубая	482	254	126	1.200	1.400	2.600
23	Абрашка	508	280	100	1.200	1.400	2.600
24	Носково	538	310	70	1.000	1.400	2.400
25	Грязнушка	565	337	43	1.000	1.100	2.100
26	Н. Троицкое	594	366	14	500	575	1.075
27	Благовѣщенскъ . . .	608	380	—	–	—	—
	Итого	—	—	—	22.440	24.475	46.915

Приложеніе *№ XXVIII.*

Транзитные грузы,

идущіе изъ Европейской Россіи по Сибирской, Забайкальской и Восточно-Китайской ж. д. черезъ Владивостокъ за-границу.

Въ 1903 г.	261.460	пудовъ
„ 1904 „	213.900	„
„ 1905 „	216.230	„
Среднее за 1901—1905 гг.	230.530	„
Въ 1906 г.	655.683	„

А именно, въ 1906 году было провезено черезъ Уссурійскій Край транзитомъ черезъ Владивостокъ за-границу:

Сахару	249.281	пудовъ.
Спиртныхъ напитковъ	46.418	„
Спирту	36.522	„
Пива и портеру	107.696	„
Керосину	194.113	„
Зажигательныхъ спичекъ	16.480	„
Остальныхъ товаровъ	5.173	„
Итого	655.683	пуда.

Обзоръ Внѣшней Торговли Россіи за 1906 годъ. Стр. 95.

Эксплоатаціонные доходы

и расходы Сибирской и Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

1. Эксплоатаціонные расходы Сибирской и Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1907 годъ.

РАСХОДЫ.	Сибирская ж. д.		Юго-Западныя жел. дор.	
	На версту дороги.	На 100 поѣздо-верстъ.	На версту дороги.	На 100 поѣздо-верстъ.
I. Расходы центральнаго Управленія, коммерческаго отдѣла, службы сборовъ и общіе расходы мѣстнаго Управленія . .	626,70	8,26	817,59	10,30
II. Управленіе дорогою, врачебная и матеріальная часть	439,82	5,80	460,89	5,81
III. Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ . .	2.031,16	26,76	2.187,68	27,58
IV. Движеніе, телеграфъ и телефонъ	2.144,67	28,26	2.272,42	28,65
V. Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава .	6.439,81	84,85	4.924,15	62,08
VI. Особые обязательные расходы.	59,23	0,78	41,70	0,53
VII. Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами . .	487,95	6,43	328,32	4,14
VIII. Расходы по финансовымъ и дополнительнымъ оборотамъ и предпріятіямъ	—	—	8,40	0,10
Итого расхода	12.229.34	161.14	11.041.15	139.19
Итого дохода. . . .	11.352.83	149.58	17.319.97	218.35
Всего поѣздо-верстъ . .	23.763.725		31.824.784	
Длина линіи	3.131		4.012	

2. ВѢДОМОСТЬ

о коммерческой дѣятельности Сибирской желѣзной дороги за 1907 годъ.

ПЕРЕВОЗКИ.	Количество перевозокъ.	ВЫРУЧКА.		Процентное отношеніе къ общему валовому доходу.
		Руб.	Коп.	
I. Перевозки въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ:	—	7.325.209	24	20,61
1. Пассажиры по общему тарифу . . .	1.826.848	4.323.075	06	
2. Пассажиры по воинскому тарифу .	231.002	1.336.400	16	
3. Багажъ по общему тарифу	789.994,3	1.518.753	46	
4. Товары, перевозимые въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ по накладнымъ:				
а) всего, кромѣ воинскихъ . . .	2.176.580	752.664	41	
б) по воинскому тарифу	267.422,10	2.174	30	
II. Перевозка въ товарныхъ поѣздахъ большой скорости:	—	733.040	57	2,06
1. Всего товаровъ, кромѣ воинскихъ грузовъ	4.313.702	605.683	85	
2. По воинскому тарифу	4.889	2.174	30	
III. Перевозки въ товарныхъ поѣздахъ малой скорости	—	26.183.791	92	73,66
1. Товары, кромѣ воинскихъ грузовъ (въ томъ числѣ служебныя перевозки за счетъ особыхъ капиталовъ) . . .	150.169.645	25.712.774	72	
2. По воинскому тарифу	1.258.438	183.863	73	
Сверхъ того:				
3. Служебныя перевозки за счетъ эксплоатаціонныхъ суммъ	92.663.314	3.993.921	04	
IV. Дополнительные и иные сборы . . .	—	1.303.659	69	3,67
1. Зависящіе отъ перевозки	—	1.072.892	37	
2. Независящіе отъ перевозки	—	230.767	32	

Общая сумма валового дохода, кромѣ выручки со служебныхъ перевозокъ и сбора 1/5 коп. съ пуда на приспособленія для храненія грузовъ—35.545.701,42 рубля.

3. Дополнительные и иные сборы на Сибирской ж. д. за 1907 годъ.

	ВЫРУЧКА.	
	Руб.	Коп.
Общая выручка отъ дополнительныхъ сборовъ	1.303.659	69
А.		
Зависящіе отъ перевозки.	1.072.892	37
Въ томъ числѣ:		
а) за взвѣшиваніе.	115.649	99
б) „ станціонные расходы	424.342	93
в) „ нагрузку, выгрузку и перегрузку	201.973	29
г) „ храненіе.	282.914	23
д) „ простой подвижного состава.	33.656	87
е) „ бланки.	6.601	14
ж) „ страхованіе товаровъ	3.331	47
з) прочіе сборы (въ томъ числѣ случайные сборы съ перевозокъ и выручка съ перевозокъ почты въ почтовыхъ вагонахъ)	4.422	45
Сборъ въ 1/5 коп. съ пуда на приспособленія для храненія грузовъ	120.385	38
Б.		
Независящіе отъ перевозки	230.767	32
Въ томъ числѣ:		
а) за отдачу въ наемъ земель и помѣщеній и предоставленіе въ пользованіе сооруженій	55.885	33
б) за отдачу въ наемъ подвижного состава	—	—
в) телеграфный сборъ	133.385	46
г) за отдачу въ аренду буфетовъ	—	—
д) доходъ по финансовымъ и дополнительнымъ оборотамъ и предпріятіямъ.	22.497	92
е) прочіе сборы	18.998	61

Вліяніе Сибирской ж. д. на торговопромышленную жизнь Сибири.

Долгое время Сибирь была обречена на пользованіе естественными путями сообщенія — сухопутными и водными. Среди первыхъ главное значеніе принадлежало московскому тракту, по которому происходилъ товарный обмѣнъ Сибири съ Европейской Россіей и транспортъ пассажировъ и ссыльныхъ арестантовъ. Этотъ трактъ шелъ черезъ Тюмень, Ялуторовскъ, Ишимъ, Тюкалинскъ, Каинскъ на Томскъ, Красноярскъ, Нижнеудинскъ и Иркутскъ. Кромѣ того существовали и другія колесныя дороги, соединявшія отдѣльные торговые города.

Съ сороковыхъ годовъ XIX столѣтія возникаетъ по сибирскимъ рѣкамъ пароходство. Въ 1843 году пошелъ первый пароходъ по Оби. Пароходство привлекаетъ къ себѣ часть товаровъ и пассажировъ, которые транспортируются по Камѣ къ Перми, отсюда сухопутнымъ способомъ до Тюмени, а отъ Тюмени въ сибирскіе города, расположенные по рѣкѣ Оби и ея притокамъ. Втеченіе второй половины XIX вѣка главное товарное движеніе европейскихъ товаровъ въ Сибирь и сибирскаго сырья въ Европу сосредоточивалось по рѣкамъ Сибири. Въ 1862 году открылось пароходство по Ленѣ, въ 1863 году—по Енисею. Если въ 1860 году насчитывалось на западно-сибирскихъ рѣкахъ всего 10 пароходовъ, то въ 1890 году ихъ было уже 65, а въ 1892 году—145.

Сообразно условіямъ транспортированія, складывалась и вся система сибирской торговли. Товары доставлялись, главнымъ образомъ, по рѣкамъ втеченіе навигаціи въ торговые центры, откуда они перераспредѣлялись въ мѣста потребленія и отправлялись зимнимъ

саннымъ путемъ. Болѣе цѣнные товары, какъ: чай, пушнина, мануфактурныя издѣлія перевозились и зимой по московскому тракту.

Было бы интересно опредѣлить количество грузовъ, шедшихъ изъ Сибири. Къ сожалѣнію, свѣдѣнія о нихъ весьма разнорѣчивы. По сообщенію Министерства Путей Сообщенія въ 80-хъ годахъ это количество равнялось $6^1/_2$ милліонамъ пудовъ, по даннымъ Генералъ-Губернатора Западной Сибири отъ 1873 года оно составляло $15^1/_2$ милліоновъ пудовъ, по заявленію пермскаго купца Любимова въ 1870 году—$11^3/_4$ милліона пудовъ, а по свѣдѣніямъ 13 торговыхъ фирмъ, опрошенныхъ въ 1882 году—8 милліоновъ пудовъ. Что же касается сбыта европейскихъ товаровъ въ Сибири, то цѣнность ихъ исчислялась въ 1892 году около 15 милліоновъ рублей.

Несовершенными и дорогими путями сообщенія опредѣлялся весь строй хозяйственной жизни Сибири XIX вѣка: господство натуральнаго хозяйства, отсутствіе широкаго и оживленнаго обмѣна, замкнутый строй быта.

„Всѣ стороны жизни въ Сибири“, писалъ въ 1882 году Министръ Путей Сообщенія Посьетъ, „находятся въ застоѣ почти исключительно по причинѣ отсутствія удобныхъ путей сообщенія. Рѣки, текущія къ Ледовитому Океану, не связанныя между собою каналами, и одинъ почтовый трактъ, пролегающій черезъ всю Сибирь,—единственные первобытные пути этого обширнаго Края, а потому понятно, что населеніе Сибири развивается медленно, что большая часть естественныхъ богатствъ остается непроизводительной“.

Для того, чтобы пробудить къ жизни Сибирь, нужно было связать ее живыми нитями съ центрами европейской культуры. Это сдѣлала Сибирская желѣзная дорога. Проведеніе послѣдней произвело настоящую экономическую революцію въ Краѣ.

Оно привело къ окончательному крушенію натуральный строй хозяйства сибирскаго населенія и соединило послѣднее неразрывными мѣновыми связями съ міровымъ рынкомъ.

Желѣзная дорога прежде всего удешевила транспортъ товаровъ и пассажировъ. Раньше провозъ пуда груза отъ Томска до Иркутска стоилъ около $^1/_5$ копейки за версту, а по желѣзной дорогѣ онъ обходится около $^1/_{30}$—$^1/_{50}$ копейки и менѣе. Удешевленіе транспорта вовлекло въ мѣновой оборотъ такіе товары, которые раньше никогда не попадали на рынокъ, а потреблялись въ собственномъ хозяйствѣ или даже вообще не производились. Благодаря возможности доставки грузовъ въ промышленные центры Европейской Россіи и въ морскіе порты, усилился въ поразительной степени вывозъ разнообразныхъ сырыхъ произведеній Сибири.

Нижеслѣдующая таблица даетъ картину роста экспорта по годамъ въ пудахъ:

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	ГОДА.		
	1897	1899	1900
Хлѣбные грузы	13.743.497	13.056.255	10.745.227
Мясо	514.202	1.352.409	1.406.446
Масло топленое	324.661	512.029	428.276
„ сливочное	—	—	14.239
Сѣмя конопляное, льняное, рапсовое и суропное . . .	123.421	445.235	528.351
Сало баранье и говяжье. . . .	350.125	428.216	343.496
Шерсть	197.424	191.756	370.337
Кожи и шкуры невыдѣланныя	94.022	164.054	224.678
Овчины простыя и невыдѣланныя	143.182	161.572	249.876
Кедровые орѣхи	13.259	101.774	184.368
Свинина и свиное сало	28.512	73.797	55.769
Битая дичь	207	66.171	67.981
Рыба	70.881	47.908	78.874
Щетина, перо, пухъ	17.266	17.234	26.722

Приведенныя цифры показываютъ, что не только стали вывозиться продукты, уже производившіеся въ Сибири, но что въ значительной мѣрѣ подъ вліяніемъ дороги стало увеличиваться и самое производство сырья, какъ, напримѣръ, зерновыхъ хлѣбовъ и продуктовъ скотоводства, стала увеличиваться добыча естественныхъ продуктовъ, вродѣ рыбы, дичи, пушнины, кедровыхъ орѣховъ и пр.

Такимъ образомъ, Сибирская желѣзная дорога открыла расширяющійся источникъ денежныхъ доходовъ для мѣстнаго населенія. Благодаря возможности сбыта, увеличивается сельско-хозяйственная промышленность, скотоводство, расширяются разныя от-

расли добывающей промышленности. Вмѣстѣ съ тѣмъ увеличиваются денежныя суммы, поступающія въ распоряженіе хозяйствъ сибиряковъ. Это въ свою очередь вызываетъ усиленіе спроса на такіе предметы потребленія, которые отсутствуютъ въ собственномъ хозяйствѣ сибиряковъ и которые пріобрѣтаются покупкой. Начинаетъ увеличиваться ввозъ обработанныхъ издѣлій въ Сибирь. Насколько значителенъ этотъ ввозъ, видно изъ слѣдующей таблицы:

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	ГОДА.		
	1897	1899	1900
	Въ пудахъ.		
Сахаръ	257.233	795.658	1.102.902
Желѣзныя, жестяныя, стальныя и чугунныя издѣлія	383.725	1.363.704	2.021.455
Желѣзо, чугунъ и сталь не въ дѣлѣ	303.542	565.447	1.026.542
Мануфактурные товары	210.358	538.770	651.040
Керосинъ	117.458	448.495	925.321
Каменный уголь и антрацитъ	25.072	341.631	2.474.664
Соль	15.339	240.092	216.759
Земледѣльческія орудія	51.132	235.794	1.061.539
Машины и машинныя части . . .	85.655	200.135	225.812
Известь	35.187	154.820	516.577
Табакъ и табачныя издѣлія	29.101	103.141	226.247

Итакъ, товарообмѣнъ Европы съ Сибирью обоюдно сильно растетъ. Сибирь увеличиваетъ благодаря желѣзной дорогѣ свой сбытъ на Западъ и, слѣдовательно, свои покупательныя средства, а Европа, такимъ образомъ, пріобрѣтаетъ все большее число покупателей въ Сибири.

Та же желѣзная дорога повліяла на торговую организацію въ Сибири и въ другомъ отношеніи. Ранѣе ярмарочные торговые обороты ликвидировались въ крупныхъ сибирскихъ городахъ. Ярмарки снабжали товарами городскую торговлю, носившую характеръ крупныхъ монопольныхъ предпріятій. Ярмарка, на которой заключались оптовыя сдѣлки, была посредницей между Сибирью и промышленными центрами Европейской Россіи. Сибирская городская торговля была вторымъ звеномъ въ цѣпи этого посредничества.

Городская торговля распредѣляла закупленные на крупныхъ ярмаркахъ товары между мелкими населенными центрами Сибири. Городъ былъ представителемъ крупной оптовой торговли, отъ которой въ непосредственной зависимости находилась розничная торговля, какъ въ городахъ, такъ и во всѣхъ другихъ населенныхъ центрахъ Сибири.

Проведеніе желѣзной дороги умалило и сократило значеніе прежнихъ торговыхъ путей, соединявшихъ Сибирь съ Европейской Россіей, и вслѣдствіе этого поколебало позиціи старыхъ товаро-распредѣлительныхъ центровъ. На протяженіи Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути выросли новые торговые центры, которые и исполняютъ функціи распредѣлителей товаровъ, ранѣе монополизированныя немногими крупными городами. Новые торговые центры недоразвились до размѣровъ прежнихъ распредѣлительныхъ центровъ, этому, во-первыхъ, мѣшала конкурренція старыхъ торговыхъ центровъ, взаимная конкурренція новыхъ центровъ, вызванныхъ къ жизни проведеніемъ рельсоваго пути, и, во-вторыхъ, слишкомъ мало прошло времени для того, чтобы новые центры встали на прочную почву: борьба стараго уклада сибирской торговли съ новыми формами далеко еще не закончилась, торговая эволюція еще не пришла къ своимъ окончательнымъ результатамъ.

Кромѣ обслуживанія мѣстныхъ нуждъ, Сибирская дорога является транзитнымъ путемъ для цѣнныхъ грузовъ, отправляемыхъ изъ Европы на Дальній Востокъ и обратно. Желѣзнодорожная перевозка не ложится на такіе товары непосильнымъ бременемъ, а между тѣмъ, обезпечиваетъ быструю и безопасную доставку товаровъ на рынокъ (чая, табаку, винъ, шелка, мануфактурныхъ и галантерейныхъ издѣлій). Фрахтъ за пудъ товара отъ Москвы до Владивостока моремъ равенъ въ среднемъ 82 копейкамъ, а по желѣзной дорогѣ по самому дешевому тарифу—76 копейкамъ, а для болѣе дорогихъ грузовъ—1 рублю и дороже. Но зато морская перевозка продолжается 60 дней, а желѣзнодорожная отъ 30 до 40 дней.

Для примѣра приводимъ фрахты Добровольнаго Флота, Русскаго Общества Пароходства и Торговли и Восточно-Азіатскаго пароходства: *).

Отъ Одессы до портовъ Дальняго Востока:

Платье готовое	2 руб.	40 коп.	за пудъ		
Шубный товаръ	1 „	80 „	„	„	„
Мебель деревянная	1 „	50 „	„	„	„
Спички, свѣчи стеариновыя, галантерейный товаръ . . .	1 „	— „	„	„	„

*) Соперничество торговыхъ интересовъ на Востокѣ.—М. П. Федорова.

Мануфактурныя издѣлія, сукно, хлѣбное вино, скипидаръ, клей столярный и др. . . . . — „ 60 „ „ „

Стальныя и мѣдныя издѣлія, скобяной товаръ . . . . . — „ 50 „ „ „

Существуютъ еще фрахты въ 55, 45, 40 и 35 копеекъ (по 35 копеекъ идутъ: катки шоссейные, зубья желѣзные для боронъ, жесть бѣлая и черная, кочерги, костыли, кромѣ рельсовыхъ, молоты, наковальни и др.).

Кромѣ этого весьма важнымъ является облегченіе благодаря желѣзной дорогѣ пассажирскаго движенія въ Сибирь и обратно.

Общее число перевезенныхъ пассажировъ возрастало такимъ образомъ:

1897 г.	352.202	1902 г.	1.115.958
1898 г.	909.268	1903 г.	1.259.803
1899 г.	1.017.778	1904 г.	1.752.285
1900 г.	1.124.302	1905 г, ...	1.843.877
1901 г.	926.976		

А въ 1907 году Сибирской ж. д. уже перевезено . . . 2.057.850*)

Сибирской желѣзной дорогой все болѣе и болѣе начинаютъ пользоваться путешественники, ѣдущіе изъ Европы на Востокъ и обратно. По сравненію съ морскимъ путемъ черезъ Великій и Индѣйскій океаны этотъ путь имѣетъ всѣ преимущества скорости и дешевизны.

Дѣйствительно, на проѣздъ отъ главнѣйшихъ городовъ Европы до сухопутной русской границы нужно отъ 2 до 3 дней, отъ Александрова и Вержболова до Владивостока—15 дней и до Пекина—16 дней.

Такъ что до Пекина въ общемъ потребуется отъ 18 до 19 сутокъ. Для портовъ же Китая и Японіи къ времени проѣзда до Владивостока нужно прибавить отъ 2 до 3 дней на пароходахъ мѣстнаго сообщенія.

---

*) Всего пассажировъ (см. Приложеніе № XXIX) перевезено было въ 1907 году

по общему тарифу	1.826.848
по воинскому тарифу	231.002
	2.057.850

Въ это число не вошли переселенцы, коихъ перевезено въ 1907 году (см. стр. 20) 577.000 душъ.

Между тѣмъ, моремъ изъ англійскихъ портовъ и Гамбурга потребуется:

	Via Бриндизи или Неаполь черезъ Суэцъ.	Via Квебекъ, Канада, Ванкуверъ.
До Шанхая	отъ 31 до 32 дней	отъ 31 до 33 дней
„ Нагасаки	„ 32 „ 34 „	„ 29 „ 30 „
„ Гонконга	„ 29 „ 30 „	„ 33 „ 35 „
„ Іокагамы	„ 35 „ 36 „	„ 26 „ 27 „

Такимъ образомъ, сухопутное путешествіе до портовъ Дальняго Востока для европейскаго пассажира сократитъ время въ пути отъ 13 до 15 дней въ одинъ конецъ и до одного мѣсяца, считая съ возвращеніемъ.

Несомнѣнная выгода получается на сухопутномъ направленіи и въ отношеніи стоимости проѣзда.

При переѣздѣ изъ Лондона и Гамбурга моремъ провозъ, включая и пищу, обходится:

	Черезъ Америку.		Черезъ Суэцъ.	
	I класса.	II класса.	I класса.	II класса.
До Шанхая, Нагасаки и Іокагамы.	Отъ 635 до 700 руб.	Отъ 400 до 460 руб.	Отъ 740 до 780 руб.	Отъ 410 до 445 руб.

Черезъ Сибирь-же, включая приплаты за скорость, такое путешествіе обойдется въ рубляхъ:

До / Отъ	Пекинъ.		Нагасаки.	
	I кл.	II кл.	I кл.	II кл.
Лондона	365	250	387	266
Парижа	371	255	393	272
Вѣны	320	223	352	239
Берлина	327	223	349	240

Такимъ образомъ, принимая даже въ расчетъ лишнюю трату на пищу (по 5 руб. въ сутки), пассажиръ I класса сбережетъ въ сибирскомъ направленіи, считая въ оба конца, отъ 350 до 630 рублей, а II класса—отъ 140 до 260 рублей.

Транзитный путь черезъ Сибирь имѣетъ значеніе и для пассажировъ III класса, для которыхъ теперь проѣхать изъ Гамбурга въ Шанхай стоитъ 225 рублей, а черезъ Сибирь обойдется всего 100 рублей.

Къ этимъ выгодамъ присоединяется отсутствіе морской качки, которая многими не переносится, и возможность втеченіе всего путешествія имѣть телеграфныя сношенія со всѣмъ міромъ.

Грузовое движеніе по линіи Сибирской желѣзной дороги развивается усиленно. За первое пятилѣтіе 1899—1903 г.г. оборотъ желѣзнодорожныхъ грузовъ возросъ съ 40 милліоновъ пудовъ до 67 милліоновъ, т. е. приблизительно на 60%.

Въ 1907 же году перевезено по Сибирской желѣзной дорогѣ (см. приложеніе № XXIX) около 159 милліоновъ пудовъ груза, т. е. за послѣдніе 4 года грузооборотъ возросъ почти въ $2^1/_2$ раза.

Особенно сильно развивается перевозка грузовъ большой скорости, среди которыхъ первое и почетное мѣсто занимаетъ сливочное масло.

Здѣсь необходимо обратить вниманіе на существенную разницу въ вывозѣ изъ Сибири въ два періода сибирской торговли: до проведенія желѣзной дороги и послѣ. Раньше, когда торговые пути Сибири, по которымъ вывозилось сибирское сырье, не допускали возможности развить грузы большой скорости, сибирское сырье осѣдало въ предѣлахъ Европейской Россіи. Только такіе цѣнные товары, какъ мѣха, драгоцѣнные камни, и металлы могли выдерживать далекія и дорого стоющія путешествія. Теперь, съ проведеніемъ желѣзной дороги, сибирское сырье, напримѣръ, сливочное масло, — получило весьма широкій рынокъ сбыта. Масло, скупленное въ инородческихъ предгорьяхъ Алтая, продается въ Копенгагенѣ, Гамбургѣ, Лондонѣ.

Въ 1903 году, напримѣръ, изъ 8.206.981 пуда сибирскаго масла, вывезеннаго желѣзной дорогой за предѣлы Сибири въ западномъ направленіи, 2.148.600 пудовъ было вывезено въ бальтійскіе порты: Ригу, Виндаву, Петербургъ, Ревель и Либаву. Если мы обратимъ вниманіе на станціи отправленія этихъ экспортныхъ грузовъ, то увидимъ такія названія, которыя до проведенія желѣзной дороги не играли почти никакой роли въ сибирскомъ товарообмѣнѣ, напримѣръ: Обь (г. Ново-Николаевскъ), Курганъ, Каинскъ, Петропавловскъ, станціи: Татарская, Карачи, Макушино.

Кромѣ того необходимо отмѣтить одно обстоятельство. На вывозной торговлѣ въ Сибири отразилась та общая экономическая эволюція, которую Сибирь переживаетъ за послѣднія десятилѣтія своей исторіи. Періодъ той эксплоатаціи Сибири, когда изъ этого края по преимуществу вывозились драгоцѣнные товары, напримѣръ, столь знаменитые сибирскіе мѣха, давно отошелъ въ область исторіи. Даже золотопромышленность, которая недавно была первою отраслью эксплоатаціи Сибири, уступила свое мѣсто новымъ вѣтвямъ сибирскаго народнаго хозяйства. Цѣнность вывозимаго изъ Сибири сливочнаго масла превысила ежегодную добычу золотыхъ пріисковъ. Сибирскія нѣдра и сибирскіе лѣса, долго служившіе главными источниками промышленнаго и торговаго обогащенія, уступаютъ свои позиціи сибирскимъ полямъ и лугамъ. Мѣха и золото уступаютъ свои мѣста маслу и хлѣбу.

Какъ мы видимъ, Сибирская желѣзная дорога пріобрѣла въ нѣсколько лѣтъ значеніе важнѣйшаго экономическаго фактора, вызвала къ жизни такія отрасли добывающей и обрабатывающей промышленности, о которыхъ до желѣзной дороги никто и не думалъ, и въ настоящее время, работая полнымъ графикомъ, не можетъ при однопутной колеѣ вполнѣ удовлетворить всѣмъ предъявляемымъ къ ней требованіямъ по перевозкѣ грузовъ.

А между тѣмъ рѣшеніе строить Сибирскую желѣзную дорогу въ свое время вызвало такіе же оживленные дебаты „за“ и „противъ“, какъ нынѣ постройка Амурской желѣзной дороги. При чемъ большинство находило постройку Сибирской ж. д. безполезною.

Насколько трудно учесть всѣ выгоды проведенія желѣзной дороги въ Краѣ, въ которомъ желѣзнодорожный путь является впервые, насколько невозможно предвидѣть всѣ тѣ измѣненія въ экономической жизни Края, которыя совершаются подъ вліяніемъ желѣзнодорожнаго пути, можно видѣть изъ того, какъ далеки были строители Сибирской ж. д. отъ пониманія ея будущей роли.

Рельсы прокладывались болѣе легкіе, чѣмъ какіе существовали на дорогахъ Европейской Россіи, были введены отступленія отъ установленныхъ нормъ уклоновъ и радіусовъ закругленій. Пропускная способность дороги первоначально равнялась тремъ парамъ поѣздовъ въ сутки.

Жизнь сразу показала ошибочность всѣхъ предположеній.

Въ первые же два мѣсяца движенія въ 1896 году отъ Челябинска до Оби образовалась залежь хлѣбныхъ грузовъ въ 3.000 вагоновъ.

„Послѣ открытія Америки“, говоритъ англичанинъ Фрезеръ, „величайшимъ географическимъ событіемъ является сооруженіе Си-

бирской желѣзной дороги. Сдѣлавшись самымъ короткимъ и удобнымъ путемъ, перекинувшимся съ одного края Стараго Свѣта до другого, эта дорога вмѣстѣ съ тѣмъ связала съ цивилизованнымъ міромъ и открыла для пользованія людей остававшіяся до тѣхъ поръ почти неизвѣстными земли, которыя по своему протяженію, плодородію почвы, удобному для бѣлыхъ людей климату и колоссальнымъ богатствамъ въ металлахъ, минералахъ и лѣсахъ, значительно превосходятъ Австралію. Когда свистъ брянскаго паровоза разогналъ мрачную и дикую легенду о застланныхъ снѣгами сибирскихъ равнинахъ, могильную тишину которыхъ нарушалъ только вой волковъ да звонъ цѣпей каторжниковъ, передъ глазами изумленнаго человѣчества открылась великолѣпная страна, въ скоромъ времени обѣщающая обратиться въ житницу Стараго Свѣта, въ сплошную молочную ферму и безконечный паркъ".

Источниками при составленіи этого очерка кромѣ указанныхъ въ текстѣ служили слѣдующія изданія:

I. Изданія Центральнаго Статистическаго Комитета М. В. Д.

1. Сборникъ свѣдѣній по Россіи. 1890 годъ. Т. X.
2. Статистика землевладѣнія. 1905 годъ. Вып. V.
3. Населеніе сельскихъ обществъ и количество у нихъ пахатной надѣльной земли, по обслѣдованію 1893 г. о сельскихъ обществахъ 46 губерній Европейской Россіи.
4. Волости и населенныя мѣста Россійской Имперіи. Томъ XXVII.
5. Урожай 1898 года: Т. XVI. Озимые хлѣба и сѣно и II. Яровые хлѣба картофель, ленъ и конопля.

II. Изданіе Департамента Таможенныхъ сборовъ.

Обзоръ Внѣшней Торговли Россіи по Европейской и Азіатской границамъ за 1906 г.

III. Изданіе Горнаго Департамента.

I. Отчетъ по статистико-экономическому и техническому изслѣдованію золотопромышленности Амурско-Приморскаго района.

Т. I. Приморская область. Горныхъ инженеровъ Тове и Рязанова.

Т. II. Амурская область. Ч. I. Инженера Тове и агронома Иванова. Ч. II. Инженера Рязанова.

IV. Изданіе Главнаго Переселенческаго Управленія.

1. Переселенческое дѣло въ 1908 году.
2. Переселенческое дѣло по Амурскому району за 1907 годъ.
3. Справка по переселенческому дѣлу въ Приамурскомъ краѣ (краткія историко-статистическія свѣдѣнія). В. Романова. 1908 годъ.

V. Обзоръ Амурской области за 1906 годъ. (Приложеніе къ Всеподданнѣйшему отчету по Амурской области за 1906 годъ).

VI. Изданіе Департамента Земледѣлія.

1. Очеркъ русскаго рыболовства. И. Д. Кузнецова.
2. Рыболовство въ Россіи въ 1900 году.

VII. Ближайшія мѣры къ облегченію развитія Пріамурскаго и Удскаго края Горный Инженеръ П. Риппасъ.

VIII. Матеріалы для изученія Амурскаго края въ геологическомъ и горно-промышленномъ отношеніи. Горный Инженеръ Бацевичъ.

IX. Обзоръ мукомольной промышленности въ Россіи за 1906 г., а также статьи въ журналѣ „Мельникъ“ за 1908 годъ.

XI. Статистическія свѣдѣнія о грузо-пассажирскомъ движеніи и сплавѣ плотовъ по воднымъ путямъ Амурскаго бассейна. За навигаціи 1905, 1906 и 1907 г.г. Управленія Водныхъ Путей Амурскаго Бассейна.

XI. Изданіе Министерства Путей Сообщенія:

1. Отчетъ по эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1903 годъ. Часть XXII.

2. Статистическій сборникъ М. П. С. Свѣдѣнія о движеніи товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ за 1905 г.
3. Тоже. За 1906 годъ.
4. Сборникъ статистическихъ свѣдѣній о перевозкѣ грузовъ всякаго рода за 1907 годъ.
5. Отчетъ по эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1907 годъ. Часть XXIV. Отчетъ Управленія Забайкальской желѣзной дороги.
6. Перевозка по Забайкальской ж. д. за 1907 годъ главнѣйшихъ грузовъ. (14 таблицъ).

XII. Отчеты Общества Китайской Восточной ж. д. по перевозкамъ грузовъ:
1. По Восточно-Китайской ж. д. за 1903 годъ.
2. Тоже. За 1907 годъ.
3. По Уссурійской ж. д. за 1907 годъ.

XIII. Соперничество торговыхъ интересовъ на Востокѣ. М. П. Федорова.

XIV. Труды III Хабаровскаго Съѣзда въ 1983 году.

XV. Сибирь, ея современное состояніе и ея нужды. Сборникъ статей подъ редакціей І. С. Мельника.

XVI. О путяхъ сообщенія Сибири и морскихъ сношеніяхъ ея съ другими странами. А. М. Сибирякова.

XVII. Обзоръ Амурской области за 1907 годъ.