

ПРОБЛЕМЫ
КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ

СБОРНИК СТАТЕЙ
— под редакцией —
И. Ф. ТРЕЛИНА и
А. И. ГОРАВСКОГО
— Выпуск II —
ПУТИ СООБЩЕНИЯ
ТОРГОВЛЯ С МОНГОЛИЕЙ

58-114
ИРКУТСК

1926

ПРОБЛЕМЫ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ

СБОРНИК СТАТЕЙ
— под редакцией —
И. Ф. ТРЕЛИНА и
А. И. ГОРАВСКОГО
— Выпуск II —
ПУТИ СООБЩЕНИЯ
ТОРГОВЛЯ С МОНГОЛИЕЙ

ИРКУТСК

1926

ГОС. ПУБЛИЧНАЯ
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА ССРС

2918 $\frac{15}{63}$

$\frac{H}{4463}$

~ 21

ГУБЛИТ, № 1289.
ТИПОГРАФИЯ
ИЗДАТЕЛЬСТВА
„ВЛАСТЬ ТРУДА“
— ИРКУТСК —
1926.

Зак. 6544. Тираж 750

О г л а в л е н и е.

	Стр.
1. И. А. Гляудель. Железно-дорожные пути сообщения	1
2. Инж. Аппинг. Грунтовые пути Восточной Сибири	33
3. Доцент И. Ф. Молодых. Водные пути Восточной Сибири и ближайшие задачи развития их	47
4. Доцент А. В. Черных. Торговые связи Монголии и Восточной Сибири .	129

П р и л о ж е н и е.

Карта к материалам по выявлению элементов промышленного хозяйства Восточной Сибири.

Железно-дорожные пути сообщения.

Лишь через два столетия после завоевания обширный В.-Сибирский край получил постоянную, сравнительно дешевую и быструю связь с Западно-Сибирскими и Европейскими культурными и промышленными центрами и Д.-Восточными рынками при посредстве Великого Сибирского ж.-д. пути.

Если начало организации «Комитета Сибирской ж. д.» относится к 1891 году, который является и началом построечных работ, то лишь в 1898 г. на Средне-Сибирском участке начато временное движение, а с 1891—1899 г. началась правильная эксплуатация дороги в пределах Иркутской губ., на участке в 696 километров. К востоку от Иркутска постройка дороги проводилась участками, именно: в 1895 г.—Мысовая—Сретенск, в 1896 г.—Иркутск—оз. Байкал, в 1899 г.—Китайский разъезд—Маньчжурия и в 1904 г.—ст. Байкал—Мысовая, по южному побережью оз. Байкал—в обход озера. Работы велись ускоренным темпом, и в 1900 и 1901 г.г. открывается правильная эксплуатация от Иркутска до Байкала, отсюда по оз. Байкал при посредстве Байкальской переправы до пристани Мысовая и далее до Сретенска и Маньчжурии—конечных пунктов восточной границы области. В 1904 году открыто движение по Кругобайкальскому участку от Байкала до Мысовой. С открытием этого участка установилось непрерывное жел.-дорожное однопутное сообщение чрез всю область от западной до восточной границы протяжением 2475 км.

Точных данных о построечной стоимости дороги на всем протяжении в пределах области найти не удалось. Сравнительно точно может быть определена стоимость постройки по следующим участкам:

1. Иркутск—Байкал	50.756 р.	71 к.	верст.	в ср.	по уч.
2. Мысовая—Сретенск	73.822 р.	93 к.	»	»	»
3. Китайск. р.—Маньчжур.	90.235 р.	61 к.	»	»	»
4. Байкал—Мысовая	262.181 р.	00 к.	»	»	»

Постройка производилась по разнообразной во всех отношениях местности,—отсюда различная средняя стоимость версты постройки. Исключительная дороговизна Кругобайкальского участка объясняется прохождением линии по самому берегу оз. Байкал, где потребовалось чрезвычайно много искусственных сооружений в целях предупреждения сдвигов от падающих со скал потоков воды и укрепления откосов с нагорной стороны. Этот небольшой участок в 261 км. имеет 533 различных искусственных сооружений, в том числе 39 тоннелей, 6 виадуков и 455 мостов.

По соображениям стратегического и коммерческого порядка с 1910 г. от западной границы области до ст. Карымская (около 1800 км.) приступлено к сооружению второй колее, которая закончена до начала европейской войны. Участки Карымская—Сретенск и Карымская—Маньчжурия остаются и до настоящего времени с однопутной колеей.

Двигателем постройки Великого Сибирского пути было стремление к использованию Западной Сибири, как сырьевого рынка и как рынка для сбыта предметов промышленного производства Европейской России, а затем и Дальнего Востока в интересах защиты внешней торговли. В Средней Сибири дорога намечалась как транзитная, независимо от нужд края в путях сообщения. вследствие чего в основу направления положен Московский тракт, достаточно заселенный. Это направление обеспечивало интересы постройки в отношении рабочей силы, охраны, обеспечения жилищами и продовольствием. Интересы колонизации и развития промышленности, повидимому, учитывались мало.

Ленский бассейн с его богатейшими золотыми и пушными запасами остался в стороне от дороги на 262 км., Енисейский бассейн получил почти непрерывное примыкание на протяжении свыше 500 км., очевидно, потому, что здесь проходил Московский тракт, возле которого группировалось большинство населения края.

Железная дорога внесла целую революцию в жизнь края: удешевилась и упростилась связь с культурными и промышленными центрами страны, край стал доступнее для предпринимателей и трудового класса, усилился приток переселенцев, началась постройка переселенческих дорог, стала нарождаться угольная, цементная, лесная промышленность и развиваться фарфоро-фаянсовая, стекольная, соляная, кожевенная, винокуренная и другие.

Проведение жел. дороги оживило край и практически убедило в благотворном влиянии жел.-дор. путей на темп развития экономической жизни.

Рост грузового движения по Сиб. магистрали можно характеризовать такими данными:

Участок Челябинск—Иркутск за	1900 г.	перевезено	702765 т.
	1909 г.	»	2079659 т.
Участок Иркутск—Сретенск—Маньчжурия .	1900 г.	»	173656 т.
	1909 г.	»	613640 т.
	1912 г.	для этого участка даёт уже	876109 т.

Районирование Сиб. магистрали по отдельным управлениям, основанное на учете работы, не совпадало с административными границами губерний и областей. Дорога в пределах Иркутской губ. и Забайкальской обл. делилась на два управления—Томское и Забайкальское, при чем самый рабочий участок дороги протяжением Тайшет—Иркутск относился к Томской линии.—по этим причинам нет материалов для полной всесторонней характеристики работы дороги в пределах проектируемой области.

Частично годовая работа жел.-дорожной колеи в пределах области представляется такими общими данными за 1910—1911 год:

1. Пассажирское движение.

Отправлено со всех станций	2249855 челов.
Проследовало транзитом	87483 »
Прибыло на все станции	225005 »
Вся работа	2562343 »

В пассажирском движении в тарифном отношении вся работа подразделялась, примерно, таким образом:

Пассажиры I класса	0,26%
» II »	6%
» III »	61%
» IV »	15%
Воинских чинов	13%
Переселенцев, проводников, арестантов, конвоиров и проч. по специальным тарифам	4,74%

Кроме перечисленных групп, довольно видное место в перевозках занимали пассажиры по льготным тарифам, как рабочие, учащие, учащиеся и пр.

Пассажи́рское движение из года в год неуклонно увеличивалось. Росту движения способствовали: колонизация, общее увеличение населения края, возникновение и упорядочение курортов (Усолье, Аршан, Горячинск, Ямаровка, Дарасун, Шиванда и т. д.), сухопутная связь Европы и Азии, расширение торговли, развитие сельского хозяйства и промышленности. По сравнению с 1911 г. пассажирское движение увеличилось в 1912 г. на 25%, и в 1913 г. на 13%.

II. Грузовое движение.

Прибыло на все станции	1806500 тонн.
	432598 поштуч. предметов.
Отправлено со всех станций	1562400 тонн.
	631774 поштуч. предм.
Проследовало транзитом	99040 тонн.
	210000 поштуч. предм.

Весь грузооборот подразделяется следующим образом:

- а) первое место занимал ввоз.
- б) второе » » местное сообщение.
- в) третье » » транзит.
- г) послед. » » вывоз.

Если обратиться к рассмотрению из чего слагались перевозки каждой из указанных категорий, получается, примерно, такая картина:

а) Вследствие слабо развитых сельского хозяйства и промышленности, потребности края, соседней Якутии и части Монголии покрывались ввозом. Ввозились из Европейской России предметы фабрично-заводской промышленности всех видов, фрукты, плоды; из Западной Сибири—хлеб, жиры, мясо; с русского Дальнего Востока рыба-кета и икра кетовая и из Китая—чай байховые и кирпичные, частью хлеб из Маньчжурии. Ввозились грузы исключительно в наиболее крупные пункты края, как Иркутск (общий грузооборот около 200000 тонн), В.-Удинск (общий грузооборот около 68500 тонн), Чита (общий грузооборот около 145000 тонн) и уже из них перераспределялись в порядке местных перевозок в потребительские районы и в порядке вывоза за пределы края.

б) Местное сообщение обнимало перераспределение ввозимых грузов, распределение предметов производства местной промышленности (каменный уголь, цемент, алебастр, известь, кирпич, соль, лес, спички, спирт, фарфор,

стекло, кожа и т. п.) и продуктов сельского хозяйства и концентрировало в пункты переработки и вывоза пушнину, сырье, лесные материалы и т. п.

в) К транзиту относятся грузы Европейской России и Западной Сибири, следовавшие в потребляющие Дальне-Восточные окраины и в Маньчжурию, а также грузы Дальнего Востока и Китая в Западную Сибирь и Европейскую Россию.

Главнейшие грузы транзита следующие: чай, рыба, текстильные товары, металлы и изделия из них, спирт, хлебные, мясные, жировые, табачные, бумажные и колониальные товары.

г) Вывоз с большой неполнотой, за исключением материалов, можно характеризовать таким образом: вывозились в порядке переправок дальше на Восток товары, ввозившиеся с Запада, затем местные грузы, как кожсырье, посуда, рыба, овощи, строительные материалы—в Маньчжурию; шерсть, кожсырье, пушнина, кедровые орехи, чай (из Иркутского завозного склада), минеральные и фруктовые воды, рыба, посуда в Западную Сибирь и Европейскую Россию.

В период европейской войны в соседней части Монголии производились массовые заготовки мясoproдуктов, сырья, жиров; грузы стягивались к станциям жел.-дорожной магистрали и отсюда отправлялись в Европейскую Россию. Эта операция давала по вызову около 16000 тонн грузов.

Главная масса пассажирских и грузовых перевозок сосредоточивалась в следующих крупных пунктах: Тайшет, Н.-Удинск, Тулун, Куйтун, Зима, Тыреть, Залари, Кутулик, Черемхово, Половина, Ангара, Тельма, Иннокентьевская, Иркутск, Байкал, Култук, Слюдянка, Мысовая, Селенга, Татаурово, В.-Удинск, Онохой, Заиграево, Петровский завод, Толбога, Хилок, Черновский, Чита, Маккавеево, Карымская, Оловянная, Борзя, Машиевская, Урульга, Шилка, Бянкино, Нерчинск, Сретенск, в районе которых имелось значительное население и находились копи, фабрики, заводы, курорты, а также концентрировались продукты сельского хозяйства и лесозаготовки. К рассматриваемому периоду в районе этих пунктов имелось ветвей общего и частного пользования протяжением 133 км.

Грузовая работа дороги неизменно увеличивалась вплоть до 1914 года. За период 1908—1912 г. г. ежегодный прирост перевозок в общем доходил до 34⁰/₀, а по отдельным видам перевозок по ввозу до 42⁰/₀, по вывозу до 24⁰/₀, по местному сообщению до 28⁰/₀ и транзиту до 29⁰/₀.

При неизменном росте все же сравнительно небольшая, вернее, недостаточная общая работа дороги объяснялась прежде всего слабым заселением края и мало развитыми во всех отношениях экономическими условиями жизни, затем район дороги недостаточно благоприятствовал развитию крупной промышленности и сельского хозяйства. Рост работы магистрали шел параллельно увеличению населения и экономической эволюции края вообще.

Медленное экономическое развитие края объяснялось чисто колониальной экономической политикой со всеми присущими ей особенностями, как стремлением к быстрому обогащению хищническими приемами добычи золота, пушнины и других богатств края, выкачиванием капиталов из края, частью искусственная, частью естественная изолированность от внешних рынков, использование края как рынка сбыта для промышленности Европейской России и т. п. Эти причины не могли, конечно, не влиять на темп развития работы дороги. Кроме этих причин местного порядка, большое отрицательное влияние на работу дороги оказывал отвлеченный с дороги транзит.

После соединения Дальнего Востока с Европейской Россией жел.-дорожной магистралью, экономическая политика на Дальнем Востоке почти не изменилась. Окраины, включая даже Забайкалье, продолжали снабжаться хлебом и товарами иностранного происхождения, а если и русского, то доставлявшихся кружным морским путем через Дальне-Восточные порты. Рынки оставались закрытыми даже для сибирских хлеба, соли и угля; товары русской промышленности, как сахар, табак, мануфактура, металлические изделия и т. п. оставались отвлеченными с внутреннего рельсового на внешний морской транспорт.

Подтверждение этим соображениям находим в материалах, характеризующих импорт портов Дальнего Востока в период 1911—1913 г.г., исчислявшийся в 70—75 миллионов рублей в год. Импорт в главной своей части покрывал потребности окраин, включая и Забайкалье, и эта огромная цифра получалась от ввоза следующих товаров: каменный уголь—67.000 тонн, хлеб—120.000 тонн, мясoproductы—37.000 тонн, жиры—3.500 тонн, соль—41.000 тонн, сахар—28.000 тонн, чай—58.000 тонн, яйца—6500 тонн, металл и изделия из них—52.000 тонн, бумага—1650 тонн, прядильные изделия и материалы—5000 тонн и т. д. Вполне очевидно, что около 422.000 тонн, потребных для Д.-Вост. области и Восточной Сибири, при правильной таможенной и тарифной политике за небольшим исключением должны были бы составлять внутренний товарооборот, а не внешнюю торговлю, тем самым значительно была бы увеличена транзитная работа дороги в пределах края.

Для полной финансовой характеристики работы дороги в пределах области нет достаточных данных, так как нет выделенных материалов по участку Тайшет-Иркутск, входившему в состав Томской жел.дороги. Можно привести лишь данные финансовой стороны эксплуатации за 1911-12-13 г.г. по Забайкальск. ж. д. в границах Иркутск-Маньчжурия-Сретенск протяжением—1810 км.

Выручка:	на одну версту по годам	6399 р.	7667 р.	8068 р.
	на 100 поездо-верст	154	148	166
	на 1000 вагоно-осе-верст	322	303	352
Расходы:	на одну версту дороги	10522 р.	11356 р.	11820 р.
	на 100 поездо-верст	254	220	243
	на 1000 вагоно-осе-верст	529	449	516
Эксплуатационный коэффициент:		1,64	1,49	1,46

Общий дефицит эксплуатации по годам следующий:

7.022.525 р.—6.278.147 р.—6.385.566 р. В 1913 г. дефицит против сметных предположений удалось сократить на 1.415.911 р., и если прибавить к этому неизменно улучшавшийся эксплуатационный коэффициент, то будет вполне очевидно, что работа дороги шла не только по пути увеличения работы, а и, что особенно важно, улучшения финансовых результатов эксплуатации.

Дефицитность дороги имеет объяснение, кроме вышеприведенных причин в характеристике ее работы, еще в специфических границах, при которых самая населенная, богатая в промышленном и сельско-хозяйственном отношении западная часть Иркутской губернии была отделена к Томской ж. д., а также в высокой стоимости труда и материалов при эксплуатации, в значительных перевозках пассажиров и грузов по льготным тарифам.

В продолжение последних пяти лет все протяжении дороги, находящееся в пределах проектированной ЛБО, несколько раз перераспределялось между управлениями дорог: Томской, Забайкальской и Читинской.

В настоящее время в границах проектируемой области ж. дорога между Нижне-Удлинском, Ушумуном-Сретенском и Маньчжурией, протяженном 3385 километров, находится в ведении двух управлений: Томского от Нижнеудинска до Пиннокентьевской, с управлением в г. Томске, и Забайкальского—от Пиннокентьевской до Ушумуна-Сретенска и Маньчжурии, с управлением в г. Чите.

В основу произведенного районирования и определения местонахождения Управлений дорог были положены, как видно из заключения оргсекции Трансплана, опубликованного в Вестнике Путей Сообщения, № 19, за 1925 г. следующие мотивы:

а) Что экономических оснований к необходимости выделения особой Лено-Байкальской области еще не представлено и вопрос о ней еще недостаточно освещен.

б) Преобладающее транзитное значение Сибирских ж. дорог.

в) Выявленные практикой преимущества увязки работы транспорта с возможно более крупными областными объединениями и

г) Сохранение самостоятельной Забайкальской ж. д. вызовет ряд осложнений, полностью которые НКПС еще не может учесть.

Не касаясь вопроса об образовании ЛБО, необходимо отметить несоответствие мотивов имеющимся на месте материалам, относящимся к части Сибмагистрали, проходящей по ЛБО.

Данные о перевозке коммерческих грузов за период 1911—1913 г.г. по Заб. ж. д. в границах Пиннокентьевская-Маньчжурия-Куенга отмечают следующие цифры:

1911 г. перевезено 45.830.287 п., из них транзита 4.780.506 п.

1912 г. » 53.922.646 п. » » » 5.738.492 п.

1913 г. » 55.106.367 п. » » » 8.366.458 п.

Из чего видно, что транзит в этот период составлял 10—15%. Те же данные за 1923—24 и за первое полугодие 1924—25 годов показывают следующее соотношение:

1923—24 г. перевезено 26.240.063 п., из них тр-та 6.292.182, т. е. 24%.

1924—25 г. » 20.677.712 п. » » » 4.238.199, т. е. 20,5%

Если же включить и служебный грузооборот, то процентное отношение понижается соответственно до 13 и 15,5%.

При дальнейшем анализе грузопотоков можно видеть, что грузоразделом хлебных и каменно-угольных грузов, соли и местных перевозок является западная граница Иркутской губернии, в данном случае, район ст. Тайшет.

Весь район имеет восточное грузовое направление и полностью тяготеет к Иркутску с огромным преобладающим движением в местном и вывозном сообщении.

Если говорить об увязке работы транспорта с крупными областными объединениями, то независимо от областного районирования В. Сибири, вопрос о районировании, железных дорог должен быть разрешаем в полном соответствии со сложившейся экономической обстановкой, если тому не препятствуют неодолимые технические условия. В данном случае, Иркутск беспорный издавна сложившийся главнейший экономический центр В. Сибири, являющийся товарораспределительным пунктом для большого района, охватывавшего Иркутскую губернию, Якутскую республику, Забайкалье и часть внешней Монголии. Это положение Иркутск занимает и в настоящее время. Дан-

ные о грузообороте ст. Пркутек за 1923—24 г. и первое полугодие 24—25 г. указывают, что процентное отношение грузооборота ст. Пркутек к общему грузообороту Забайкальской жел. д. составлял в 1923—24 г. 21,59% и в 24—25 г.—23,65% без транзита и 18,80% и 19,94% с ним.

Произведенное районирование не отвечает также хозяйственным интересам эксплуатации, так как главным районом хозяйственных заготовок для нужд Заб. жел. дор. и потребления все же остается район Тайшет-Пркутек, а в техническом отношении, требующим наибольших забот, остается район Пркутек-Верхнеудинск с Кругобайкальским участком, а также Читинские мастерские, перенос которых из Читы на запад решен еще десять лет тому назад. Районирование должно быть пересмотрено в смысле выделения западного участка Пркутек-Тайшет от Томской дороги, управление коей находится в г. Томске за 1800 км. Этот участок должен быть передан в ведение Забайкальской ж. д., а управление Забайкальской ж. д., перемещенное в г. Читу, оторванное от главных рабочих участков дороги, должно быть возвращено в г. Пркутек. Весьма существенным основанием к нахождению управления Заб. ж. д. в Пркутске является важность приближения управления дороги к самому серьезному участку—Кругобайкальскому.

К этому вопросу неизбежно придется возвратиться: он будет поставлен на очередь самой жизнью, независимо от областного деления Сибири.

Кроме описанной железнодорожной магистрали, в Витимском золотопромышленном районе имеется Бодайбинская приисковая узкоколейная железная дорога, соединяющая р. Витим с группой промыслов Бодайбинского золотоносного района, протяжением 79 км. Вся работа этой дороги находится в исключительной зависимости от потребностей группы золотых промыслов, и никакого другого значения она не имеет. К 1910 году дорога, пришедшая в упадок, на средства «Лензолото» была восстановлена с выправлением полотна, переустройством мостов, пополнением подвижного состава. Вся стоимость сооружений, новых работ и подвижного состава определялась по отчетам «Лензолото» в 1.960.130 р. или 29.256 р. верста (в том числе стоимость полотна с сооружениями 20.643 р. и подвижной состав 8.613 р. на версту дороги). На дороге имелся следующий подвижной состав:

а) паровозов (24-18-8 тонн)—10, б) вагонов—26, в) платформ—220, г) полувагонов—9.

За 1910 год работа дороги сводилась к следующему:

Перевезено пассажиров—57.727 человек, разных грузов—55.860 тонн.

Эксплуатационные расходы выразились в 8656 р. 38 к. на версту дороги. Конечный результат эксплуатации «Лензолото» определяло с некоторым превышением доходов над расходами (около 26.000 р.).

Дорога была национализирована в 1920 г. вместе с Бодайбинским золотопромышленным районом и находилась в эксплуатации «Лензолото» до 1 октября 1925 г. Состояние дороги в настоящее время неизвестно, данных о работе за эти последние годы нет. С 1 октября 1925 г. дорога перешла в эксплуатацию от ВСНХ к концессионерам «Лена-Гольдфильдс».

Восточная Сибирь в прежних ее географических границах от Енисея на западе и до восточных границ Забайкалья и Якутии обильно снабжена чрезвычайно разнообразными естественными богатствами. Недра ее содержат многочисленные месторождения золота, серебро-свинцовых, железных, оловянных, вольфрамовых, марганцевых и молибденовых руд, а также громадные залежи каменного угля, поваренной соли, фарфоровых и огнеупорных глин, асбеста и слюды. Если к этому прибавить горькие озера с большими запасами мирабелята, разнообразные минеральные источники и колоссальные лесные

площади (в одной ЛБО свыше 125 миллионов десятин) и энергию рек, исчисляемую в пределах ЛБО в 5,5 миллионов лошадиных сил, то станет совершенно ясным то положение, что естественные ресурсы В. Сибири действительно грандиозны, как по своим размерам, так и по разнообразию. Естественно, что, обладая такими потенциальными ресурсами, Восточная Сибирь будет иметь громадное значение в экономической жизни СССР, а потому вопрос дальнейшего развития В. Сибири является вопросом актуальным уже и для настоящего времени. Вопрос этот может быть разрешен только надлежащим развитием сети путей сообщения и увеличением плотности населения.

Великий Сибирский путь, захвативший небольшую часть территории края, оставил неразрешенным существенный момент в жизни края—осуществление постоянной связи золотопромышленных районов с районами питания, а также оставил в стороне районы, пригодные для колонизации и развития добывающей и обрабатывающей промышленности.

Малая плотность населения в связи с большими пространствами, являясь неблагоприятным фактором в развитии края, ставит на очередь задачу уплотнения края путем переселения избытков населения Европейской части СССР. Для осуществления этого, необходимо, помимо подготовки земельных фондов, создать определенный спрос на рабочую силу крупными сооружениями путей сообщения и организацией центров комбинированной промышленности.

Для развития Восточной Сибири необходимо также связать Якутскую Республику и Олекминско-Витимскую золотоносную систему с центром СССР в первую очередь и затем с берегом Тихого Океана; затем настоятельно необходимым является сооружение постоянных путей, связывающих В. Сибирь с Монголией для закрепления в ней торгового влияния Советского Союза.

Сеть водных путей не может разрешить указанные вопросы. Пути эти пригодны для использования только 5—6 месяцев в году, имеют связь с сибирской магистралью только грунтовыми путями и эксплуатируются в незначительном размере. Большая часть их не исследована и не имеет судоходства.

Для того, чтобы экономика Восточной Сибири не шла на убыль, а имела определенный рост, как того требуют не только интересы этого района, но и интересы государства в целом,—необходимо поставить вопрос об обеспечении В. Сибири развитой сетью железных дорог.

В условиях Восточной Сибири, где царствует на огромной части территории дикая девственная тайга, для продвижения человека вглубь края необходимо создать дешевые и постоянные способы сношений. Нужно сделать эти обширные районы с их природными богатствами, доступными для человека

Прежде всего должны быть связаны наиболее удобные для колонизации районы, лесные массивы и наиболее известные, хоть отчасти исследованные, районы полезных ископаемых. Пути должны проходить или соприкасаться с участками водных путей, вполне судоходными уже теперь и, что особенно важно, сеть путей должна развиваться от центра страны к окраинам, а не наоборот.

Мало исследованные, а следовательно, и мало известные Восточная Сибирь и Якутия с только что зарождающейся в новых условиях экономикой, не дают материалов для исчерпывающего обоснования грузооборотов того или иного направления путей. Известные уже районы, богатые ископаемыми, свободные районы для колонизации—это уже основание к безобязательному прорезанию края ж.-д. путями; их существование, их общегосударственное значение будут всецело зависеть не от мест, а от хозяйства страны вообще. Еще в 1922 году не было возможности предсказать спрос на леса Восточной

Сибири для Ново-Сибирска, Москвы, Ленинграда и Ташкента, а уже 1923/24 хозяйственный год дает такой спрос. В 1924, 25 г. спрос и вывоз увеличиваются; вывозится авиалес и все наличие пиловочных и строительных материалов заводов Иркутской губернии; на 1925, 26 год ей предъявляются усиленные требования на авиалес и значительные партии пиловочных материалов. Это достаточно характерный штрих того, как трудно сейчас наметить, что потребует страна от В. Сибири в результате своих потребностей и своей экономической политики.

В вопросе учета предполагаемой работы намеченных жел.-дорожных линий необходимо почти всегда иметь в виду рост перевозок для первой Сибирской ж. д., как характерный показатель трудности исчерпывающе предвидеть возможную работу. Бурный рост работы Сибмагистрали не может быть отнесен к явлениям случайного исключительного порядка, больше мотивов отнести их к закономерным явлениям для Сибири вообще, и Восточной в частности, и поэтому в перспективах развития жел.-дорожного строительства вполне основательно должны быть принимаемы во внимание эти благоприятные показатели, в особенности для направлений, прорезающих районы с большими ресурсами, дающими возможность развития крупной промышленности и захватывающих значительные колонизационные фонды.

Без ж.-д. путей при колоссальном пространстве возможности ничтожны, поэтому для экономического развития В. Сибири намечается следующая сеть, прорезающая и связывающая лесные массивы, колонизационный фонд, золото-промышленность, железно-рудные, серебряно-свинцовые и т. п. месторождения промышленного характера, обеспечивающие нормальное снабжение севера фабрикатами и продовольствием, приближающие северные окраины к центрам страны и связывающие страну с соседней Монголией.

В первую очередь:

а) Линия Тулун—Усть-Кут, протяжением 652 км., для связи судоходной части Лены с Ангарой и Сиб. магистралью.

б) Линия Мысовая—Троицкосавск, длиной 226 км., и далее до Урги (столица Монголии) 320 км.,—для связи с Сибирской магистралью главного монгольского политического и экономического центра.

Во вторую и последующие очереди:

а) От одной из станций Сиб. ж. д. Тулун—Усть-Кут (на участке Илимск—Усть-Кут) на север через Непу, Витим и далее по Якутии, южнее Мачи через южные округа Якутии вплоть до одного из портов Охотского моря: Аян, Охотск, Ола, Гижигинск, который окажется наиболее удобным.

б) От Усть-Кута до соединения с Амурской ж. д. через Баргузинский, Витимский колонизационные и золотопромышленные районы.

в) От одной из станций Забайкальской дороги, очевидно, Сретенска, до центра Нерчинского горно-промышленного района.

г) От Иркутска до соединения с вариантом Усть-Кут—Амурская ж. д.

д) От Читы через Витимскую тайгу в направлении Бодайбо до соединения с линией Усть-Кут—Амурская ж. д. в районе Витима.

Кроме того, перспективным планом эксплуатации лесных богатств края для организации крупного лесного дела в Кико-Туркннской даче на восточном берегу оз. Байкал намечается промышленного значения ж.-дорожная линия от ст. Татаурово до центра промышленного предприятия, протяжением около 155 км.

Поскольку постройка линии ставится главным образом в интересах определенного промышленного предприятия, время сооружения зависит от разрешения вопроса о самом промышленном предприятии, поэтому она в плане очередности строительства и не ставится.

Необходимо лишь отметить, что в случае постройки этой линии несомненно возникнет необходимость ее продолжения до г. Баргузина в интересах колонизации, рыбной промышленности, курортного дела (Туркинские минеральные воды, имеется курорт). Эта линия комбинированного промышленного и обще-экономического значения сможет оживить район и дать положительные эксплуатационные результаты.

За двести лет в Восточной Сибири добыто золота и пушнины на колоссальную сумму. Добыча сопровождалась примитивными хищническими способами; край остается и в настоящее время богатым этими ценностями, но уже требует культурных приемов, требует дальнейшую добычу связать с общим развитием края.

Если в 70 годах прошлого столетия добыча золота доходила до 49 тонн в год с применением мускульной силы, то в конце столетия она упала в пять раз и уже требовала значительно больших затрат, затем, с применением машин и прочих более совершенных приспособлений, к 1910 г. добычу удалось увеличить до 16 тонн, но к 1921 г. она вновь катастрофически падает до 0,65 тонн в год. В дальнейшем она хотя и поднимается, но сравнительно медленным темпом, а вместе с тем, по авторитетному заключению сведущих лиц (проф. Обручева, горн. инженера В. П. Половникова, Иурнингтона и др.), при правильной в современном смысле постановке добычи только Витимско-Олекминская система может дать в несколько раз больше по сравнению с добычей 1910 года.

Когда провоз машин, хлеба, фуража и фабрикатов в большинстве случаев стоит дороже покупной цены, когда рабочую силу приходится завозить за 4000—6500 км., когда в силу транспортных условий северные районы вынуждены образовывать полуторогодовые запасы, когда затраченный рубль в 18 месяцев получает один оборот,—о правильной постановке добычи, конечно, говорить невозможно. Инж. Пурнингтон в своем отчете писал, что расход по провозу тяжелых частей драг почти исключает возможность постановки их в Бодайбинском, следовательно, и Олекминском районах.

Это положение осознано четверть века тому назад. С особой настойчивостью с 1906 г. вплоть до 1916 г. будируется вопрос о связи железной дорогой Ленского края, в частности гор. Бодайбо, с Сибирской ж.-д. магистралью. Производятся исследования и изыскания инженерами Половниковым, Михайловским, Богдановским, Малявинным. Расширенные совещания по дорожному строительству при Иркутском генерал-губернаторе 1906—1908 г.г., равно съезд золотопромышленников признали постройку ж. д. действительно необходимой и внеочередной. Затем вопрос в 1916 г. рассматривается комиссией по сооружению новых путей при мин. путей сообщения и разрешается в положительном смысле, и только события 1914—1920 г. приостановили осуществление постройки. С переходом к мирному восстановлению хозяйства в крае этот вопрос становится вопросом дня, и Иркутский Губернский Исполнительный Комитет 24 августа 1924 года докладной запиской во Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет и Госплан этот вопрос вновь поднимает, ставя его в плоскость неотложных задач. Таким образом, будируемый четверть века вопрос прошел ряд разнообразных инстанций, в условиях различных экономических и политических полос, где и получал неизменно только положительное отношение.

Нет необходимости повторять доказательство своевременности и экономической целесообразности соединения р. Лены с Ангарой и Сибирской ж.-д. магистралью, этот вопрос со всех точек зрения обследован, изучен и результаты изложены в следующих специальных печатных трудах: 1) «Ленская дорога и ее экономическое значение», завед. работами по экономическому исследованию изысканий А. Богдановского, изд. 1911 г. 2) «Записка об экономическом положении района жел. дороги Иркутск—Жигалово (Усть-Илга) и о продолжении ее до г. Бодайбо». Изд. Иркутского Городского Общественного Управления, 1912 г. 3) «Район железной дороги Иркутск—(Тулун)—Бодайбо в экономическом отношении». Под редакцией П. П. Червинского, изд. 1915 г. М. П. С. 4) «Записка Иркутского Городского Общественного Управления по вопросу о проведении Ленской жел. дороги». Изд. 1916 года. 5) «Докладная записка Иркутского Губ. Исполнительного Комитета к вопросу о дорожном строительстве» во ВЦКК и Госплан 25 августа 1924 г.

В вопросе соединения Ленского Края и золотопромышленных районов с Сибирской ж.-д. магистралью изучение производилось в различных направлениях: а) Тулун-Усть-Кут—652 км., б) Иркутск-Верхотуринск-Бодайбо—1259 км., в) Иркутск-Усть-Илга—406 км., г) Тулун-Усть-Кут-Бодайбо, с веткой от Иркутска через Верхотуринск на р. Куернама с присоединением Тулун-Бодайбинской линии, вся длина вместе с Иркутской веткой определялась в 2492 км. д) Тайшет-Усть-Кут—775 км.

Неотложным, внеочередным мероприятием считалось соединение вполне судоходной части р. Лены с Сибмагистралью. Здесь конкурировало два направления: Тулун-Усть-Кут и Иркутск-Усть-Илга, при чем оба варианта по несколько отличным экономическим мотивам признавались почти равноценными, но все же тулуновское направление, с точки зрения обще-государственных интересов, в конечном итоге, считалось первоочередным.

Затронутое изучением направление Тайшет-Усть-Кут, по заключению ряда компетентных лиц, знатоков района, признавалось наименее удачным, в виду малой населенности, ничтожного колонизационного фонда, невыявленных педр, частью гористого, частью болотистого характера местности и т. п. Поэтому направление это, как давшее отрицательные показатели и наиболее дорогое по сооружению по сравнению с другими вариантами, было исключено.

Направление Тулун-Усть-Кут: а) пересекает у Братска судоходную часть р. Ангары, б) соединяет Сиб. жел.-дорожную магистраль с вполне судоходной частью р. Лены, в) проходит по плодородному району с определенными хлебными излишками (за последние годы Тулуновский уезд дает около 25.000 тонн хлеба для вывоза), г) Тулуновский район имеет 364.000 гект. колонизационного фонда, д) жел. дорога приблизит на 650 км. Киренский уезд с колонизационным фондом в 5.470.000 гектаров; е) проходит по Ангарскому жел.-рудному району и Хахарейскому каменно-угольному району с газовыми углями (богехды).

Так как золотопромышленные районы Севера и ЯАССР питаются хлебом и продуктами фабрично-заводской промышленности из Западной Сибири и Европейской России, то жел. дорога облегчит доставку, удешевит ее, тем самым увеличит потребление и удешевит добычу золота. Жел. дорога облегчит доступ населения в золоторожденные районы для вольной добычи золота, каковая до 1914 г. давала учтенного золота свыше 2,5 тонн. По мнению знатоков золотопромышленных районов, размер добычи старателей может быть определен цифрой минимум в два раза большей. Далее проведение железной дороги несомненно послужит толчком к усилению колонизации ЯАССР, и развитию в этом богатом крае земледелия, скотоводства, рыболовства и горно-

промышленности, удешевит и упорядочит почтовую связь с Ленским краем, дающую в данное время определенные убытки. Наконец, дорога эта явится начальным звеном будущей магистрали к Великому Океану.

Трудно исчерпывающе предвидеть те безконечные благоприятные перспективы в развитии края, богатейшего по своим природным возможностям, которые откроются при установлении с ним постоянной нормальной связи ж.-д. колеей и от соединения р. Ангары с Ленским бассейном.

Безлюдие тормозит развитие края, отсутствие постоянных путей задерживает колонизацию, оторванность пугает человека своей неизвестностью, несмотря на то, что манят слухи о золоте, пушнине, запасах свободных земель с обеспеченным сбытом с.-х. продукции по выгодным ценам.

Два года золотой лихорадки на Алданских приисках, несвязанных нормальными путями сообщения, дают массу наглядных примеров отрицательного влияния полной оторванности от культурных центров и рынков снабжения. Хлынувшая в погоне за золотом волна людей, незнакомых с краем, несведомленных с действительным положением вещей, дает ряд примеров трагической гибели, колоссального недостатка в снабжении и разгула спекуляции.

Во второй (1924/25) год этой лихорадки, когда были опрокинуты все плановые расчеты снабжения промыслового населения и выявился огромный недостаток предметов первой необходимости, предприимчивые торги использовали зимний гужевой путь для заброски мануфактуры, табаку, жиров, сахара, крупчатки и т. п., уплачивая за провоз до 2135 р. с тонны.

Расценки Якторга на нормированные предметы и мануфактурные товары на прииске «Незаметном» от 3 марта 1925 г. и существовавшие вольные цены видны из следующей таблицы:

Наименование предметов	Единица меры	Продажные		Ц Е Н Ы	
		Нормирован.		Вольные	
		Рубли	Коп.	Рубли	Коп.
Мука ржаная	Пуд.	12	—	—	—
» пшеничная	»	16	—	—	—
Крупчатка	»	31	—	—	—
Мясо скотское	»	24	80	—	—
Масло коровье	»	60	—	—	—
С о л ь	»	16	—	—	—
Сахар рафинад	»	48	—	—	—
Чай кирпичный	1 кирп.	7	—	—	—
» байховый	1 фун.	—	—	9	—
Спички	Пачка.	—	80	—	—
Керосин	Пуд.	—	—	52	—
Мыло простое	Фунт.	—	95	—	—
Рыба соленая	Пуд.	—	—	30	—
Ветчина	»	—	—	66	—
Крупа гречневая	»	—	—	26	—
Махорка	»	—	—	90	—
Ичиги	Пара.	—	—	21	—
Ситец	Аршин.	—	—	—	95
Бязь	»	—	—	1	20
Сатин трико	»	—	—	4	—

Это цены на товары, заброшенные на промысла в сравнительно нормальных условиях. Если к ним добавить приведенную выше стоимость сплошного зимнего гужового пути, то получится вторая расценка, примерно, в два раза выше названных цен, ставящая в безвыходное положение приисковое население.

Если обратиться к рассмотрению цен, существующих вообще в северных районах на предметы первой необходимости, то, примерно, получится такая картина:

Наименование предметов	М е р а	г. Иркутск		г. Киренск		г. Бодайбо		г. Якутск	
		1911 г.	1925	1911	1925	1911	1925	1911	1925
Мука ржаная	Пуд.	—85	—95	—	2—65	2—80	2—80	—	4—00
» пшеничная	»	1—15	1—40	—	3—70	—	—	—	4—80
Крупчатка пер.	»	2—20	3—00	3—50	—	3—60	7—00	3—60	7—50
Овес	»	—94	85	—	1—70	3—00	3—00	—	—
Соль	»	—57	1—20	1—20	2—00	2—20	3—00	—	—
Сахар	»	6—60	14—00	8—80	20—00	10—00	20—00	—	34—00
Масло топленое	»	14—50	24—00	16—80	30—00	18—00	30—00	—	31—20
» растит.	»	8—10	9—60	—	14—00	12—60	24—00	—	—
Мясо скотское	»	4—50	6—40	—	9—20	8—00	16—00	—	7—20
Мыло ядровое	»	4—75	11—20	7—20	16—00	8—80	4—00	—	20—00

Приведенные цены 1925 г. имеют характер цен, сравнительно нормированных правительственными органами, по линии государственных и кооперативных торгов, а так как последними полностью потребность не покрывается, то остается достаточно потребителя и для частного капитала, у которого цены в большинстве случаев выше на 50—100%.

Дороговизна и перебойность снабжения задерживают приток населения на золотые промысла; если постоянного населения в Олекминско-Витимском районе до 1924 г. насчитывалось около 30.000 чел., то сейчас считается значительно меньше, несмотря на большой прилив на Алданские прииски.

Непреодолимость в таких условиях колонизации, развития и удешевления добычи золота вполне очевидна.

Для оценки экономического состояния района, по которому должна пройти проектируемая Ленская ж. д., приходится брать соответствующие части Тулуноского и Киренского уездов. Площадь этих частей равна 161.400 кв. килом. с населением в 126.476 душ. Количество пашни 80.060 д.; скота—192.140 голов, из них лошадей 58.470.

Преимущественное занятие населения—хлебопашество. Район дает около 15.000 тонн хлебных излишков. Затем идет пушной промысел, главным образом, в северной части Братского района,—в предыдущие годы добывалось за год свыше 500.000 шт. белки и незначительное количество прочего пушного

зверя. Кроме того, население имеет подсобные занятия: собиранне кедрового ореха, гужевой промысел по Братско-Илимскому тракту.

В районе занято различными кустарными промыслами около 400 дворов (данные весьма приблизительные и относятся к 1912—16 г. г.). По данным 1924 г., в районе насчитывалось различных торговых предприятий 361, в том числе около 30 кооперативов с 60 лавками.

Фабрично-заведская промышленность отсутствует. Имеются, бездействующие в данное время, Николаевские железно-делательные заводы, Илимский и Усть-Кутский солеваренные заводы.

Запасы железных руд в районе Николаевских заводов подробно освещены в литературе (см. труды проф. **Алексеева, Богдановича, Реутовского**, особой комиссии при Управлении Заб. ж. д. 1924 г. и т. п.) и считается в 4.070.000 тонн. Целый ряд неисследованных, а только осмотренных месторождений позволяют рассчитывать на увеличение запасов.

В Хахарейском районе планом развития промышленности намечается сооружение комбинированного минерально-масляного металлургического завода. При осуществлении этого проекта участок дороги между Николаевским рудным районом и Хахареем получит около 170.000 тонн перевозок для нужд намечаемой промышленности.

Северный район, питание которого возлагается на проектируемую дорогу, в 24 25 он. году дал около 12,3 тонн золота.

По плановым предположениям на 1924/25 г., потребность Севера в продовольствии и предметах первой необходимости по минимальным нормам исчислялась в 24.590 тонн. Планом учитывался весьма ограниченный набор предметов, вовсе не учитывалась потребность золотопромышленности и пароходства и совершенно не принимались во внимание запасы на усугубляющееся потребление, приток и рост населения.

По предварительным данным за навигацию 1925 г. на Лену по трем трактам: Якутскому, Шалашниковскому и Илимскому, являющимся под'ездными путями к трем пристаням: Качуг, Жигалово и Усть-Кут, подвезено для отправки вниз по р. Лене свыше 36.066 тонн разных грузов, в число которых почти ничего не вошло для оборудования приисков и пароходства. Очевидно, что расчетный план составлен полуголодный, без учета всего населения и всех потребностей Ленского района, так как в этот же год фактически план превышен на 40%. По сравнению с навигацией 1924 г. отправлено грузов, примерно, на 35% больше. Учитывая восстановление золотопромышленности, нормальное удовлетворение потребностей населения и нужды пароходства и принимая во внимание материалы обследования потребностей Ленского района до 1924 г., можно получить следующую картину более или менее нормальной потребности Ленского края для золотопромышленности и населения по состоянию 1925 г.

Хлеба всякого	22.950 тонн.
Мяса	1.640 »
Спирта и вина	1.800 »
Мануфактуры, галант., бакал., моснат. и др. товаров	12.295 »
Посуда и стекло	500 »

Чугун. и железн. изделия, железо разн., сел.-хоз. машины	5.245 тонн.
Минеральные масла	250 »
<hr/>	
В с е г о	44 680 тонн.

Если принять во внимание расстройство золотопромышленности, особо выразившееся в износе машин и оборудования, и пониженную покупательную способность населения за период с 1914 по 1923 год, необходимо прийти к выводу, что ближайшие годы неизбежно вызовут увеличение потока грузов в Приленский край и золотопромышленный район, так как золотопромышленность и пароходство потребуют обновления машин и оборудования, накопления запаса материалов и технических предметов, а население потребует, помимо удовлетворения нормальных потребностей, еще и определенного запаса предметов потребления.

Восстановление и развитие добычи золота, особенно с усилением Алданского района, идет ускоренным темпом, как видно из следующих цифр:

1921 год добыто	0,65 тонн.
1922 » »	3,73 »
1923 » »	5,2 »
1924 » по 1/х	7,06 »
1924 1925 »	12,3 »

Данные за 1925 г. предварительные, окончательных еще нет.

Сдача Бодайбинского района в концессию обуславливает ежегодную добычу в 13,1 тонн (800) пудов. Возможно предполагать, что на минимальной заусловленной цифре концессионеры не остановятся и к концу пятилетия добычу по концессиям доведут до 1000 пудов. Если к этому прибавить добычу Алданских приисков и учесть развитие золотопромышленности при наличии железной дороги, то общую сумму добычи к концу пятилетия без большой ошибки можно допустить в 2000 пудов (33,3 тонн) в год.

При этих условиях, принимая во внимание, но практике прежних лет, потребность в ввозных грузах на добычу 16 кг. золота около 41 тонны, одна золотопромышленность потребует около 62.000 тонн.

Если к этому прибавить потребность ЯАССР, которая, по данным 1910 г. выражается около 16.600 тонн, и потребность Киренского района 8.350 тонн, получим для ближайших лет транзит для Ленского района около 100.000 тонн. Это и будет та примерная цифра транзитных грузов на Лену, которая может быть положена в расчет грузооборота проектируемой дороги на первые годы эксплуатации.

Значительно труднее установить возможный размер грузов, вывозимых с Лены. По экономическому состоянию в ближайшие годы земледелие, скотоводство и промышленность района не могут дать массовых грузов. Бесспорным является золото, пушнина, ламонтовая кость, кожи, волос в пределах 300 тонн в год. Рыбные промысла смогут дать уже в ближайшие годы около 3500 тонн. До развития колонизации и промышленности значительного потока грузов с Лены ожидать нет оснований, поэтому на первое десятилетие можно считать приток с Лены в 3800—4000 тонн.

Поскольку намечаемая дорога пройдет по населенной уже местности, обеспеченным будет ввоз для нужд местного населения и вывоз за пределы дороги. Уловить этот грузооборот по современному состоянию довольно трудно;

при экономических обследованиях 1910—15 г.г. по ввозу принимались в расчет в 0,25 тонны на душу населения района, эту норму приходится сохранить и для нашего времени, но при этом необходимо брать в расчет население большего района, чем это учитывается при обследованиях, так как дорога, проходящая по такому отрезанному району неизбежно будет втянута в обслуживание самых отдаленных уголков Северо-Восточной Сибири.

Учитывая колонизацию района дороги и естественной рост населения, последнее к 1935 г. увеличится в общем минимум на 25 тыс. человек, а следовательно и ввоз на дорогу должен увеличиться.

Илимский и Усть-Кутский солеваренные заводы разовьют свою добычу, примерно, до 3000 тонн, которые найдут сбыт в районах, тяготеющих к дороге.

Межстанционное движение по практике Спб. ж. д. дает около 3¹/₂ тонн на версту дороги. Следовательно, для этой категории перевозок размер грузооборота нужно принимать с учетом перевозки соли, лесных материалов, перераспределения хлеба. В общем для ввоза, вывоза и межстанционных перевозок для первых лет эксплуатации, с соблюдением необходимой осторожности на основании приведенных данных, нужно считать 40.000 тонн.

В районе дороги проектируется сооружение комбинированного минерально-масляного и металлургического завода (Хахарей). Потребности завода по подвозу сырья и вывозу его продукции дадут дороге около 170.000 тонн разных грузов, не считая оборудования завода и обслуживания заводского населения.

Обращаясь к пассажирскому движению, прежде всего необходимо отметить непрерывный рост пассажирских перевозок по р. Лене от и до начальных судоходных пунктов (Качуг-Жигалово-Усть-Кут), которое дает следующие цифры: в 1923 г.—23.805, в 1924 г.—35.000 и в 1925 г.—50.000 человек.

Вся эта пассажирская масса перейдет на дорогу, из года в год увеличиваясь прежде всего для золотопромышленности и затем для ЯАССР. Поскольку для района дороги г. Иркутск остается культурным, административным, торговым и промышленным центром, связь населения, значительная и сейчас, при дороговизне и неудобстве путей, с проведением дороги усилится. Приток переселенцев и возникновение металлургической промышленности неуклонно будут увеличивать пассажирское движение.

Для первого года движения число пассажиров можно считать до 75.000 человек.

От перевозок пассажирской скорости в довоенное время Сибирские дороги давали, примерно, 90 руб. на версту, эту цифру можно сохранить и для данной дороги.

Багаж может быть принят максимум в 16 килограмм на пассажира, и, таким образом, вся перевозка его может быть определена в 1200 тонн в год.

Почтовых отправок 1925 г. по ввозу и вывозу дает около 250 тонн в районе Усть-Кут-Бодайбо-Якутск. Для района дороги почтовые перевозки дадут минимум 25 тонн. Весь этот груз перейдет на проектируемую дорогу.

Суммируя все предположенные перевозки дороги в первые 1930—1935 г.г., получается такая картина в количественном и суммовом отношении (по тарифам, применяемым на дорогах в 1925 году):

- | | | |
|---|-----|-------|
| I. Пассажиров 75000 ч., из них а) по тарифу мягких ваг. | 4% | 3000 |
| б) » » жестких » | 96% | 72000 |
| в) на все протяжение 652 км. | | 50000 |
| г) на полов. протяжен. 326 км. | | 25000 |

Вся выручка 550.000 рублей.

II. Багажа, включая и почтовую кладь, всего 1475 тонн, из них:

а) на всем протяжении 1075

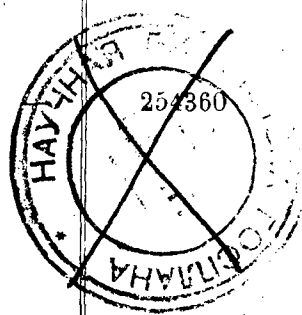
б) на полов. протяжении 400

Вся выручка 105.000 рублей.

III. Пассажирская скорость по 90 р. с версты \times 612 55000 р.

IV. Грузы малой скорости:

Номенклатура и классификация грузов по своду тарифов ж. д. СССР.	Количество в тоннах и пробег в километрах.			СУММА выручки в рублях.
	Транзит на Лену 652 км.	Ввоз и вывоз на дорогу 326 км.	Транзит с Лены 652.	
Мануфакт., галантер., вина и водки, вся группа 121 и т. п. грузы, таксируемые по 1 кл.	7500	500	50	622540
Канцелярские принадлеж., вся группа 40—49—51—60—66—76—85 и проч. грузы, таксируемые по 11 классу	2000	300	—	145614
Табак, табачные изделия, группы 13—19, проч. грузы, таксируемые по IV классу	1500	500	—	76655
Сахар, спирт, проч. грузы, таксируемые по V кл. и исключ. тариф. № 10—А.	4000	800	—	140808
Масло всякое, жиры, сало, мясо, рыба, групп. 28—36—58—66, все прочие грузы, таксируемые по VIII кл.	2500	6000	3500	165480
Железные, жестян., чугунные, стальные изделия, железо, жечь, сталь, чугун не в деле, соль, стекл. и хрустальн. посуда и проч. грузы, таксируемые по IX кл.	15000	10000	—	254360
Бакалейные, колониальные, гастрономическ. и кондитер. товары, вина виноградные по групп. 15, сельско-хоз. машины и орудия по р. 37, машины по гр. 61, вся группа 92, проч. грузы, таксируемые по исключ. тарифу № 1.	5000	6000	—	178290
Хлеб всякий, крупы, проч. грузы, таксируемые по исключ. тарифу № 3.	60000	15000	—	829950



Номенклатура и классификация грузов по своду тарифов ж. д. СССР.	Количество в тоннах и пробег в километрах			СУММА вырученн. в рублях
	Транзит на Лены	Ввоз и вывоз на дорогу 326 м.	Транзит с Лены 652 км.	
Меховой товар, кожи, шкуры, щетина, волос, пух, проч. грузы, таксирюемые по VII кл.	—	400	250	9359
Домашние животные, группа 34, таксирюемые повагонно и со штуки	6000 т.	1500	—	—
	2500 т.	500		
	100000	40000	3800	2.487.996

V. Дополнительные сборы дороги с грузовых операций всего 300.000 р.

VI. Вся выручка от перевозок (доходы) 3.487.996 р.

Для выяснения эксплуатационных расходов дороги с некоторым коррективом можно взять фактические расходы существующей Забайкальской ж. д. с двупутной колеей, которая за 1923—24 г. на 1 версту дороги имела расходов 6.602 р., при длине 1612 верст, в том числе, зависящих от движения 2024 р. и малозависящих и независящих от движения 4578 р.

Расходы дороги с однопутной колеей должны быть ниже. Из простой осторожности берем 5500 р. на версту для всей дороги, получается стоимость эксплуатации (расходы)—5500 р. × 612 = 3.366.000 р.

С возникновением промышленности в районе дороги (Хахарей) повышается грузооборот не менее как на 75%, а валовой доход процентов на 30—40.

Таким образом, с первых же лет дорога по всем данным может быть обеспечена перевозками для бездефицитной эксплуатации.

В заключение, по вопросу о соединении р. Лены с Сибирской магистралью жел.-дорожной линией и дальнейшем продолжении этой линии в последующие годы до Тихого океана по направлению через южные уезды ЯАССР, необходимо сказать, что если расчетливые американцы четверть века тому назад добивались концессии (гр. Лонгде Лобель от имени американского синдиката) на постройку в течение шести лет грандиозной северной жел.-дор. магистрали от Берингова пролива через Якутск до Сибирской жел. дороги (Chemin de fer Frans—Alaska—Sibirien) с разветвлением на Читу, Благовещенск, Хабаровск, Ново-Сибирск, Охотск, общим протяжением около 9600 кл., стоимостью около трех миллиардов рублей с расчетом в течение в 90 лет покрыть расходы по этому делу, то, очевидно, СССР можно без всякого риска приступить к постройке головного участка будущей магистрали, назначение которой связаться с ЯАССР, колонизовать ее и дать толчок к возрождению промышленности в этом богатейшем крае, остающемся до сих пор и неисследованным и совершенно оторванным от остальной части СССР.

На юге и юге-востоке край граничит с Монголией на протяжении около 2100 км.

До завоевания Восточной Сибири, точнее, средней ее части с водной системой Ангара-Байкал-Селенга, никакой торговли России с Китаем и Монголией через Сибирь не было.

Долина р. Селенги, прорезающая Саянский хребет, эту естественную границу России с Монголией, создает удобную связь этих стран. Близкое соседство столицы Монголии (Урга-Улан-Батор) усугубляет удобство сношения именно по этой долине, тем более что г. Урга служит почти единственной базой по снабжению Монголии импортными товарами и по концентрации для экспорта сырьевых ее ресурсов.

Несколько западнее от р. Селенги, по границе, в Саянском хребте имеется проход около станции Покровской (Желтуринская), используемый много лет как скотопрогонный путь из Монголии в Россию. Далее на запад по границе, не доходя Мунку-Сардыка (высочайшей вершины Саянского хребта), находится третий естественный удобный путь для связи России с Монголией, вызвавший постройку Тункинского тракта, соединяющего Сиб. ж.-д. магистраль с оз. Косоголом.

Таким образом, в В. Сибири на небольшом протяжении по границе имеется три удобных естественных пункта для связи с Монголией, с ее столицей и наиболее богатыми районами.

Это удобное географическое положение и послужило основанием к возникновению первых сношений, а затем и торговли России с Монголией и Китаем именно через Восточную Сибирь.

Наличие торговой связи через Монголию исключительно караванным путем значительного протяжения имело то последствие, что лишь только удалось установить связь с Китаем морским путем, а позднее железнодорожным, русская торговля с Китаем через Монголию пошла на убыль, сократившись в несколько раз. Сама Монголия, как страна пастушеская, могла давать только продукты скотоводства, а слабо развитая русская промышленность не могла удовлетворить даже весьма скромные потребности этой страны, да промышленность и не прилагала озорных усилий к завоеванию этого потребительского и сырьевого рынка. Здесь китайцы, несмотря на трудность и дороговизну сношений, успешно перевозили свои товары из самых отдаленных уголков Китая. Поскольку Монголия считалась провинцией Китая, управлялась китайскими чиновниками, китайская торговля пользовалась определенным покровительством и раскинула свои щупальцы по всей Монголии, вплоть до русской границы, на всем огромном протяжении.

Монгольский рынок снабжался Китаем мануфактурой, металлическими изделиями, хлебом, свиньями, спиртом, кожей, табаком и т. п. товарами. в полной мере полезными и русскому хозяйству как по ассортименту, так и по качеству. Сама Монголия могла давать пушнину, продукты первобытного скотоводства и только; наконец, китайские товары постоянно находили себе сбыт на территории Восточной Сибири легальными и контрабандными путями, чему немало способствовало огромное протяжение слабо охраняемой границы. Более выгодное положение русской границы при наличии Сибирской жел. дороги, преимущество в стоимости фрахтов при доставке русских товаров в Монголию по сравнению с китайскими, постоянный обеспеченный сбыт скота и сырья на русских рынках создали благоприятную обстановку русским купцам выступить на монгольском рынке для импорта и экспорта. Удобными естественными пунктами по границе для торговых сношений оказались Ханга и Кяхта. К этим пунктам от Московского тракта (а позднее от Сиб. ж. д.) возникли грунтовые пути Тункинский и Кяхтинский, постепенно улучшаемые и доведенные до состояния сибирских трактов. Если к этому добавить судо-

ходную реку Селенгу, то этим будет закончен перечень существующих, и до наших дней основных путей, связывающих край с Монголией.

Двести километров пути до границы и, опять таки, только гужевой путь по самой Монголии на огромном протяжении до населенных пунктов, при редком населении и дороговизне фрахтов, стремление к быстрой и дешевой наживе русских купцов, а не к постоянному, но неуклонному и экономическому завоеванию монгольского рынка, тормазили развитие торговли, которая на протяжении многих лет носила ярко выраженный колониальный характер.

Существовавшая дорожная связь с Монголией уже в начале 900 годов не удовлетворяла русскую торговлю, и на очередь был поставлен вопрос о путях в Монголию; такими путями намечались:

- а) Использование р. Селенги;
- б) Улучшение существующих трактов и изыскание новых ското-прогонных путей;
- в) Сооружение жел. дорог, связывающих Сиб. ж. д. с Монголией.

Весьма медленно и лишь по частной инициативе исследовалась р. Селенга, при чем первое серьезное плавание натолкнулось на решительный протест со стороны Китая.

В 1906 г. многолюдное авторитетное совещание о путях сообщения при генерал-губернаторе Восточной Сибири в г. Иркутске имело суждение по вопросу о жел. дор. в Монголию. Совещанием по этому вопросу было принято постановление о желательности сооружения жел. дороги на Кяхту, при чем неотложность должна быть поставлена в зависимость от направления пути от Калгана к северу.

Уже в то время совещанию были известны предположения Китая о Монголии в противовес русскому дорожному строительству в Сибири. Предположения вылились в конкретную форму в указе Китайского Правительства 21 августа 1907 г. о значительном расширении сети жел. дорог; в том числе намечалось соединение Пекина и Урги железной дорогой.

Китайская пресса 1911 г. сообщала, что министр колоний немедленно приступает к сооружению жел.-дорожных линий: а) Калган-Урга и б) Мукден через Тао-Нань-Фу по восточной и внутренней Монголии до западной границы.

Совещание по монгольским делам в 1913 г. располагало данными, что Китай стремится к скорейшему осуществлению Трансмонгольской дороги от Тянь-Цзина через Калган на Куку-Хото-Улясутай-Кобдо с возможным включением в эту линию г. Урги.

Наступившие события в Монголии (отделение от Китая), затем Европейская война и внутренние неурядицы приостановили начинания Китая, или, вернее, иностранного капитала через китайское правительство. За эти годы закончен постройкой головной участок трансмонгольской дороги Пекин-Калган.

Со стороны России, после Сибирского дорожного совещания, в 1908 г. кяхтинское купечество возбудило ходатайство о разрешении изысканий для жел. дороги от Мысовой до г. Троицкосавска.

В 1909 г. получено разрешение правительства и с этого же года производились технические изыскания и экономические обследования инж. Верблюнером, Верхнеудинской Городской Думой, Министерством Путей Сообщения, Мысовским Городским Общественным Управлением (1914 г.).

Результаты изложены в следующих печатных и рукописных материалах: 1) Краткая записка по вопросу о проведении Кяхтинской жел. дороги. 2) Общая записка, составленная на основании рекогносцировочных данных по обследованию жел.-дорожного пути В.-Удинск-Кяхта. 3) Проекты постройки ж. дороги от Мысовска до Троицкосавска в связи с ее продолжением по Монголии через Ургу и Калган. 4) Район Кяхтинской ж. дороги в экономическом отношении. 5) Краткая записка о Кяхтинской ж. дороге.

Вопрос подвергался обсуждению в совете министров по докладу МПС, в комиссии Путей Сообщения Государственной Думы и, наконец, в Особом Межведомственном Совещании по монгольским делам в 1913 году.

Совещание по вопросам о развитии русских торговых сношений с Монголией в 1913 г. в г. Иркутске с участием представителей Монгольского Правительства, по вопросу о путях сообщения высказалось следующим образом:

„Дорога эта, по мнению совещания, не только закрепит связь Монголии с Сибирью, но и создаст преобладающее экономическое влияние России на всю Северную Монголию. Чем скорее осуществится проект железнодорожной линии Мысовая-Кяхта-Урга, тем будет более шансов на то, что русская торговля завоеует монгольский рынок, а русская промышленность займет в Монголии твердое положение. Безотложность осуществления проектов железнодорожной линии Урга-Кяхта-Мысовая обуславливается еще и тем важнейшим обстоятельством, что Китай несомненно будет стремиться, при поддержке европейских и американских капиталов, а также и дипломатии, к скорейшему осуществлению трансмонгольской железной дороги—от Тянь-Цзина через Калган на Куку-Хото-Улясутай-Кобдо, а может быть и с включением в эту линию Урги. В осуществлении железнодорожной линии Китаю будут живейшим образом помогать заинтересованные в этом европейские державы, конечно, имея в виду, чтобы ввозить в Монголию свои товары, а из Монголии по трансмонгольской железной дороге направить вывоз сырья к портам Китая. Постройка трансмонгольской железной дороги является лишь вопросом времени, так как естественный ход мировых задач возможно лишь временно задержать, но не остановить, а раз трансмонгольская железная дорога осуществится, то, несомненно, подрвет деятельность Восточно-Китайской и Амурской железных дорог, а последнее вовлечет Россию в громадные денежные убытки, и, кроме того, все выгоды от нашего договора с монгольским правительством в лучшем случае сведутся на нет, а в худшем—направятся против России, так как этими выгодами всецело воспользуются лишь иностранцы.

Таким образом, чтобы укрепить в Монголии наше торговое и политическое влияние, для нас является безусловной необходимостью неотложная постройка железнодорожной линии Мысовая-Кяхта, с продолжением на Ургу, каковая линия обеспечит нам прочное положение в Северной Монголии.

В силу изложенного, совещание полагает, что соглашение с монгольским правительством не может дать положительных результатов без скорейшего осуществления железнодорожной линии Мысовая-Кяхта-Урга, сооружением которой, несомненно, будет предупреждено и ослаблено стремление к неотложному сооружению Китаем трансмонгольской дороги.

Этим решением совещания затрагиваются и ставятся на очередь вопросы значения для России соседней Монголии в восточной политике вообще.

Последующие 12 лет мало внесли изменений в эти вопросы, а следовательно, и жел. дорога в Монголию, желательная в 1906 г. и уже в 1913 г. неотложная, остается в настоящее время не в меньшей мере неотложной.

Эти 12 лет, как сказано выше, внимание Китая, Японии, Америки, Англии, Германии было отвлечено европейской войной и прочими мировыми событиями, но это не значит, конечно, что монгольский вопрос вообще и трансмонгольская дорога изжили себя в благоприятном для нас смысле.

Таким образом, вопросу о постройке ж.-д. линии в Монголию, линии, связывающей Сибирскую ж.-дорожную магистраль с политическим и экономическим центром Монголии—г. Ургой, придавалось большое политическое и экономическое значение. К постройке линии стремился частный капитал, но по правительственным соображениям передача этой линии в частные руки признавалась не отвечающим общим интересам страны. Небезосновательно можно ставить вопрос о значении будущей дороги значительно шире. Линия Мысовая-Урга является фактически головным участком магистрали Мысовая-Калган, т.-е. начальным участком магистрали, соединяющей ж. дорогу Восточной Сибири с Китаем; в этом случае получается соединение русских и китайских дорог по самому короткому направлению, здесь возникают благоприятные перспективы вовлечения русских ж. дорог в мировую торговлю. Дальне-Восточные рынки, колоссальные по ввозу товаров промышленного производства и вывозу сырья, после европейской войны вновь становятся ареной ожесточенной борьбы за обладание между Англией, Германией, Японией и Америкой; всякий новый путь, пригодный для конкуренции может рассчитывать на приток грузов, на его использование вообще.

При внимательном постоянном наблюдении и изучении восточных рынков своевременное правильное построение приемлемых дифференциальных тарифов для транзитных через Россию иностранных грузов может привлечь эти грузы на русские дороги.

Примерно в 1910 г. в русских правительственных кругах, в связи с стремлением Китая по сооружению трансмонгольской жел. дороги, обсуждалась необходимость создать концессию с участием России и капиталистов других стран на постройку ж.-дорожной линии протяжением Кяхта-Урга-Калган с тем, что линия Мысовая-Кяхта будет построена немедленно Россией на свои средства. Здесь определенно выявляется стремление России перехватить Трансмонгольскую дорогу в первой ее половине (около Урги) с тем, что дальнейшим протяжением ее будет уже русская Сибирская дорога.

1912 г. создал затруднения Китаю в осуществлении его предположений к использованию Монголии. Россия в этом году получила в Монголии ряд привилегий, которые не удалось использовать вследствие европейской войны. Положение с 1912 г. остается неизменным и в 1925 г. Необходимо дальнейшее стремление к нашему экономическому закреплению и в ряде мероприятий для этого прежде всего ставится соединение Урги и Сибири.

Таким образом, вопрос постройки Кяхтинской ж. д. нужно считать решенным в положительном смысле, а осуществление ее следует отнести к задачам строительства первой очереди.

Вопрос постройки Кяхтинской ж. д. прорабатывался по двум вариантам: а) Верхнеудинск-Троицкосавск и б) Мысовая-Троицкосавск.

Защитниками того и другого вариантов приводились обширные доводы, но в последнее перед империалистической войной время министерство путей сообщения склонилось на сторону первого варианта—В.-Удинск-Троицкосавск. В настоящее время экономика настолько изменилась, что останавливаться безоговорочно на принятом министерством путей сообщения мнении, конечно, невозможно. Для того, чтобы остановиться на том или другом варианте, необходимо предварительное дополнительное техническое и экономическое обследование обоих вариантов с учетом новых экономических факторов народного хозяйства в условиях социалистического государства.

В общих чертах вопрос сводится к следующим положениям:

1. **Вариант Верхнеудинск (Раз. № 26)—Троицкосавск**, протяжением 247 км. при направлении по старому казенному тракту, т.-е. по правому берегу р. Селенги, проходит по сравнительно густо населенной местности, с русским населением, занятым земледелием. В районе имеется ряд полезных ископаемых, не требующих для своей разработки больших капиталов и могущих быть использованными самим населением. При геологических исследованиях и разведочных работах для Сибирской ж. дороги, равно по отзыву проф. Обручева и позднейшим изысканиям в районе, тяготеющем к будущей дороге, имеются указания на месторождения золота, каменного угля, красного железняка, огнеупорной глины, кварцевого песка, меди вкрапленной в жильном кварце, залежи известняка и залежи розового гранита. На самой монгольской границе находится соленое озеро. Помимо этого обосновывается возможность развития лесной промышленности.

Отличительные особенности этого варианта:

1. По данным инж.-геолога **Б. Н. Артемьева** *), россыпи Чикойского золотоносного района, тяготеющего к варианту В.-Удинск-Троицкосавск, характеризуются незначительной мощностью торфов (от 0,7 до 2-х метров), при мощности песков от 0,7 до 1,5 метров, с неравномерным гнездовым распределением золота и убогостью содержания, в среднем колеблющегося в пределах от 35 до 90 долей на 100 пудов песков. Открытие россыпей относится к 1844 г., с какого времени район эксплуатировался до 1919 г. Прекратившаяся эксплуатация возобновилась вновь в 1922 г. За все время район дал 717 п. 20 ф. золота. Наибольшая добыча была в период 1864-1873 годов, достигнув 192 п. 02 ф. Затем добыча резко упала и за последнее десятилетие (1915-1924 г.) выразилась в 29 п. 24 ф. Район имеет чисто местное значение. Россыпная золотоносность значительно истощена.

2. Промышленность района представлена Киранским и Селенгинским горько-солеными озерами, производительность коих не превышала в лучшие годы 25.000 пудов поваренной соли и некоторого количества сульфата, шедшего на стекольный завод. Затем имеется еще Чикойский кожевенный завод, с производительностью до 40.000 кож, главным образом «кяхты», сбывавшейся в Монголию. Завод перестраивается на производительность 100.000 кож. На Киранском озере обнаружена большая залежь сульфата (марабилита). Обстоятельных геологических и экономических исследований в районе не велось и потому нет достаточных данных для обоснования этого варианта с промышленной стороны.

3. Район обслуживается в данное время р. Селенгой и трактовыми путями: а) Верхнеудинск-Троицкосавск и б) Петровский завод-Троицкосавск. Все три пути соединяют Сибирскую магистраль с монгольской границей.

4. Если проектируемую дорогу рассматривать с точки зрения местного значения, то, благодаря сравнительно густому населению района, грузооборот первое время будет выше грузооборота Мысовского варианта.

5. Для монгольских грузов, имеющих исключительное движение на запад, а равно для грузов с запада Верхнеудинский вариант увеличивает пробег на 185 км.

6. Значительным неудобством В.-Удинского варианта является примыкание к Сибирской магистрали восточнее гор. Верхнеудинска на 8, прибли-

*) Б. Н. Артемьев—„Рудоносные районы Лено-Байкальского края и его горнопромышленные перспективы“. Г. Иркутск—1925 г.

зительно, километров от города и на 9 км. от Верхнеудинской пристани на р. Селенге.

7. Для лесной промышленности в грузообороте дороги отводилось значительное место (31.148 тонн), но, по заключению лесного ведомства Забайкалья, без достаточных к тому оснований.

8. В колонизационном отношении район ничего не может дать, как почти полностью заселенный.

9. Жел. дорога по этому варианту будет невольным конкурентом Селенгинскому пароходству.

10. Дорога пройдет по довольно сложной местности, потребует сооружения тоннеля, балконов и крупных мостов.

II. Намечающийся в последнее время мало обследованный вариант Верхнеудинск-Троицкосавск с тем же, примерно, протяжением 247 км. по левому берегу р. Селенги имеет ряд отличительных особенностей от правобережного варианта, а именно:

1. По характеру местности еще более неудобное примыкание к Забайкальской жел. дороге около гор. Верхнеудинска.

2. Дорога пройдет по слабо населенной местности, не имеющей колонизационного фонда.

3. В районе дороги почти неизвестны полезные ископаемые, кроме Гусино-озерного района, с содо-сульфатным заводом и каменно-угольными залежами, и Джидинским золотоносным районом.

4. Дорога неизбежно потребует сооружений двух крупных мостов через р. Селенгу.

5. Прорезая в двух местах р. Селенгу, дорога серьезно подорвет пароходство, которое в тех же интересах связи с Монголией необходимо укреплять.

6. Для ближайших лет, учитывая слабость грузооборота с Монголией, незначительность населения района тяготения, дефицитность нужно считать неизбежной, так как восполнить недостаточный грузооборот нет возможностей.

Вариант Верхне-Удинск-Троицкосавск, разрешая вопрос о связи с Монголией, других возможностей при этом не дает, не разрешает вопроса об использовании Мысовского района, могущего иметь большое промышленное значение. Чикойский район, тяготеющий к Верхнеудинскому направлению, включением р. Чикой в эксплуатируемую сеть водных путей, получает достаточную, по его экономическим возможностям связь с жел. дорогой, а вопрос о связи его с жел.-дорожной линией не является вопросом первоочередным и, не имея краевого значения, безболезненно может быть отложен на последующие очереди.

III. Вариант Мысовая-Троицкосавск 226 километров (далее Урга, всего от Мысовой 546 км.).

Этому варианту отдавалось преимущество совещаниями о дорожном строительстве и по монгольским делам, изысканиями инж. Верблюнера, Мысовским Городским Общественным Управлением и Кяхтинским купечеством.

Этот вариант характеризуется следующим:

1. Район прохождения дороги охватывает около 3.988.000 гектаров леса, месторождения железной руды высокого качества, имеющие по заключению геолога Львова, запасы в 8.200.000 тонн, Джидинский золотопромышленный район, Гусино-озерский район с каменным углем и содо-сульфатным заводом,

Зундобайское месторождение серебро-свинцовых руд, плавиковый шпат и ряд других полезных ископаемых, о которых имеются лишь предварительные сведения и промышленное их значение пока не выявлено. Район имеет достаточно данных для развития добывающей и обрабатывающей крупной промышленности.

2. Примыкание к ст. Мысовой Сибирской жел. - дорожной магистрали обеспечивает беспрепятственную связь с оз. Байкал и р. Ангарой.

3. Вариант Мысовая-Троицкосавск включает районы, пригодные для колонизации.

4. На этой линии в пункте прорезания р. Селенги весьма удобно сооружение холодильного предприятия для приема монгольского скота, могущего поступать по р. Селенге и двум ныне функционирующим скотопрогонным путям по долине р. Селенги и в проходе через Саянский хребет у станции Желтуринской.

5. В настоящее время этот район совершенно отрезан от культурных торговых и промышленных центров, в то время как имеет все данные к широкому промышленному развитию.

6. Обстановка нашего времени определенно указывает, что экономическая связь с Монголией должна идти с запада, а не с востока, а при таких условиях разница пробега грузов и пассажиров в 185 км. имеет большое значение.

7. Этот вариант, будучи короче по протяжению на 20 килом., потребует меньше расходов по эксплуатации, следовательно, он для торговых связей с Монголией выгоднее.

Приведенные сопоставления указывают, что вариант Мысовая-Троицкосавск-Урга имеет преимущество по сравнению с Верхнеудинским вариантом:

а) как более короткого протяжения, б) как прорезающий район, пригодный для развития крупной промышленности, в) как захватывающий большой район, совершенно отрезанный в настоящее время, г) наконец, район прохождения может быть использован для колонизации, годен в стратегическом отношении.

Оставление в стороне от проектируемой дороги г. Верхнеудинска не может служить настолько важным соображением, чтобы не учитывать и не считать серьезные преимущества мысовского направления. Г. Верхнеудинск расположен на Забайкальской жел. дороге, связан с Монголией р. Селенгой и трактом, следовательно, его экономическое и культурное значение, которое он имеет сейчас, подорвано не будет, тем более, что пункт примыкания дорог ст. Мысовая, остается обычным ж.-д. передаточным пунктом.

Статистическо-экономические материалы по отношению Монголии настолько бедны, неполны и противоречивы, что характеризовать экономическое значение будущей жел. дороги необходимыми цифровыми данными довольно трудно.

Экономическое обоснование будущей дороги, приведенное в материалах б. М. П. С., как содержащее в себе много лишь предположений и как устаревшее, нуждается в обязательной проверке в современных условиях.

Тяготеещая часть Монголии, независимо от протяжения дороги до Троицкосавска или Урги, будет обслуживаться и железной дорогой и системой р. Селенги. Разделить грузооборот по этим двум видам путей без специального обследования затруднительно.

В общих чертах экономическая характеристика в настоящее время сводится к следующему.

К Восточной Сибири тяготеет две трети самой населенной и богатой части внешней Монголии со столицей и главной экономической базой страны. По статистике, в тяготеющих Ургинском и Улясуйтайском районах населения считается 600.000 душ (из 670.000 д. всего населения), со скотоводческим фондом в 3.000.000 голов (из 3.500.000 г. общего фонда страны).

В этой части Монголии, вообще чрезвычайно бедной в промышленном отношении, наиболее развита мелкая обрабатывающая промышленность монгольская, китайская и русская, обслуживающая примитивные потребности населения в предметах кожевенного, деревообделочного, кузнечного, швейного, ювелирного и друг. производств. Только в этой части имеется два золото-промышленных предприятия, одно на р.р. Иро и Хара-Гол и другое на р. Байдарика. Первое в 1912 г. добыло по одним сведениям 1,34 тонны и по другим 7,7 тонн золота; о размерах добычи второго сведений нет. Затем можно упомянуть одну концессию на разработку залежей железа в 70 верстах к юго-востоку от Троицкосавска. Получившая концессию иностранная компания к разработкам не приступила, насколько известно, до сих пор.

Из полезных ископаемых Монголии называются уголь, железо, медь, золото, серебро, свинец, цинк, графит, соль, драгоценные камни. Золото, как указано выше, несомненно, имеется; два месторождения разрабатываются, в отношении остальных ископаемых нет данных как об их запасах, так и об их промышленном значении.

Земледелие, имеющее большую историческую давность, начато в стране повидному, в принудительном порядке китайцами в конце XVII столетия около крупных населенных пунктов; позднее русские колонисты производили опыты с хлебными злаками и огородными растениями, затем в очень небольшом масштабе занялись сами монголы. К 1918 г. насчитывалось примерно во всей стране около 76.000 гектаров посевной площади. Условия для развития земледелия в большинстве случаев довольно трудные. Отдельные заключения о том, что Монголия непригодна для земледелия безусловно нужно считать слишком поспешными. Странники такого взгляда, очевидно, упускают из виду упорство и трудолюбие китайцев, соседей Монголии. Здесь нужно особенно отметить, что до настоящего времени районом, наиболее пригодным для земледелия, считается долина р. Селенги и ее притоков.

Китайское правительство принимало меры к колонизации Монголии. В этих целях, повидному, и были начаты принудительные опыты в земледелии. План сооружения Трансмонгольской жел. дор. безусловно обосновывался в числе прочих и колонизационными соображениями.

Определить экспортные и импортные возможности Монголии довольно трудно. По различным источникам можно считать, что ежегодный экспорт возможен только из области скотоводческого хозяйства и пушного промысла. приблизительно в следующем размере:

- 125.000 голов крупного рогатого скота.
- 100.000 » лошадей.
- 1.000.000 » коз и баранов.
- 16.400 тонн шерсти всякой.
- 130.000—200.000 кож всяких.
- 1.000.000 шт. овчин и мерлушек.
- 500 тонн масла коровьего и сала скотского.
- 165 » волоса и сардычных хвостов.

1.000.000 шт. разной пушнины, в том числе сурка, белка, соболя, волка, лисицы и т. п.

Необходимо еще раз оговориться, что это примерные средние цифры, т. е. когда обращаемся к различным литературным источникам, получаются самые разнообразные цифры. Возьмем, например, шерсть. По данным Тянь-Цзинской Таможни и Забайкальской области 1909 г., вывоз из Монголии в Россию, Европейские страны и Америку был 17.715 тонн шерсти овечьей и верблюжьей. И несмотря на то, что рост овцеводства вызывает сомнения, все же в 1920 г. И. Майский в своей книге «Современная Монголия» исчисляет возможный вывоз шерсти только около 7.213 тонн.

Если суммировать только те цифровые данные, которые имеются, а они безусловно не охватывают всего вывоза, получается, что через Китай вывозилось шкур всяких 2¹/₂—3 мил. шт. и в Забайкальскую область 1.600.000 шт. (в эти цифры, повидному, входит и сурок около 1 мил. штук в год).

Точно такое же несоответствие получается и с остальными цифровыми данными. И так как, к сожалению, нет вообще точных данных, то приходится оперировать хотя бы с вышеприведенными.

До европейской войны экспорт и импорт Восточной Сибири с Монголией только по отчетным данным за 1912 г. составлял:

Вывезено через Кяхту в Монголию:

Металлов и изделий из них	624,6 тонн.
Хлеба всякого	508,2 »
Мануфактуры	70,5 »
Сахару	332,7 »
Спичек	2647 ящ.
Табаку	17,3 тонн.
Кожн-кяхты	6600 шт.

Ввезено через Кяхту из Монголии:

Кожн скотской	257.050 руб.
Крупный рогатый скот	608.150 »
Масло скотское	178.910 »
Овцы и козы	149.394 »
Овчнны невыделан.	205.930 »
Сурок	1.228.194 шт.
Чай байховый	525,44 тонн.
» кирпичный	846,3 »
Шерсть	1557,37 »

На сумму 5.643.659 руб.

Весь оборот 7.220.771 р. или около 38%₀ всего торгового оборота России с Монголией. А так как Восточная Сибирь вела торговлю не только через Кяхту, где проходило, например, скота всего около 18%₀, а и через другие шесть пунктов, не имевших таможен, то без всякой ошибки обороты могут быть определены в 50%₀ всего торгового оборота России с Монголией.

В 1911 г. через карантинные Забайкальской области и Иркутской губернии—Рельджинский, Маньчжурский, Джидинский, Верхнеульхунский, Тахторский, Кяхтинский и Шимелинский—из Монголии прогнано скота:

Крупного	85.633 гол.
Мелкого	171.459 »

За пятилетний период 1908—12 г.г. поступление скота из Монголии не имело тенденции к повышению или сокращению и держалось, примерно, на

одном уровне, около 240.000 гол. в год. Русская торговля с Монголией, несомненно, не поддавалась исчерпывающему учету, вследствие недостаточности надзора по обширной границе, поэтому она была значительно больше официальных данных по ввозу и вывозу. Вообще же торговля через Кяхту не проявляла в нормальной обстановке тенденции к определенному росту или падению. Напр., за период 1905—1910 г.г. годовой оборот колебался от 8.300.000 до 12.000.000 руб. Таким же, примерно, оборот оставался в последние годы до европейской войны.

В современных условиях, напр., за 1924 г. по сведениям Торгпредства, наши торговые взаимоотношения по границе Восточной Сибири определяются: по ввозу в Монголию разных товаров суммой 1.250.000 долларов, по вывозу из Монголии—20.345 гол. крупного рогатого скота, 11.494 барана, 300 тонн шерсти и проч. сырья и товаров на 279,000 долларов.

Судя по этим данным, участие России в экспорте и импорте Монголии по сравнению с периодом до европейской войны невелико.

Торгпредство указывает на наличие в Монголии десятка крупных китайских фирм, которые ввезли разных товаров на сумму в 5.325.619 долларов и вывезли из Монголии разного сырья на 2.989.140 долларов. Кроме того, имеется ряд иностранных фирм, ведущих частью торговые товарные операции, а главное скупку сырья, вывозимого через Китай. За 1924 г. их вывоз определяется суммой свыше 2.000.000 долларов.

На 1925 год Монгольский Центральный Кооператив предполагал ввезти из СССР:

Железа разного	126 тонн.
Железн. изделий	45 »
Чугун. литья	50 »
Бумаги	33 »

И из Китая через Владивосток—Кяхту:

Ч а ю	1.100 тонн.
Табак	33 »
Шелков. тканей	8 »
Бумаги	16 »
Сахару и сластей	410 »
Проч. товаров	16 »

Эти предположения Монценкоопа, как видно из перечня, не захватывают таких продуктов и изделий как мука, спички, мануфактура, спирт, стеклянные и фарфоровые изделия, свинец, порох, которые обычно ввозятся в Монголию нами. Поэтому означенные предположения Монценкоопа нужно рассматривать как его торговые возможности. Что же касается перечисленных выше продуктов и изделий, то очевидно они являются объектами ввоза наших торговых организаций, а также китайских и иностранных фирм, о работе которых упоминалось выше.

Если обратиться к расчетной потребности в ввозных товарах, к овладению которой нам приходится стремиться и которая в значительной части должна быть обслужена проектируемой дорогой, то, по данным И. Майского, годовое потребление Монголии выражается в следующих цифрах:

Ч а й	10.000 тонн.
Сахар	130 »
Мука разная	15.150 »
Пшено	13.935 »
Р и с	1.700 »

Спиртн. напитки	620	»
Табак	738	»
Пряд. издел.	738	»
Кожев. издел.	328	»
Фарфор. издел.	25	»
Металлич. издел.	850	»
Галант., одежда	20	»

Всего 44.234 тонны на сумму 18.775.000 р.

Эти данные, очевидно, не охватывают всего потребления, т. к. нет сведений о потребности целого ряда предметов, напр., спички, свечи, мыло, порох, свинец, пистоны, бумага, кондитер. изделия и т. д. С другой стороны, вызывают недоумение такие предметы, как сахар, исчисленный в 130 тонн, в то время, когда одна Россия ввозила значительно больше, например, в 1912 г. 328 тонн, не считая ввоза Китая. Наконец, и предположения Монценкоопа на 1925 г. предусматривают ввоз сахара и сладостей в 410 тонн. Это служит достаточным подтверждением преуменьшения расчетной потребности. Ряд предметов, намеченных к ввозу и не упоминаемых в перечне потребностей, говорит о неохвате И. Майским всех потребностей страны. Но так как более поздних и вообще более точных данных об общей потребности Монголии нет, то приходится брать в расчет цифры И. Майского с возможными по практике поправками.

Русский экспорт и импорт с Монголией несомненно будут и должны развиваться.

Наше торгпредство возможный экспорт на ближайшие годы определяет в следующем размере:

Крупчатка	1000 тонн
Железо листовое	655 »
» сортовое	80 »
Проволока	80 »
Порох	33 »
Свинец	33 »
Бензин	160 »
Керосин	115 »
Мануфактура около	20000 арш. сукон. (при условии снижения цен; вообще мануфактура мало имеет шансов на сбыт из-за высоких цен).

Нет никакого сомнения, что и перечень предметов и количество возможного экспорта значительно больше, что видно из того, что БМАССР вывозит спирта около 500.000 и кожи-кляхты 4000—5000 шт.; из Иркутска вывозится сбруя, швейные машины, спички, посуда, фарфоро-фаянс, стекло, жел. изделия, чугун. литье и т. п. На 1925—1926 г. заключены сделки на вывоз свыше 2000 тонн крупчатки и прочих хлебов.

Отсутствие водных и жел.-дорожных путей в Монголии, дороговизна сношений через Китай, наблюдавшийся в последнее время падеж верблюдов, побудили иностранцев искать замены верблюжьих караванов, в результате чего началось усиленное развитие автомобильного движения, и, если в 1917—18 г. в Монголии имелось несколько автомобилей, то в 1924 г., по данным нашего Торгпредства уже насчитывается около 200 автомобилей, работающих преимущественно между Ургой и Калганом. Между указанными пунктами взывается за проезд 65—75 долларов с пассажира, 25—40 центов с джина груза и по 60—70 центов с джина более ценных грузов, как, например, пуш-

нина. Несмотря, однако, на это, главными средствами передвижения являются верблюды, быки и лошади. Медленность и дороговизну сношений в современных условиях можно видеть из следующей таблицы:

МЕЖДУ ПУНКТАМИ	Расстояние в километ.	Дней пути.	Стоимость провоза. *)		
			На верб.	На лош.	На быках.
Урга-Калган	1070	60—70	35—40	—	30
Калган-Урга	1070	40—60	45—48	—	30—35
Урга-Кяхта	380	6—8	—	20—22	12—16
» Улясутай	1067	60—80	20—25	—	—
» Цзанин-Шаби	480	15—20	10—12	—	8—10
» Ван-Хуре	380	15—20	10	—	7—8
» Кобдо	1600	60—65	37—30	—	—
Калган-Улясутай	1600	65—70	70	—	—

Стоимость провоза указана «за верблюда или телегу», при чем нагрузку верблюда нужно считать в 192 кгр. и телеги—около 240 кгр.

Все данные о Монголии говорят за то, что наша страна имеет достаточно оснований стремиться связать жел.-дорожной линией если не город Ургу, то хотя бы г. Троицкосавск с Сибирской жел.-дорожной магистралью.

Выше, для характеристики значения проектируемой дороги для южного Прибайкалья, в общих чертах приведены промышленные и колонизационные возможности. Более детальная характеристика без специального обследования невозможна—нет достаточных статистических данных, которые можно было бы считать действительно относящимися к району прохождения будущей дороги.

Наиболее полными данными, характеризующими район прохождения дороги являются материалы, собранные Мысовским Городским Общественным Управлением за 1913 г. Последующие двенадцать лет, несомненно, внесли в район те или иные изменения, но и они остаются невыявленными, говорить о них языком цифр нет соответствующих статистических материалов.

Данные Мысовского Городского Общественного Управления характеризуют район следующим образом:

В районе влияния дороги Мысовая-Троицкосавск числится сельского населения около 135.000 душ обоего пола, в том числе около 50,000 душ русских. Под земледелие занято около 130.650 гектаров. Скотоводческий фонд района числится в 398.000 голов, в том числе лошадей 74.000, крупного рогатого скота 106.900, овец и коз 194.000, свиней 23.000. Очевидно, что район является земледельческо-скотоводческим с преимущественным скотоводческим хозяйством.

Эта краткая характеристика района достаточно говорит за то, что даже в смысле обслуживания района тяготения, проектируемая дорога привлечет значительное количество грузов и пассажиров, главным образом, в прямом сообщении (в стороны Иркутска и Верхнеудинска).

*) В долларах: для дороги Урга-Кяхта в рублях.

Суммировать все экономические данные в форму работы проектируемой дороги в цифрах по грузообороту и пассажирскому движению в современной обстановке, при наличии целого ряда условностей в размере и темпе как развития торговых взаимоотношений с Монголией, так и создания крупных отраслей промышленности в районах, тяготеющих к дороге, безусловно нет возможности. На Кяхтинскую линию, как и на Ленскую, приходится смотреть как на мероприятие, призванное содействовать дальнейшему развитию края, при наличии вполне очевидных благоприятных возможностей (промышленность и колонизация) и развитию и укреплению наших взаимоотношений с соседней Монголией.

В плане развития промышленности края намечается сооружение железоделательного завода с грузооборотом в 70.000 тонн, стекольного завода с грузооборотом в 15.000 тонн, древесно-массного целлюлозного лесопильного завода и бумажной фабрики с грузооборотом около 175.000 т., холодильного предприятия с грузооборотом около 20.000 тонн, а также ряд других. Эти предприятия открывают перед Кяхтинской дорогой широкие перспективы как в провозе готовых фабрикатов, так и по подвозу сырья и вспомогательных материалов. Общее количество этих грузов в первое пятилетие может быть оценено в 250—300 тысяч тонн.

Таким образом, дороге придется обслуживать район по ввозу и вывозу предметов потребления и производства населения района, тяготеющего к дороге, экспорт и импорт с Монголией и, наконец, проектируемые промышленные предприятия. С этими данными в первые же годы эксплуатации, дорога получает достаточную нагрузку для бездефицитной работы, не говоря уже о возможной прибыльной эксплуатации дороги, независимо от привлечения на сибирские дороги новых грузов вообще.

Двадцатилетняя история Кяхтинской дороги, во всех случаях признанной необходимой для нашей страны в интересах политических и экономических, говорит за безошибочность этого мероприятия в современных условиях. В плане строительства дорога должна быть признана первоочередной и из области благих пожеланий безотлагательно необходимо перейти к постройке дороги.

В соответствии с вышесказанным по капитальному строительству Лено-Байкальской области на ближайшие 10 лет сделана заявка потребных на жел.-дорожное строительство средств в сумме 82.400.000 руб. (см. приложение).

Нужды Края в жел.-дорожных путях, как двигателях экономической жизни Края не исчерпываются, конечно, названными двумя линиями. Уже сейчас перспективно вырисовывается дальнейшее развитие схемы путей: к Тихому океану через ЯАССР, соединение Ленского Бассейна с Амурским, соединение Нерчинско-заводского горно-промышленного района с Забайкальской жел. дорогой.

Дальнейшее развитие сети мыслится в целях связать окраины с центром страны, создать магистраль, которая смогла бы разгрузить Забайкальскую жел. дорогу в период исключительных событий. Опыт русско-японской и европейской войн показал, что одна магистраль до известной степени справляется с исключительным заданием, но за то обычная экономическая жизнь края по ввозу и вывозу почти замирает, так как дорога не в состоянии выполнить все перевозки. Затем, считая вопрос колонизации Восточной Сибири совершенно неотложным и учитывая, что может быть проведена особенно успешно колонизация промышленно-земледельческого характера, линии должны прорезать свободные земли с лесными массивами и полезными иско-

паемыми промышленного значения, чтобы земледелие и промышленность могли развиваться одновременно, а пути сообщения должны предшествовать колонизации и развитию промышленности.

Лено-Байкальская область и соседняя ЯАССР так мало изучены, что в настоящее время направление новых линий не может быть намечаемо достаточно обосновано и безошибочно.

Безотлагательной задачей ближайших лет является дальнейшее изучение естественно производительных сил области, в том числе и наиболее целесообразного направления жел.-дорожных путей. Для этих нужд в пятилетний перспективный план изучения области заявлены необходимые средства в сумме 430.000 рублей (см. приложение).

Апрель 1926 года

Г. Иркутск.

Грунтовые пути Восточной Сибири.

Начало грунтовым путям Восточной Сибири было положено в XVIII столетии продолжением Московского тракта до границы Монголии и до р. Амура.

От Московского тракта, долгое время бывшего главной сибирской безрельсовой магистралью для пассажирского движения и для ввоза и вывоза, начали прокладываться грунтовые пути в различных направлениях, преследуя цели обслуживания районов торговли, земледелия, пушного промысла, сылки и доступ к местам, богатым золотом. Таким образом, созданы пути к р. Лене, к границе Монголии и небольшое число дорог земледельческого значения.

Шоссейных дорог в полном смысле этого слова Восточная Сибирь вообще не имеет. Главные магистральные пути (Московский тракт, Якутский тракт и частью некоторые другие) имеют твердую одежду из гальки и созданы многолетним трудом местного населения, по распоряжению местных властей, трудовой повинностью.

Несмотря на то, что грунтовые пути в крае, как единственные пути, соединяющие судоходные части рек и оз. Байкал для движения зимой по сплошному санному пути, а летом по смешанному водно-колесному, заслуживали большего внимания государственного аппарата и самого населения, дорожное строительство на протяжении около 200 лет дальше зачаточного состояния не шло. Не было объединяющего государственного органа, ведавшего дорожными вопросами. Дорожное строительство находилось в ведении различных ведомств, преследовавших свои цели и работавших без взаимной согласованности. На дорожное строительство отпускались весьма ничтожные средства. При таких условиях правильное разрешение вопроса развития дорожной сети не было поставлено со всей той серьезностью какой заслуживало.

Чрезвычайно медленное развитие края, несмотря на проведение Великого Сибирского жел.-дор. пути, постоянные домогательства военного ведомства, торгового и промышленного класса, тяжелое положение края из за недостатка необходимых путей сообщения для целей стратегических, промышленных, торговых и, наконец, Русско-Японская война и обострившийся переселенческий вопрос, заставили правительство в лице министра путей сообщения и совета министров 22 августа 1906 года организовать в Иркутске при генерал-губернаторе совещание по вопросу «О приведении грунтовых дорог в Сибири» в составе различных ведомств, пароходоладельцев, промышленников, купечества и пр.

Соображения, вызвавшие к жизни указанное совещание, были формулированы правительством таким образом:

«В виду недостаточного развития в Сибири и Сибирском крае грунтовых дорог и неизбежной необходимости в устройстве таковых, впоследствии для удовлетворения потребностей переселенческого движения и в целях удовлетворения потребностей местного населения и т. д...

Несомненно, что экономическое и колонизационное развитие Сибири задерживается, главным образом, вследствие недостаточной сети путей сообщения».

Позднее, а именно 30 октября 1906 года, работы указанного совещания были значительно расширены включением вопросов железно-дорожного и водного строительства Сибири, а не только улучшения существующих и проведения новых грунтовых дорог.

К моменту возникновения совещания в распоряжении генерал-губернатора скопились значительные материалы по вопросу о развитии и улучшении путей сообщения в Сибири, которые поступили в распоряжение совещания и были положены в основу работ.

В совещание были вовлечены широкие круги специалистов и знатоков края.

Приступив к работам 19 ноября 1906 года, совещание закончило свои труды 23 декабря того же года.

Совещанием намеченные к проведению пути были разделены на две группы: а) неотложные и б) желательные.

По первой группе, между прочим, намечены следующие дороги:

1) от села Алзамай или другой близ лежащей станций Сиб. железной дороги, через д. Марково на р. Чуне до с. Братский Острог в целях колонизационных.

2) Чикой-Ингода. В виду необходимости соединения долины р. Ингоды с долиной р. Чикоя совещание высказало пожелание проведения колесного грунтового пути через Джергей по так называемому Джергейскому тракту от д. Силия до Ямаровских минеральных вод.

3) Дороги юго-восточного Забайкалья: а) Нерчинск-Цурухтейтуй, б) Сре-тенск-Нерчинский завод, в) Маккавеево-Акша-Киренский караул, г) Усть-Илья-Акша-Нерчинский завод, д) Старый Кутоминский тракт, е) скотопрогонный тракт Нерчинск-Маньчжурия.

Признавая число и направление колесных путей в Восточном Забайкалье достаточно и правильно направленными, совещание, в виду не вполне удовлетворительного их состояния, признает необходимость поставить в первую очередь исправление указанных трактов в вышеприведенной поспешности.

4) Дороги юго-западного Забайкалья: а) Ямаровка-Хилок, б) Петров-ский завод-Красный Яр, в) Петровский завод-Урлукская, г) Петровский за-вод-Кяхта, д) Красный Яр-Урлукская.

Относительно проведения пути ст. Хилок-Ямаровские минеральные воды совещание вполне согласилось с заключением Иркутского горного управления по этому поводу, а именно: Ямаровский курорт по своей целебности имеет

общественное значение для Восточной Сибири, а потому проведение вышеупомянутой дороги является настоятельно необходимым в ближайшее время.

Участок Хараунская-Красный Яр, пути Петровский завод-Красный Яр совещание признало требующим улучшения.

Что же касается участка Красный Яр-Урлукское, то он, по мнению совещания, требует поддержания.

5) С. Шалаево-с. Дворецкое.

Для нужд переселенческого дела б. Енисейской и Иркутской губерний и по административным соображениям проведение колесной дороги Шалаево-Червинское-Дворецкое признано совещанием подлежащим отнесению в первую очередь.

6) Шалашниковский тракт.

Совещание постановило признать за Шалашниковским трактом (ст. Тыреть-Балаганск-пристань Жигалово) важное торговое значение и, если сибирская магистраль не будет соединена железной дорогой с Леной, то обратить внимание на скорейшее приведение его в хорошее состояние.

7) Тункинский тракт.

Принимая во внимание, что в настоящее время это единственный и кратчайший путь, соединяющий Иркутск и оз. Байкал с северо-западной Монголией, мимо бассейна Косогола, совещание признало, что этот путь имеет очень важное значение в стратегическом и торговом отношениях, а потому считает необходимым приведение этого пути от Култука до Монды (граница с Монголией) в состояние, обеспечивающее колесное движение на всем этом протяжении.

По второй группе были намечены, как желательные, дороги:

Верхнеудинск-Кяхта.

Относительно существующего почтового тракта В. Удинск-Кяхта совещание признало необходимым установить плашкоутную переправу на р. Селенге, близ гор. Селенгинска. Кроме того совещание признало желательным, чтобы тракт этот от гор. Верхнеудинска был продолжен по правому берегу р. Селенги, с выходом на Баргузинский тракт, с тем, чтобы почтовый тракт между г. В. Удинском и с. Ильинское был бы закрыт.

9. ст. Тайшет-с. Дворецкое.

Для нужд переселенческого дела Енисейской и Иркутской губерний совещание признало желательной проведение дороги Тайшет-Дворецкое.

С возникновением организованного переселения, сосредоточенного в Переселенческом Управлении, вопросу дорожного строительства, как неразрывно связанному с отводом переселенческих участков переселенцам, было уделено совещанием большое внимание. С этого времени Переселенческим Управлением намечались планы строительства путей и для проведения их в жизнь по сметам этого ведомства стали отпускаться кредиты. Но и в данном случае вопрос дорожного строительства направлялся в плоскость ведомственного порядка, дорожное строительство не ставилось в связь с общим вопросам развития путей сообщения края. Не успело Переселенческое Управление развернуть свои работы, как Европейская война их приостановила, а последовавшая затем революция расформировала и самое ведомство.

Размер дорожных работ Переселенческого Управления характеризуется следующей таблицей произведенных работ и израсходованных на эту цель кредитов по Иркутской губернии за период 1905—1917 годов:

Г О Д А	Постройка дорог		Р е м о н т		Изыскания		Отд. сооруж. на сумму
	Килом.	На сумму	Килом.	Сумма	Килом.	Сумма	Сумма
1905 .	19	2266	—	—	—	—	—
1906 .	124	17716	—	—	53	400	—
1907 .	171	69376	—	—	357	4236	6607
1908 .	309	58251	84	4373	361	5438	—
1909 .	238	193055	206	8188	704	10787	867
1910 .	499	175408	158	3231	1384	19539	2672
1911 .	315	262559	593	19811	773	17497	3222
1912 .	345	275995	1000	46372	859	20022	2480
1913 .	390	349234	1262	59791	666	14006	9582
1914 .	202	279523	1355	68167	417	9396	4514
1915 .	151	167805	1736	79557	231	4914	1253
1916 .	77	156655	1776	93039	285	5131	555
1917 .	82	211121	1092	70351	97	4266	—

Из этой таблицы видно, что по Иркутской губ. переселенческим ведомством было проведено новых дорог—2,922 килом., отремонтировано—9.262 килом., произведено взысканий на протяжении—6.187 килом. Расходы за тот же период выразились: на постройку новых дорог—2.218.964 руб., на ремонт 452.880 руб., на отдельные сооружения—31.752 руб. и на изыскания—115.632 р.

После 1917 г., в виду падения валюты, суммы ассигнований не характеризуют размеров дорожных работ.

Примерно в 1911 году, поскольку дорожной вопрос продолжал оставаться вопросом текущего дня, правительство признало, что для правильной постановки вопроса дорожного строительства осуществление намеченных соображений по поддержанию уже существующих дорог наиболее приемлемым было бы сосредоточить в одном каком-либо ведомстве. Таким ведомством признано было министерство путей сообщения в лице водного Управления с образованием при нем дорожного отдела (Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог).

Потребовалась около 250 лет со дня присоединения В. Сибири к России для того, чтобы дорожное строительство приняло организованные формы, чтобы на дело дорожного строительства стали смотреть, как на основное начало для поднятия экономического благосостояния края, развития в нем промышленности и насаждения земледелия, чтобы правительство не только само сдвинулось с мертвой точки, но и приняло бы меры к заинтересованию вопросом и широких кругов общественности.

Характерно отметить, что тем же совещанием в Иркутске, очевидно, не совсем доверявшим благому почину правительства, плохо рассчитывавшим на реальное содействие с его стороны, а, вместе с тем, убедившимся в чрезвычайном значении дорожного строительства для развития края, было постановлено:

«Признавая необходимым усиление местных средств на устройство грунтовых дорог, необходимо возбудить ходатайство о введении в Сибири действия закона 1895 года о дорожных капиталах, с тем, чтобы в этот капитал поступал также подушный сбор, устанавливаемый на некоторых грунтовых дорогах».

«Кроме того, представляется желательным на некоторых жел. дор. станциях установить попудный сбор для устройства подъездных путей к ближайшим селениям».

Это постановление говорит за то, что места, осознав значение путей для края, проявили в интересах осуществления безотлагательного строительства наиболее нужных путей, стремление к изысканию средств на дорожное строительство, независимо от начинаний в этом вопросе центрального правительства.

Последовавшие события, начиная с 1914 года, совершенно отвлекли и правительство и общественность от вопросов дорожного строительства, поэтому реальных результатов от этих начинаний не получилось.

Вот в общих чертах наиболее видные моменты в истории развития грунтовых путей в крае.

Поскольку дорожному строительству мало уделялось внимания вообще; естественно, что материалов по учету существовавших путей, их состояния и грузообороту в архивах нет. Учет этот начал производиться только в настоящее время.

Различные источники позволяют отметить следующие грунтовые пути, существовавшие и имевшие определенное значение ранее и сохраняющие свое значение и до наших дней, так как годы войны и революции не внесли ничего нового в деле строительства грунтовых дорог:

1. **Братско-Илимский тракт** протяжением 585 километров. Начальным пунктом его является ст. Тулун Забайкальской ж. д. Тракт направляется через с. Братск и заканчивается в с. Усть-Кут, подходя к пристани на Лене, являющейся конечным пунктом вполне судоходной части реки Лены.

От города Тулуна до Братска 320 км. Дорога соединяет ст. Тулун с р. Ангарой в начале Илимского тракта. Пролегая по густонаселенным и хлебородным районам, тракт этот является артерией, питающей с одной стороны железную дорогу, с другой—пристань на Ангаре, а также Лену через Илимский тракт. Огромное значение имеет этот тракт в отношении железнорудных месторождений Ангарского района и Хахарейских каменных углей, которые, прилегая к тракту, естественно могут придать ему особое значение.

Современный грузооборот на Братском тракте достигает миллиона пудов одного хлебного груза. При разработке упомянутых месторождений бесспорно увеличится грузооборот и значение тракта. Тракт необходимо приспособить не только для колесного движения, но и для авто-грузового.

Илимский тракт в современном состоянии является волоком между Ангарой и Леной и соединяет заведомо судоходные в течение всего навигационного периода участки р. Ангары и Лены. Благодаря Илимскому тракту (240 км.) верхний участок Лены Качуг-Жигалово—Усть-Кут, являющийся участком мелководным, условно судоходным в период навигации и требующим

больших средств для своего коренного улучшения, заменяется полноводным в своем естественном виде, вполне судоходным участком р. Ангары от Иркутка до Большой Мамыри. Продолжительные перерывы судоходства на Лене выше Усть-Кута делают в иные годы невозможной задачу снабжения продовольствием и товарами Приленского края, Витимо-Олекминского золотопромышленного района и Якутской республики. Даже благоустроенный Якутский тракт не всегда может обеспечить непрерывный транспорт в Ленский край. Подобную возможность дает р. Ангара, не знающая мелководья, благодаря постоянному питанию оз. Байкалом. К этому надо добавить, что период навигации Ангары равен $5\frac{1}{2}$ месяцам, тогда как этот период в верховьях Лены ограничивается $4\frac{1}{2}$ месяцами. При осуществлении достройки Илимского тракта стоимость транспортирования грузов в Ленский край уменьшится.

От Братска до Усть-Кута тракт связывает вполне судоходные части р. р. Ангары и Лены и используется для переброски хлебных грузов, скота и товаров на Лену. Несмотря на целую серию изысканий и трудов экспедиций, а также на затраченные средства, тракт в этой части остается по сей день недостроенным и поэтому правильная эксплуатация его пока не может быть осуществлена.

В 1924/25 году все же по второй части тракта было переброшено главным образом зимним путем около 1640 тонн хлебных и товарных грузов и летним 4.700 голов скота для нужд Лензолото.

Этот участок должен быть также приспособлен для автогрузового движения.

2. Шалашниковский тракт, длиною 289 км., соединяет ст. Тыреть с р. Ангарой в Балаганске и далее с р. Леной у Жигалово. В первой своей части тракт пролегает по густонаселенным хлебобродным местностям Иркутской губ. и в этой части грузооборот достигает до 16.580 тонн. За Балаганском, вследствие запущенности дороги, грузооборот меньше, не превышает 8.200 тонн и относится почти целиком к зимнему периоду. Сокращая пробег груза, Тыреть-Жигаловский тракт по приведению в нормальное состояние по грузообороту будет конкурировать с другими транзитными дорогами губернии, вследствие чего он должен быть приспособлен также и для авто-грузового движения.

3. Якутский тракт, протяжением 402 километра является одним из важнейших магистральных путей, соединяющих огромный Ленский бассейн, Витимско-Олекминский золотопромышленный район и Якутскую республику с Сибирской железно-дорожной магистралью. По Якутскому тракту перевозятся в настоящее время почти весь груз, идущий на обслуживание золотопромышленных районов, населения Ленского бассейна и Якутии. По Якутскому тракту в указанной местности перевозятся все почтовые грузы и передвигается главная масса пассажиров.

В мирное время количество перевозимых грузов по Якутскому тракту доходило до 49.140 тонн, в настоящее время до 28.665 тонн, кроме крестьянского груза. Этого одного достаточно для того, чтобы судить о значении Якутского тракта и признать это значение государственным.

Применение автомобильной тяги для переброски массовых грузов и почты не осталось чуждым для Сибири и этот вид транспорта на Якутском тракте ежегодно возрастает. До 1926 года грузы механической тягой доставлялись лишь до Качуга, в 1926 году предположено открыть доступ машинам до Жигалово.

4. Московский тракт, длиною 1921 км., идет параллельно Сибирской железно-дорожной магистрали. Он служит главной артерией для доставки грузов на железную дорогу. Проходя по местности наиболее населенной, Москов-

ский тракт в большей своей части не утратил своего прежнего значения, а во время железно-дорожных закупок и военных передвижений сохраняет транзитное значение. Тракт этот допускает автомобильное движение, но требует значительного ремонта полотна и искусственных сооружений.

5. **Заангарский тракт**, протяжением 534 километра, проходит из Иркутска вдоль правого берега р. Ангары до с. Мамыри и имеет местное значение. Он обслуживает окрестное население в отношении снабжения фабрикатами и вывоза продуктов сельского хозяйства; служит питательной артерией для пристаней на р. Ангаре.

6. **Тункинский тракт**, протяжением 229 км., соединяет Забайкальскую железную дорогу от с. Култук через село Тунка с границей Монголии до оз. Косогол. Тракт оборудован плохо мостами и переправами через мощные речки; трудно проезжий. Имеет значение для обслуживания Тункинского края, заброски товаров в прилегающую часть Монголии, прогона скота и вывоза сырья из Монголии.

Грузооборот настоящего времени примерно исчисляется в 1.650 тонн и около 30.000 голов скота.

В довоенное время работа тракта была больше,—примерно, может быть определена: грузов 2.900 тонн, скота 80.000 голов в год.

По мере развития торговых сношений с Монголией, работа тракта увеличится. Учитывая это обстоятельство, а равно стратегическое значение тракта, дооборудование его и поддержание в исправном состоянии нужно считать вопросом государственного значения.

Тракт должен быть приведен в состояние, обеспечивающее авто-грузовое движение.

7. **Няхтинский тракт**, протяжением 257 км., соединяет Забайкальскую железную дорогу от ст. Верхнеудинск с границей Монголии у гор. Троицковска, откуда по Монголии продолжается до гор. Урги и далее до Калгана.

Значение тракта, пролегающего по населенной местности, обслуживающего ввоз и вывоз с прилегающей огромной территории Монголии, весьма велико.

Состояние тракта к 1925-му году было мало удовлетворительное и по состоянию полотна, мостов и переправ нуждается в восстановительном ремонте и правильном обслуживании, что по имеющимся данным и производится соответственными органами БМАССР.

За последние два года по тракту производится автомобильное движение.

Грузооборот исчисляется в 24.500 тонн в год.

8. **Борзя-Нерчинский завод**, протяжением 640 км. Эта дорога перехватывала груз с Забайкальской железной дороги на Нерчинский завод и разделяла их с отрезком Московского тракта—Срегенск—Нерчинский завод. Борзя лежит в центре богатого скотоводческого района (с 100 головами и более скота на хозяйство в среднем), на железно-дорожной магистрали (вывоз через Борзю в 1915 году достиг 4.500 тонн, из коих до 3.900 тонн составляли главным образом продукты скотоводства). Кроме того, дорога проходит через густонаселенный земледельческий район с площадью пашни на одно хозяйство, превышающей среднюю по области (от 7 до 10 гектаров).

9. **Чита—Акша**, длиною 320 км., является связью между городами, допуская передвижение по тракту даже на автомобилях. Имеет большое значе-

ние для прогона скота из Монголии в центральные районы области. Начинаясь от селения Ульгузевского (грунтовой путь) на линии Забайкальской железной дороги, дорога обслуживает 10.000 населения Тьргетуевской и Усть-Ильинской волостей.

10. **Чита.** Верхнее течение р. **Ингоды**, протяжением 206 км., идет долиной средней Ингоды, соединяя с Читой Николаевскую и Татауровскую волости, с населением в 18.000 человек, давших в 1916 году до 7.000 тонн хлеба, излишек которого, а также скот находяг себе сбыт в городе, посылающем по дороге обратно нужные сельскому населению товары.

11. **Петровский завод**—район **Верхнего Чикоя** обслуживает долину верхнего и среднего Чикоя, с населением до 35.000 человек, с развитым земледельческим хозяйством (в 1916 году посев составлял у 4711 хозяев 17900 гектар.) и скотоводством, с перспективами большого развития горного дела и золотого промысла. Пространство между Петровским заводом и долиною реки Чикоя является также густонаселенным (35.000 чел.) земледельческим населением, давшим в 1915 году наибольший чистый сбор по области (47.000 тонн).

Предметами вывоза является хлеб, убойный скот, кедровый орех, белка, соболь и другие звери, минеральные воды (с Ямаровки в 1917 году 100.000 бутылок, в 1913 году 400.000 бут.). Петровский завод с населением в 5560 человек является значительным потребителем продуктов из районов дороги. Кроме того, значительное количество продуктов шло через станцию Петровский завод по железной дороге (перевезено в 1915 году грузов—до 6520 тонн и вывезено до 7300 тонн). Тракт необходимо приспособить для автомобильного движения.

12. **Петровский завод**—**Бичура**—**Кяхта**. Предыдущая дорога на 171 км. от Петровского завода (у с. Бичурского) дает ответвление, идущее на гор. Троицкосавск и слободу Кяхту. Кроме того, Кяхта связывается с Сибирской железной дорогой еще дорогой на Верхнеудинск. Значение Кяхты с возникновением нового пути для чая (через Кяхту в 1899 г. прошло чая на 20.000.000 рублей) из Хонькоу морем через Владивосток и отсюда по железной дороге на запад пало и поддерживалось последнее время торговлей скотом (в 1910 г. пригнано из Монголии 677.510 голов) и мануфактурой. В сфере влияния дороги находятся богатейшие волости с развитым земледелием и скотоводством (Бичурская, Мухоршибирская, Окино-Ключевская, Еланская и др.).

13. **Кяхта**—**Мысовск** (193 км.)—старый купеческий тракт, которым ранее чай вывозились из Кяхты на Мысовую, пристань на Байкале. Эту роль торгового пути дорога потеряла, но имеет большое местное значение, обслуживая более чем 30.000 населения западной половины Троицкосавского и Селенгинского уездов.

14. **Верхнеудинск**—**Баргузин**. Как грунтовая, дорога начинается от ст. Татаурово и на протяжении 283 км. идет до самого почти гор. Баргузина по пустынной местности. Несмотря на это, дорога имеет значение, как обслуживающая в своем начале две волости—Батуринскую и Турунтаевскую (с населением до 8.000 чел.) и почти весь Баргузинский уезд, лежащий в конце ее (с населением до 300.000 челов.). По этой дороге в 1916 г. прошло только 328 тонн груза, весь же остальной груз ввезен в Баргузин водным путем по Байкалу (до 5000 тонн).

15. Из дорог, построенных за последнее время переселенческой организацией в Забайкальи (за 1908—16 г. г. всего 1111 км.), необходимо отметить:

Хилок—Ямаровка сокращает путь в Чикойский район на 107 км. по сравнению с прежней дорогой. В 1915 году прибыло по этой дороге в Хилок 3500 тонн и отправлено 1380 тонн.

16. С постройкой дороги Чита—Витим—Олокуй (195 км.) соединяющей гор. Читу с центром Витимского подрайона (п. Романовским) стоимость провоза грузов на золотые прииски Баргузинской тайги удешевилась в три слишком раза и общее количество груза исчисляется до 5000 тонн.

17. **Могзон—Сосновка** служит главным образом для вывоза рыбы с Еравнинских озер (ловится на 150.000 рублей), а также для Погромнинской волости—выходом продуктов сельского хозяйства к железной дороге.

Данный перечень, безусловно, не исчерпывает дорожной сети края, а представляет собою ориентировочные данные, по коим можно судить о том, что значение гужевых дорог В. Сибири настолько велико, что восстановление и ремонт их являются вопросом, подлежащим разрешению в ближайшее время.

Кроме того, приведенные высокие цифры грузооборота некоторых дорог указывают на несомненно широкое развитие промышленности и сельского хозяйства в отдельных районах края.

Стоимость провоза по перечисленным путям весьма разнообразна и изменяется не только в зависимости от времени года, рода грузов, но находится в зависимости и от случайных явлений, в той или иной мере влияющих на состояние пути.

В довоенное время (1911 г.) гужевой провоз стоил:

Конечные пункты	Число километров	Время года	За разный груз	Плата	
				Руб.	Коп.
Иркутск—Качуг . .	256	Зимой Летом	1 пуд (16,4 вгр.)	30-40 60-70	
Иркутск—Жигалово .	401	Зимой Летом	«	60-80 80	1
Тыреть—Жигалово .	287	Зимой	«	50-60	
Тулун—Усть-Кут . .	585	«	«	75-80	
Иркутск—Бодайбо .	1815	«	«	4-6	—

Перевозки обслуживаются почти полностью окрестным населением. Исключение составляют автомобильные перевозки, почта по Якутскому тракту и почтовая гоньба, для которой в некоторых малонаселенных участках подряд-

чиками по договорам с почтовым ведомством содержатся специальные лошади. Такой же порядок почтовой гоньбы существует также и на некоторых сравнительно населенных трактах.

Приведенная стоимость провоза указывает на зависимость размера платы от местных особенностей по каждому тракту, как-то: густоты населения, его обеспеченности хлебофуражем, другими подсобными занятиями, состоянием полотна трактов, предпочтительностью перевозок зимой и т. д.

Высота платы колеблется зимой от 0,12 до 0,3 коп., летом от 0,20 до 0,26 коп. с пудо/килом. В виду того, что дальность расстояния и трудность пути позволяют давать нагрузку на одноконную подводу от 20 до 30 пудов и в среднем около 24 пудов, эти ставки нужно признать невысокими и допускающими занятие извозом только как подсобным промыслом местного крестьянства.

В период войны и революции и затем в годы трудгужповинности гужевые средства пришли в большой упадок; гужевые тарифы носили самый разнообразный характер, от баснословно низких до необычайно высоких. Лишь последние два хозяйственных года внесли некоторое оздоровление; состояние гужевых средств улучшилось и платы приняли сравнительно постоянный характер. Недовольство крестьянства размерами платы, возникшее еще с введением трудгужповинности, не улеглось. Грузовладельцам все время приходится вести организованную борьбу за удержание ставок на известном уровне и только благодаря организованному предложению перевозки выполняются по следующим ставкам:

Начальные и конечные пункты дорог	Число километров	Время года	П л а т а за 1 пассажира на:		Плата за пуд разного груза на:	
			Автом.	Гужем	Автом.	Гужем
Иркутск—Качуг	256	зимой летом	— 15—30 р.	— —	— 130-175 к.	35-50 к. 67-100 к.
Иркутск—Жигалово	401	зимой летом	— —	— —	— —	58-80 к. —
Тыреть—Жигалово	287	зимой летом	— —	— —	— —	42-19 к. —
Тулун—Братск	258	зимой летом	— —	— —	— —	30-40 к. 45-50 к.
Братск—Усть-Кут	327	зимой	—	—	—	75-80 к.
Иркутск—Киренск	1065	«	—	—	—	2-3 р.
« Томмот	2825	«	—	280-324 р.	—	18-23 р.
« Якутск	2951	«	—	200-275 р.	—	18-20 р.
Култук—Ханга	237	«	—	25-30 р.	—	1 р.-110 к.
В.-Удинск—Троицкосавск	256	«	—	—	—	30-45 к.

Перевозки гужем в зимнее время до таких отдаленных пунктов, как Киренск, Якутск, Алданские прииски, вызываются недостаточным снабжением этих пунктов в период навигации и легко могут быть избегнуты при своевременном и в полной мере снабжении.

Приведенный выше неполный перечень грунтовых путей уже по их направлению достаточно наглядно определяет их общегосударственное значение по связи с северными окраинами и с соседней Монголией и только небольшая часть имеет местное значение.

Основным путем для заселения края несомненно был Московский тракт, вдоль которого в обе стороны происходило заселение по дорогам, проложенным самим населением или в последние годы до войны переселенческим управлением.

Основные магистральные пути государственного значения имеют кое-что общее с благоустроенной дорогой: имеются боковые канавы, произведены в крутых местах земляные работы, построены прочные по нагрузке того времени искусственные сооружения и пр. Подъездные же пути к этим магистралям в огромном большинстве представляют наезжанные пути, проложенные без технического руководства и без применения каких бы то ни было правил по дорожному строительству. Все искусственные сооружения построены примитивно, непрочны, без расчета, почему эти подъездные пути в мокрую погоду делались трудно или вовсе непроезжими. Дороги эти почти не ремонтировались и лишь в крайних случаях силами населения восстанавливались те сооружения, без которых проезд по дороге был совершенно невозможен. Такими именно дорогами обслуживается сельское население края; испытываемые трудности при транспортировании по ним грузов очевидны.

При наличии благоприятного грунта и при соответствующем надзоре за дорогами с постепенным приведением их в вид, достойный названия дорог, возможно из них создать сеть дорог, достаточную для обслуживания того населения, которое в крае имеется, но постепенное увеличение населения, водворение в крае переселенцев, развитие промышленной и экономической жизни требует как улучшения существующих путей, так и создания новых. По имеющимся материалам для развития горной и лесной промышленности и для заселения колонизационного фонда одной только Иркутской губернии необходимо создать новую сеть, протяжением 2.834 км. стоимостью 48.600.000 рублей. Независимо от этого, необходимо в первую очередь капитально отремонтировать всю имеющуюся сеть дорог в крае.

Как указано выше, подъездные пути к железной дороге и вообще пути местного значения не ремонтировались, а ремонт дорог, имеющих государственное и губернское значение, начиная с 1916 года, постепенно уменьшался и окончательно прекратился в 1918 году.

Отсутствие ремонта в течение большого ряда лет, безусловно, сильно отразилось на состоянии дорог, так что дать характеристику состояния дорог в настоящее время не представляется сложным.

На всех дорогах, исключая переселенческие, строившиеся в течение 1910—1911 г., к 1923 году не осталось ни одного исправного моста и трубы. Все они или требовали капитального ремонта или восстановления. С 1923 г. эти сооружения восстанавливаются и в настоящее время некоторые дороги (Якутский тракт, Кяхтинский тракт) имеют исправные мосты. Большинство же этого рода сооружений на других дорогах, за недостатком ассигнований, не восстановлены и без финансовой помощи из центра не смогут быть восстановлены в ближайшее время.

Отсутствие осушительных канав на значительном большинстве дорог края, не исключая дорог губернского значения, делают их трудно-проезжими в мокрое время года, отчего они не допускают нормальной нагрузки на подводу и, кроме того, производящееся по ним движение после дождей приводит их в состояние, похожее на свежевспаханную пашню. Это не является след-

ствием отсутствия ремонта, а представляет естественное разрушение тех путей сообщения, которые создавались населением и носили название дорог.

Отсутствие искусственных сооружений и водопровода само по себе говорит о состоянии дорог края и о необходимости в ближайшее время обратить серьезное внимание как на создание, так и на восстановление сети дорог для обслуживания нужд края.

Существующая сеть дорог полностью на карты не нанесена и точному учету не подвергалась. Огромная территория края и разнообразные виды и способы передвижения зачастую не дают возможности отнести полосу земли, которой пользуются для сообщения, к той или иной категории дорог. По приблизительным данным протяжение дорог края определяется:

дорог государственного значения	4284	кв. м.	из них	1813	в	Ирк губернии.
» губернского значения	2132	»	»	»	»	»
» уездного значения	2132	»	»	»	»	»
» волости. и сельск. знач.	24518	»	»	»	»	»

Итого . . . 33066 кв. м. из них 18564 в Ирк. губернии.

На этих дорогах по приблизительному подсчету имеется мостов до 43.000 метр (из них в Ирк. губ. 27000 метр) труб. 30.000 штук.

Эти цифры не точны, но более или менее подходят к действительным. Опыт ремонта и техническое обследование показали, что сооружения на дорогах по длине и в количестве преувеличены и при восстановлении сооружений часть их сократится по длине, часть совершенно уничтожится путем засыпки. В некоторых местах, наоборот, сооружения в виде труб совершенно не строились, а величина мостов против действительной надобности уменьшена.

Восстановить все сооружения в ближайшее время нет возможности и придется приводить дороги в должный вид постепенно, вводя в план работ на ближайшие годы именно те сооружения, восстановление которых требуется в первую очередь. Такой порядок работ принят в настоящее время и он, между прочим, показывает трудность производимой работы, так как почти все сооружения подлежат восстановлению в первую очередь, и выбор надлежащего и наиболее срочного из них весьма затруднителен.

Приведенные выше данные говорят и о той сумме, которая необходима на ремонт существующих дорог.

В довоенное время на текущий ремонт благоустроенной грунтовой дороги требовалось 50 рублей в среднем на килом. в год.

При наличии этой суммы не ремонтировался, конечно, каждый километр, но общая сумма на дорогу составляла достаточно средств на производство ремонта в необходимых местах, включая сюда и замену некоторых сооружений новыми. Если даже принять эту минимальную цифру, то необходимые на ремонт сети дорог края средства выразятся в сумме:

$$221.000 \times 50 = 1.105.000 \text{ рублей.}$$

Если же принять во внимание полную запущенность полотна дороги и необходимость замены сооружений новыми, то можно принять следующий приблизительный расчет стоимости восстановления дорог:

Постройка мостов	75%	30.000	п. м.	по 50 р.	1.500.000	руб.
» труб	50%	15.000	шт.	по 75 р.	1.125.000	руб.
Работы по осушке полотна				50 р.	1.105.000	руб.

Всего 3.730.000 руб.

Это при самом скромном исчислении необходимых работ. По более точным исчислениям стоимость приведения части дорог Иркутской губернии в проезжее состояние выразится в 7.000.000 рублей, при этом дороги бесспорно примут вид благоустроенного пути с укрепленным полотном в местах большого грузооборота.

Последние годы в Сибири усиленно восстанавливается и порождается новая промышленность. Не чужда Сибири и перевозка пассажиров и транзитных грузов автомобилями (Якутский тракт, Верхнеудинск-Кяхта). Последнее из года в год увеличивается и требует улучшения путей сообщения. Развитие сельского хозяйства увеличивает грузонапряженность дорог, что со своей стороны вызывает необходимость улучшения грунтовых путей сообщения. В этом направлении в 1925 году сделаны частичные обследования, которые дали следующие результаты:

Дорога Братский тракт грузонапряженностью	18.300 тонн.	
» Тулун-Икей	15.150	»
Московский тракт у Тулуна	14.000	»
Залари—Балаганск	13.800	»
Московский тракт Кимильтей—Зима	13.100	»
Тыреть—Балаганск	10.300	»
Тыреть—Тална	8.550	»
Куйтун—ст. Куйтун	16.000	»
Залари—Кутулик	16.300	»

На некоторых дорогах наблюдается прохождение свыше 2.000 подвод в день. Приведенные обстоятельства говорят за перегруженность некоторых дорог и необходимость создания вспомогательных путей для разгрузки. В этом отношении является характерной дорога на север к золотопромышленному району—Якутский тракт.

Изложенное говорит за то, что не только восстановление дорог, но и укрепление их полотна, усиление мостов под высшую нагрузку и создание хотя бы небольшого числа новых путей является вопросом назревшим и требующим разрешения в ближайшие годы.

В довоенное время на дорожное дело Сибири отпускались определенные суммы, распределявшиеся между разными учреждениями, строившими и ремонтировавшими дороги по разным планам. Результатом этого распыления средств получалось ненормальное развитие дорожной сети и создание крайне разнообразных видов сооружений. Этот порядок в дорожном деле должен быть изжит планомерной организацией дорожного хозяйства.

Постановлением Сибревкома 13 ноября 1925 г. (протокол № 29) организовано краевое руководство местным дорожным строительством, которым, надо полагать, будет положено начало нормальному ходу работ в дорожном деле и которым должны устраниться те недостатки, которые наблюдались в довоенное время.

Если в центре края имеются пути, подобные дорогам, то на окраинах их нет и жители в этой части страдают от бездорожья уже поколениями. Север Верхленского и юг Киренского уездов определенно бездорожны и сообщение с населенными пунктами происходит зимой по льду, летом верхом по трудно-проезжим тропам, весной же и после ненастья сообщение прерывается. Такое состояние дорожного вопроса естественно отзывывается на благосостоянии жителей и на их культурном развитии. Поэтому нет сомнения в том, что вопрос этот должен получить хотя бы частью разрешение. Благодаря тому, что на севере Иркутской губернии и в ЯАССР расположены золотые прииски, немедленная связь с которыми органически необходима, в

первую очередь восстанавливаются дороги на север, затем попутно удовлетворяются потребности развития дорог в наименее населенных частях края. К 1925 году приведен в годный для автомобильного движения участок Якутского тракта от Иркутска до Качуга, в 1926 г. такую же работу предположено выполнить на участке той же дороги до Жигалово. Предположены к отпуску кредиты на восстановление Илимского тракта, но не в полном размере. Этими работами будет обслужена ириленская часть Верхотурского уезда и захвачена часть Киренского уезда. Недалеко то время, когда будет приступлено к восстановлению Тиреть-Жигаловского тракта. Все это дает начало созданию магистралей для оживления севера. В течение 24—25—26 годов восстанавливался Кяктинский тракт, приведенный к настоящему времени в состояние пригодное для автодвижения.

Этот краткий очерк дает некоторое понятие о состоянии дорог В. Сибири и о тех мероприятиях, которые должны быть осуществлены для обслуживания нашего края. Надо полагать, что постановление ВЦИК и С. Н. К. от 17 августа 1925 года о мероприятиях по местному дорожному строительству в некоторой степени повлияет на улучшение также и сельских дорог, что одновременно с ассигнованиями по государственному и местному бюджету поможет привести дороги В. Сибири в надлежащее состояние.

Водные пути Восточной Сибири и ближайшие задачи развития их.

Настоящую статью нужно рассматривать лишь, как попытку подведения итогов, опыт создания схемы строительства на водных путях Края при чем и эта работа весьма затруднена чрезвычайной спешностью, разрозненностью и бессистемностью основного материала и крайней ограниченностью предоставленного размера статьи, что обязывает подчеркнуть сознательную схематичность всей работы. Кроме того, даже для поставленной задачи—схемы, гибель части архивов и библиотек явилась непреодолимым препятствием; трудность задачи осложнялась также стремлением свести в целое четыре отдельных административных района, в наше время оторванных друг от друга—БМАССР, ЯАССР, частей Сибкрая и Далькрая.

При составлении статьи основными источниками явились перечисленные ниже, в большей части неопубликованные, материалы Иркутского Губнлана и архива Ангаро-Байкало-Селенгинского Технического Участка Сибводиути в Иркутске, а именно:

1. И. А. Гляудель—«Пути сообщения Лено-Байкальской области, краткий очерк сети и перспективы развития» (Губплан, 1926 г., не опубликовано).

2. В. Д. Калинин-Иванов—«Очередные задачи Ленского флота» (Технический участок, 1925 г., не опубликовано).

3. А. Н. Лагутин—«Доклад в Управлении Внутренних Водных Путей быв. МПС от 11 января 1917 года, по вопросам развития водного и дорожного строительства Восточной Сибири» (Технический участок, не опубликовано).

4. И. Ф. Молодых—«План 5-ти летней программы работ на водных путях Восточной Сибири» (Губплан, 1926 г., не опубликовано).

5. 5-ти летний план восстановления речного хозяйства Селенгинского Госпароходства (Технический участок, 1926 г., не опубликовано).

А также отдельные изданные и архивные материалы о работах партии по исследованию рек Ленского бассейна (1911-1918 г. г.), Лено-Байкальского Округа Путей Сообщения (1918-1920 г. г.), Иркутского Рупвода (1920-1922 г. г.), Ангаро-Байкало-Селенгинского участка Сибводиути (1923-1926 г. г.) и издания б. Упр. Внутр. Водн. Путей М. П. С.

И так, сославшись на упомянутые выше основные материалы статьи, в коих более подробно и обоснованно разработаны отдельные моменты настоящей работы, приходится лишь пожалеть, что за 300 лет владения нами Восточно-Сибирским краем,—до сих пор мы не имеем даже достаточных общих описаний водных путей, нужно сказать, единственных, на коих строились и строятся все завоевания человеком дикой, беспредельной тайги Восточно-Сибирской окраины; за триста лет, протекших после завоевания Края русскими, эти единственные пути сообщения и связи не только остались в естествен-

ном примитивном состоянии, но еще не закончены исследованиями и даже просто достаточно не описаны, почему при составлении плана строительства, хотя бы грубо, но приходится останавливаться на общих описаниях рек, как путей сообщения.

Под Восточной Сибирью нами понимается обширный район, занимаемый бассейнами рек, впадающих в моря Лаптевых и Восточно-Сибирское (р. р. Оленек, Лена, Яна, Индигирка и Колыма) и юго-восточной частью Енисейского бассейна (р. Селенга, оз. Байкал, р. Ангара, Ноджаменная и Нижняя Тунгуски).

В физико-географических условиях Восточной Сибири основой всякой цивилизации, отправным (в наших условиях часто одновременно и конечным) пунктом расширения промышленных предприятий, решающим моментом в возможности разработки тех или иных ценных ископаемых,—является вопрос путей сообщения или, вернее, вопрос полного бездорожья.

Дикая, девственная, могучая тайга, властно царствующая на огромной части территории Восточной Сибири; переходящая на севере в тундру, вечно мерзлая почва—создают необычайно трудные, часто приводящие в отчаяние строителей дорог, условия для продвижения человека вглубь страны.

Достаточно вспомнить постройку Амурской ж. д., *) итоги дорожных отделов переселения, **) чтобы уяснить себе все трудности, почти непреодолимые препятствия на пути развития магистральных дорог рельсовых, шоссейных и даже грунтовых.

Этим нужно объяснить, что сеть сухопутных дорог в Восточной Сибири развита очень слабо, если не сказать, что не развита вовсе.

Железных дорог имеется одна (Бодайбинскую 70-ти верстную узкоколейку мы намеренно опускаем)—Забайкальская ж. д., часть Великой Сибирской ж. д. магистрали. Эта дорога была вызвана в свое время стратегическими соображениями и от Ленского бассейна, а, вместе с тем, и вообще от 9/10 Восточной Сибири совершенно отрезана. Потому о более или менее полном обслуживании ею Края говорить не приходится.

Шоссейных дорог в Крае, собственно, нет. Старая «Московская трактовая» дорога после проведения Сибирской магистрали свое значение утратила, а другие дороги, выполняющие ныне государственные задачи: с одной стороны снабжения севера (Ленского бассейна и других), а с другой—связи с Монголией,—в лучшем случае в современном состоянии могут быть названы или грунтовыми или же мало прозжими проселками.

Таковыми путями являются две серии дорожных направлений:

1. Пути связи Сибирской ж. д. магистрали с Ленским бассейном, а, вместе с ним, и с тяготеющими к нему северными районами бассейнов рек Оленека, Яны, Индигирки, Колымы и др.;

2. Пути связи Восточной Сибири с Монголией.

К первой серии, к имеющим ныне то или иное значение, должны быть отнесены дорожные направления:

а) Якутский тракт, соединяющий г. Иркутск с пристанью Качуг на верхнем участке р. Лены и далее продолжающийся до Жигалово;

б) Малышевский или Шелашниковский тракт, от ст. Тыреть Томск. ж. д. через г. Балаганск (р. Ангара) к пристани Жигалово на р. Лене;

*) См. труд А. В. Львова: „Водоснабжение в условиях вечной мерзлоты“ Изд. 1916 г.

**) См. труды Госколонита (1924 г.) Отчеты Пересел. Управл. (1912-1916 г. г.).

в) Братско-Илимский тракт, отходящий от г. Тулуна через Братский Острог и через ст. Б.-Мамырь (р. Ангара), идущий к пристани Усть-Кут по реке Лене, являющийся верхним конечным судоходным пунктом р. Лены.

К сожалению, размеры статьи не позволяют остановиться на описании вариантов снабжения бассейнов северных рек, а потому ограничимся лишь перечнем их. Пути связи с Амурской ж. д. (от ст. Могочи на р. Олекму и от ст. Сквородино на р. Алдан) только еще намечаются так же, как и усиленно волнующий Якутскую Республику Аян-Нельканский тракт, долженствующий соединить один из портов Охотского моря с системой р. Лены. Сколько-нибудь серьезными конкурентами Верхне-Ленским вариантам эти направления не являются, представляя собой лишь «зимники», т. е. тропы, годные для передвижения лишь зимой и то лишь в большой части на оленях, из-за полного отсутствия населенных пунктов по направлению этих «зимников».

Северный морской путь (Восточный вариант его через Берингов пролив) также еще из области изучений и проб не вышел и пока имеет практическое значение лишь в снабжении Колымского района.

Таков перечень путей снабжения Севера извне. Внутри Края дорог в нашем смысле слова нет, за исключением «зимников», пролегающих по снегу по всем направлениям, без всяких признаков жизни и человека. Где есть белый мох (лишай) для прокормления оленей или рыба для собак, там может пролегать и «зимник».

Вторая серия безрельсовых путей, долженствующих выполнять государственное значение экономического и культурного сближения нашего Союза с Монголией, пока состоит из двух дорог:

а) Тункинского тракта, соединяющего ст. Култук Заб. ж. д. через с. Тунку и оз. Косогол с Прикосогольским районом Халхи, и следующего далее на бывшую столицу Монголии г. Улясутай.

б) Кяхтинского тракта от г. В-Удинска до Кяхты с естественным продолжением на Ургу.

Подсобным путем к Кяхтинскому тракту является дорога, соединяющая г. Троицкосавск с г. Мысовском. *)

Из проведенного перечня видно, что сеть безрельсовых и рельсовых путей в Крае не развита совершенно.

Единственными путями, по которым происходило завоевание, а позднее и заселение Края, были реки, в районе которых оседали новые пришельцы, возникали населенные пункты, зарождалась промышленность.

Объединяющим началом, связывающим и обуславливающим экономику Края, несомненно является сильно развитая сеть водных путей сообщения.

Основными направлениями нужно считать непрерывный путь по р. Селенге—оз. Байкалу—р. Ангаре, соединяющий Монголию с обще-сибирской речной сетью, Ледовитым Океаном и северным морским путем. Своими притоками р. Ангара через ряд волков соединяется с бассейном р. Лены, правыми притоками река Селенга соприкасается с бассейном р. Амура и через него с Тихим Океаном.

*) Более подробно, послед. данные о путях связи России с Монголией см. И. Майский: «Современная Монголия» 1921 г., 1919 г. И. Ф. Молодых «Отчет о работе Монгольск. экспедиции 1919 г.»—1920 г. Верблюнер: «Кяхтинская ж. д.» 1914 г. «Бур. Монг. Авт. Сов. Сов. Республика», очерки и отчеты г. В-Удинск, 1925 г. И. Ф. Молодых: «Задачи водных путей Восточной Сибири», Иркутск, 1926 год.

Близость речных бассейнов в свое время дала толчек проекту соединить непрерывным водным путем Волгу с Амуром, создав громадный водный путь, бывший действительным явлением в прошлом при первобытных средствах передвижения. В отдаленные эпохи целый ряд племен двигался по этому пути, с Запада к Тихоокеанскому побережью, в новейшее время им воспользовались русские, в какие-нибудь полстолетия завоевавшие всю Сибирь исключительно благодаря этой особенности.

Обширная северная часть края и далее ЯАССР с огромнейшим колониационным фондом, лесными массивами, рядом несомненно промысловых полезных ископаемых, как платина, золото, серебро-свинцовые руды, уголь, соль, железо и т. д. богатым пушным промыслом,—связаны исключительно сетью речных путей летом и зимой.

Однако, при огромном протяжении водных путей вообще, даже из числа пригодных в их естественном состоянии для судоходства используется весьма незначительная часть; даже наиболее интенсивно эксплуатируемые участки находятся в самом примитивном состоянии.

Кроме незначительных ассигнований на исследования и субсидии частным пароходоладельцам за срочные почтово-пассажи́рские рейсы, в прошлом со стороны государства не прилагалось ни усилий, ни достаточных средств для развития водных путей. Имеющиеся достижения, за небольшим исключением, есть результат благоприятных условий водных путей в их естественном состоянии и проявления частной инициативы в интересах торговли и промышленности.

Степень обслуживания Восточной Сибири путями сообщения, считая по отношению к пространству и населению, выражается такими средними данными:

По Лено-Байкальской области: *)

Территория в кв. километ.	Численность населения	Пути и их протяжение в километрах	В среднем километров	
			На 100 кв. кил. террит.	На 10.000 жителей
1.525.000	1.653.000	Водных—3907	0,256	23,67
		Грунт. с проселками—23570	1,54	142,8
		Железнодорож.—2475	0,162	15

По Якутской АССР.

Территор. в кв. километ.	Численность населения	Пути и их протяжение в километрах	В среднем километров	
			На 100 кв. кил. террит.	На 10.000 жителей
3.725.000	256.639	Водных—9400	0,171	257
		Грунтовые, считая проселки и часть зимников—4500	0,122	180
		Железнодорож. нет.	—	—

*) На территории по проекту Госплана С.С.С.Р.

Незначительность сети путей вообще настолько очевидна, а жел. дор., признанных основными двигателями экономической жизни,—в особенности, что до разрешения транспортного вопроса в Крае вопросы колонизации и индустриализации не могут ставиться обособленно.

Крайне отрицательное влияние на развитие и использование водных путей Края заключалось в дореволюционное время в отсутствии организации по техническому обслуживанию и надзору водных путей. В то время, как смежные районы Зап. Сибири и Дальнего Востока имели мощные технические аппараты в виде Округов Путей Сообщения—средний район Восточной Сибири объектом работ организации Путей Сообщения не являлся. Только с 1911 года была создана «Партия по исследованию рек Ленского бассейна», имевшая целью исследования и то лишь в Ленском бассейне.

В ближайшие годы трудно рассчитывать на возможность более или менее крупных затрат по созданию путей сообщения в Восточной Сибири. И единственно реальным может и должно явиться использование водных путей—общирных и благоприятных в естественном состоянии.

Именно на развитии и должном использовании водных путей Края необходимо строить ближайшие перспективы восстановления и развития экономической жизни.

Вся сеть водных путей принадлежит к трем независимым бассейнам: Енисея, Лены и Амура. Общего протяжения считается свыше 36.000 верст, в том числе судоходных и сплавных около 27.000 верст, из числа судоходных эксплоатируется 10.400 верст.

Исследованными могут считаться около 45% суммарного протяжения, об остальных 55% почти ничего неизвестно *).

1. Северная часть Иркутской губернии и большая часть Якутской АССР обслуживаются системой реки Лены.

2. Южная часть Иркутской губернии, БМАССР и западная часть Забайкальской губ. обслуживаются системами реки Ангары, оз. Байкала и реки Селенги.

3. Забайкальская губ., ее восточная часть обслуживается системой рек Шилки, Ингоды, Онона, Аргуни, Нерчи.

Ленский бассейн.

Речные пути р. Лены и ее притоков являются единственными путями сообщения северной части Иркутской губ. и ЯАССР не только в летнее время, а и зимой, когда используется санный путь по льду.

В районе этих путей сообщения самое густое в Крае население, в сфере их влияния расположены Витимско-Олекминской и Адданский золотоносные районы. С этими путями сообщения связана вся жизнь в Крае: внутреннее пассажирское и грузовое движение, выход на Сибирскую ж. д., питание Края продовольствием и товарами, рабочей силой для золотопромышленности и т. д.

Ленский бассейн лежит в стороне от Сибирской ж.-д. магистрали и связан с нею: от Иркутска—Якутским трактом, от ст. Тыреть через Балаганск—Шелашниковским трактом и от Братска—Илимским трактом. Связь с Амурской жел. дор. в настоящее время лишь налаживается начатой строитель-

*) В. М. Малышев и И. Ф. Молодых «Исследования рек Восточной Сибири», Иркутск, 1924 г. В.С.О.Р.Г.О.

кой тракта со ст. Сковородино на Якутск и опытами перевозки грузов со ст. Могоча в систему р. Олекмы.

Перечень и протяжение рек Ленского бассейна см. в таблице 1, где указана и степень технического обследования рек.

Судоходная часть рек Ленской системы в дореволюционное время исчислялась в 6971 версту, только это протяжение и эксплуатировалось.

В настоящее время обследованного судоходного протяжения считается 10.276 верст, в том числе р. Лена 4.376 верст, Витим на всем протяжении до 1.700 верст, Олекма с притоками на 1.200 верст, Алдан с Маей и Учуром до 3.000 верст, при чем эксплуатируется только 7.826 верст. Увеличение эксплуатируемого протяжения объясняется включением и эксплуатацию участка р. Алдана до резеденций вновь открытых Алданских приисков.

Характерные элементы рек Ленского бассейна сведены в прилагаемой таблице № 3, при чем сведения даются лишь по небольшой части более или менее точно обследованных участков рек.

Как видно из цифр, природные элементы рек Ленского бассейна весьма благоприятны даже в естественном состоянии,—ибо никаких серьезных улучшений водных путей, за исключением камнеуборных работ, до сих пор выполнено не было.

Возникновение Пароходства по системе р. Лены относится примерно к 1855—1856 году, когда был построен около г. Верхоленска первый пароход «Первенец».

Характеризовать развитие пароходства можно такими данными: в 1856 году плавал 1 пароход, в 1866 г.—2 парохода, в 1879 г.—5 пароходов, в 1882 году—9 пароходов, в 1890 году—12 пароходов, в 1900 году—27 пароходов и в 1911 году—32 парохода.

Пароходы большей частью заграничной постройки, относятся к типу мелкосидящих колесных, только при винтовых для низовых плес.

Паровой флот отапливается исключительно дровами. Годовая потребность исчисляется в 30.000 пог. саж., по цене от 1 р. 80 к. до 13 р. пог. саж. (13 руб. в районе Витимской золотопромышленной тайги). Вопрос о переходе на каменный уголь интересует давно, производились небольшие опыты, но дальше этого никто не пошел, хотя промышленные угли имеются.

В 1911 году весь флот Ленского бассейна, принадлежавший десяти отдельными пароходоладельцам и пароходным компаниям, представлял следующую картину:

ТИПЫ СУДОВ	Число судов	Число пассажиров, принимаемых судами	Количество груза, принимаемого судами
I. Паровые:			
Товаро-пассажирск.	3	250 ч.	4500 п.
Буксиро-пассажирск.	25	2976 ч.	17500 п.
Буксирные	2	5 ч.	700 п.
Разведочные	1	8 ч.	—
Морская шхуна буксиро-пассажирская	1	19 ч.	1500 п.
II. Непаровые:			
Грузовые баржи	23	—	350000 п.
Пассажир. »	3	444 ч.	12000 п.
Всего	58	3702 ч.	386200 п.

Общей мощностью 32 паровых единицы 1382 номин. силы. Теплоходов не было. Главная часть непарового флота ежегодно, соразмерно предстоящим перевозкам, строилась в верховьях р. Лены (Качут, Верхоленск, Жигалово, отчасти Усть-Кут). Точному учету количество строившихся мелких сплавных судов не поддавалось, по официальным данным сплавных судов было построено: *)

В 1910 г.—769, общей грузоподъемностью около 1.500.000 пудов.

В 1911 г.—765, » » » » » »

Грузоподъемность этих судов очень разнообразна—от 2.500 до 20.000 пудов, стоимость их колеблется от 200 до 3.000 руб. каждое. По прибытии к пункту назначения эти суда временного типа разбивались большей частью на дрова.

Усиленный рост пароходства продолжался до начала Европейской войны, к моменту наивысшего развития пароходств насчитывало пароходов—35, барж железных—30, барж деревянных—75. Общей грузоподъемностью около 1.300.000 пудов.

Продолжительность навигации от 130 до 180 дней.

Грузооборот Ленского бассейна имеет односторонний характер. Грузы идут главным образом вниз по течению самой Лены и вверх по Витиму, Алдану, Мае и Вилюю, до главных распределительных баз Киренска, Бодайбо, Якутска, Булуна, Вилуйска, Укулана (г. Томмот), Нелькана.

Перевозки вверх по Лене незначительны по количеству, но высокой ценности: золото, пушнина, мамонтовая кость, кожсырье, а также для приисковых районов из Якутской области,—крупный рогатый скот, масло и рыба.

Из местных перевозок заслуживают быть отмеченными дрова и лесные материалы, овощи, сено свыше 400.000 пудов, а равно перераспределение ввозимых грузов в пункты потребления.

Главными факторами, влиявшими на увеличение грузового и пассажирского движения, несомненно нужно признать развитие золотопромышленности. Колонизация оставалась в зачаточном состоянии. Добывающая и обрабатывающая промышленность возникали лишь в кустарных размерах (свинец, железо, соль). Пушной промысел расширял район деятельности пароходства.

По различным разнохарактерным и неполным материалам 1909—1911 г. работа флота может быть представлена такими данными (точного учета в дореволюционное время не велось, вследствие отсутствия специального надзора за водными путями в Крае).

1. Срочное почтово-пассажирское пароходство Н. Н. К. Гловых, субсидировавшееся казной, при 11 пароходах, 15 баржах, 3 кулигах и 2 шаландах за навигацию сделало:

	1909 г.	1910 г.
Пассажиро-верст	17.809.877	12.143.343
Вверх и вниз пудо-верст	938.687.945	1.020.517.094
Прочими пароходами и баржами перевезено грузов	1.200.000 пудов.	
Принадлежащим Лензолото пароходством перевезено:		
Пассажиров	15.028 чел.	
Грузов	1.366.483 пуд.	
Скота и лошадей	4.877 шт.	

*) Ленские справочные книжки 1913 и 1914 г.г. Изд. быв. МПС.

11. По другим материалам размер грузоперевозок всего пароходства определяется несколько иными цифрами, а именно:

а) По данным Якутского и Водайбинского Совецаний и Лензото в 1910 г. и 1911 г. работа всего флота по ввозу на Лену определена в 3.639.000 пудов в навигацию, очевидно, не считая внутренних местных перевозок.

б) По данным Якутского Совецания (в Якутск. обл.)	791.666 и
	(1911 г.)
» » Бодайбинск. » (в район Витим. прииск)	37.081 п.
	(1911 г.)
» » Лензото	3224.270
	(1910 г.)
» » Ярыгина	3639.000
	(1910 г.)
» » Важеевского	2871.000
	(1910 г.)

(Сплав от Качуга, Жигалово и Усть-Кута).

в) Ленское золотопромышленное товарищество (Лензото) годовое количество грузов, доставляемых на прииска из Приленского края, исчисляло в 16.771.000 пудов, новидимому, включая в эту цифру перевозки по всем путям, в том числе и лесозаготовки.

Все эти данные, с учетом некоторых указаний экономической литературы, позволяют подойти к определению наибольшей работы флота Ленского бассейна в последние годы накануне Европейской войны и Революции в 5 миллионов пудов груза и 30—35 тысяч пассажиров в навигацию.

До 1895 года Ленское пароходство не знало ни срочных рейсов, ни предела для фрахтов. Только в 1895 году, когда между пароходством Глотовых и казной был заключен договор, впервые установлена срочность, пассажирские таксы и грузовые тарифы до Якутска: позднее это упорядочение распространено до пунктов Бодайбо, Булуна, Сунтар, Усть-Мая, Нелькана.

Если даже учитывать ряд неблагоприятных моментов для пароходства, как дороговизна пароходов, трудность и дороговизна их доставки на Лену, большие эксплуатационные расходы, односторонность грузооборота, все же приходится констатировать ненормальную высоту фрахтов, в значительной степени объясняющуюся необорудованностью пути и ежегодными авариями, вследствие отсутствия обстановки, гарантии глубин, безопасности и т. д. Работавшие в Приленском крае все более или менее крупные фирмы обзаводились собственным пароходством, предприятие в целом до известной степени имело монопольный характер. Непомерная высота фрахтов подтверждается и тем обстоятельством, что при сравнительной дороговизне пароходов и высокой стоимости эксплуатации примерно в первые три—пять лет, владельцы возвращали весь затраченный капитал*).

Период Европейской войны и революции с 1915 г. по 1921 г. для Ленского бассейна характеризуется не только приостановкой роста, но и определенным упадком пароходства и водных путей в техническом и эксплуатационном отношениях.

На протяжении 6 лет пароходство в отношении управления непрерывно находится в состоянии перехода от одного ведомства к другому.

*) Размеры фрахтов см. вышеуказанную работу И. А. Гляудель.

В 1920 году, будучи национализированным, поступило в ведение Иркутского Водотранса, затем переходит к самостоятельному управлению «Лен-руповод», в 1922 г. НКПС передает флот в аренду Лензолото, пароходство теряет цельность, становится подсобным предприятием, в 1923 г. часть флота выделяется в распоряжение ЯАССР, в 1925 г. за передачей в концессию Бодайбинского района и расформированием «Лензолото» флот возвращается НКПС и затем разделяется для эксплуатации между концессией Lena Goldfields и ЯАССР.

Беспрерывное переходное состояние задерживает оздоровление и дальнейшее правильное развитие пароходства; во всяком случае, флот в настоящее время находится в тяжелом состоянии, многое пришло в ветхость; постепенное выбытие из строя судов естественно неизбежно.

В Ленском бассейне находится в настоящее время пароходов 24 из 35, имевшихся в 1914 году. Выбывшими совершенно из строя нужно считать шесть пароходов и бездействующими, требующими капитального ремонта, пять.

По данным водно-технического отдела пароходства Лензолото *), современное состояние флота представляется в таком виде:

1. Из состава парового флота 17 пароходов имеют возраст свыше 25 лет, самому старому («Красносибирец») — 66 лет.

С точки зрения изношенности главных элементов, состояние в процентном отношении следующее:

	Вполне удовлетвор.	Удовлетворительн.	Неудовлетворительн.	Весьма неудовлетворительное	В С Е Г О
Корпуса	—	50	28	22	100%
Механизмы . . .	28	28	33	11	100%
Котлы	16,5	50	28	5,5	100%

С точки зрения соответствия судов современным требованиям пароходной техники до известной степени им соответствуют только два парохода.

2. Из состава непарового флота, насчитывающего 30 железных и 75 деревянных барж, по числу судов состояние изношенности следующее (в %/о/о отношении):

Типы судна	Вполне удовлетв.	Хорошее	Удовлетв.	Неудовлетв.	Весьма неудовлетв.	ВСЕГО
Железн. грузов. и пассажирские	20	40	8	12	20	100%
Дерев. пассажир.	—	—	66	34	—	100%
Дерев. без палуб	38	2	14	9	37	100%
Дерев. сухогрузн.	10	10	15	35	30	100%

*) В. Д. Калинин-Иванов. «Очередные задачи Ленского флота».

По грузоподъемности, состояние в ‰‰‰ отношении следующее:

Типы судна	Удовлетв.					ВСЕГО
	Вполне	Хорошее	Удовлетв.	Неудовлет.	Весьма	
	удовлетв.				неудовлет.	
Железн. грузов . . .	29	33	9,5	15	13,5	100‰
Дерев. грузов . . .	19,5	15,5	9	23	33	100‰
Дерев. без палубн. .	45	9	11	6	29	100‰

Железные баржи, представляющие весьма ценное ядро флота (емкость около 425.000 пудов), в виду систематического недостатка краски, изнашиваются особенно быстро.

В настоящее время убыль и пополнение деревянных судов представляется такими данными:

ГОДА	У Б Ы Л О			П О С Т Р О Е Н О		
	Барж	Кулиг	Их тоннаж	Барж	Кулиг	Их тоннаж
1920	4	3	—	2	—	—
1921	7	—	—	—	—	—
1922	8	4	—	1	—	—
1923	4	—	—	9	5	—
1924	16	11	—	5	4	—
Всего . .	39	18	381500.	17	9	332600

Когда 50‰ котлов требуют замены и капитального ремонта, когда непаровой железный тоннаж на $\frac{1}{3}$ нуждается в капитальном ремонте, деревянный непаровой тоннаж на 30‰ выбывает из строя за ветхостью в одну навигацию, тяжелое техническое состояние пароходства больше чем очевидно.

В эксплуатационном отношении в навигацию 1924 года весь флот представляется такими данными:

Типы судов	Число их	Мощность инд. сил	Тоннаж в пудах	
			Первоначальн.	Действит. по навиг. 1924 г.
Паровые суда	24	4308	30.500	27.950
Железн. баржи	30	—	518.600	485.100
Дерев. баржи	75	—	756.800	605.500
	129	—	1.305.900	1.068.550

и распределяется: Лензолото: пароходов—18, барж—92, грузоподъемность—923.150 пудов, ЯАССР—пароходов—6, барж—13, грузоподъемностью 145.000 пудов.

В настоящее время концессия Lena Goldfields—пароходов—12, барж—60; ЯАССР—пароходов—8, барж—39; Управление Водными Путиами Ленского бассейна—пароходов—4, барж—6.

Как в довоенное время, так и в последние годы в верховьях Лены (Качуг, Верхоленск, Жигалово, отчасти Каймоново), для вывоза грузов по верхней условно сплавной части Лены участка Качуг—Усть-Кут и из Каймоново по Куте, ежегодно продолжают строиться карбазы, торговые паузки и лодки.

Таких сплавных посуд строится в последние годы около 500 при цене до 400 руб. карбаз, а в периоды сплавной горячки стоимость доходит до 950 рублей. Каждый карбаз требует 10 куб. древесины.—очевидно, на судостроение ежегодно затрачивается не менее 5000 куб. древесины.

Такой большой расход древесины ведет к уничтожению некогда мощной тайги в верховьях р. Лены, с заготовкой леса из года в год приходится все дальше и дальше уходить от Лены, с неизбежным удорожанием стоимости заготовки и, следовательно, стоимости карбазов, в период с 1910 г. по 1924 г.г. вздорожавших в два раза (1910 г.—200 р., 1924 г.—400 руб. один карбаз).

Если в прошлом, при отсутствии постоянных органов судоходного надзора не было правильной регистрации движения судов и пассажиров, поэтому нет исчерпывающих данных о работе водных путей Ленского бассейна, то и в настоящее время таких исчерпывающих данных пока не имеется.

По отчетам последних лет, грузооборот и пассажирское движение представляется такими данными:

ГОДЫ	П Е Р Е В Е З Е Н О					
	Флотом Парлензолото		Флотом ЯАССР		В С Е Г О	
	Грузов (пуды)	Пассажир.	Грузов (пуды)	Пассажир.	Грузов (пуды)	Пассажир.
1922	1445748	14154	—	—	1445748	14154
1923	1640199	23278	436000	2055	2076199	25333
1924	1712792	35377	728000	3874	2440792	39251

Так как сведений о размерах лесного сплава и движении мелких сплавных посуд нет, то и грузооборот путей Ленского бассейна, указанный выше, не является исчерпывающим. Судонадзор на навигацию 1924 года через пристань Жигалово зарегистрировал проследование вниз около 800 грузолодок.

При большом протяжении эксплуатируемых путей и значительном пробеге грузов работа флота по количеству исполненных перевозок приблизительно выражается следующими цифрами: 1922 г. пудоверст—1,7 миллиарда, пассажиро-верст—13,8 миллионов; 1923 г.—2,1 миллиарда пудоверст и 28 миллионов пассажиро-верст; в 1924 г.—3,2 миллиарда пудоверст и 35 миллионов пассажиро-верст.

Характеризовать полезную задолженность флота (только Парлензолото) можно такими данными:

Навигация	В ходу	В простое	Всего пробега	% ходов. ч.	% прост. ч.
1923 г.	23726	20234	173834	54	46
1924 г.	27183	19422	207891	58	42

Несмотря на некоторое улучшение, % простояных часов остается высоким.

При анализе грузового потока получается такая картина:

1) Главное место занимает ввоз в Ленский бассейн через пристани Качуг, Жигалово, Усть-Кут, превышающий 50% всего грузооборота.

2) Второе место принадлежит местным, в пределах бассейна, перевозкам, при чем видное место в них занимает перераспределение ввозных грузов в пункты потребления, достигающим 45% грузооборота.

3) И, наконец, последнее место занимает вывоз 5%.

До последнего времени потребность северных окраин удовлетворяется не полностью, населению приходится с одной стороны мириться с полуголодными нормами снабжения, недостатком многих предметов и, с другой, изыскивать меры к покрытию потребности местными силами и средствами.

Если еще до Европейской войны для Бодайбинских приисков стоимость дров доходила до 13 рублей, то в настоящее время уже определяется почти в 25 рублей, стоимость непосильная для приисков с их огромной потребностью; поэтому нужно считать на очереди вопрос о снабжении приисков лесными материалами сплавом или пароходством; эта статья должна значительно увеличить работу путей.

Развитие Алданских и увеличение добычи Бодайбинских приисков предъявят большие требования к пароходству по ввозу грузов.

Последние три года идет усиленный рост грузооборота и пассажирского движения; так для грузов, если считать 1922 г. за 100, то 1923 г. дает 143, 1924—168, для пассажиров—1922 г.—100, 1923 г.—172, 1924 г.—277 и этот рост имеет, по видимому все данные неизменно продолжаться и в последующие годы и по ввозу и по местному сообщению; вывоз трудно уловим и будет зависеть, главным образом, от соединения бассейна р. Лены с Сибирской ж. д. магистралью

При отсутствии других видов транспорта, Ленский флот по своему численному составу обеспеченный перевозками на 100%, при правильной постановке дела имеет все данные для бездефицитного существования даже по более низким по сравнению с 1911—1917 гг. тарифам.

Себестоимость перевозок Парлензолото определяет:

Единицы работы	Себестоимость в копейках		
	1923 г.	1924 г.	1917 г. по отчетам Лепзото
Пассажиро-верст	0,93	1,02	1,0035
Тудо-верст	0,108	0,0955	0,2007

В Ленском бассейне с 1923 г. применяются пароходством следующие тарифы:

І. Пассажирский и багажный.

Между пристанями	П а с с а ж и р ы:			Багаж
	І кл.	ІІ кл.	ІІІ кл.	
В к о п е й к а х				
Качуг—Усть-Кут	3227	1614	538	109
» Киренск	4495	2247	750	145
» Якутск	10672	5336	1779	336
» Пески (низовья р. Лены)	17107	8554	2851	545
» Нелькан (р. Мая)	18152	9076	3025	654
» Сунтары (р. Вилюй)	16392	8196	2732	558
» Бодайбо (р. Витим)	7513	3757	1254	241

II. Грузовые тарифы при классификации грузов на три класса:

Между пристанями	С п у д а - г р у з а		
	I кл.	II кл.	III кл.
	В к о п е й к а х		
Качуг—Усть-Кут	28	36	15
» Киренск	36	48	60
» Бодайбо	61	80	100
» Якутск	83	110	138
» Пески	119	161	202
» Нелькан	147	197	246
» Сунтары	123	165	207

Из всяких норм и пределов выходит тариф по р. Алдану до резиденции вновь открытых приисков, доходя с пуда Якутск—Укуланская резиденция (2.000 верст) до цены 2.50—3.75 или Качуг—Укулан—до 5 рублей с пуда.

Приведенные тарифы Парлензолото почти полностью применяются и в пароходстве ЯАССР.

Енисейский бассейн.

Водная система Ангара—Байкал—Селенга соединяет р. Енисей с Монголией и далее по Монголии Селенга имеет протяжение в 568 верст. Правыми притоками (р. Ангара, Нижняя Тунгуска) р. Енисей весьма близко подходит к р. Лене.

I. Река Ангара, главная артерия Иркутской губернии, имеет протяжение 1760 верст, из них по Иркутской губ.—1060 верст. Беспрепятственно судоходна от оз. Байкал до Братска—630 верст, затем чрезвычайно затруднена для судоходства порогами от Братска до Илима на протяжении 277 верст, остальная часть до устья 877 верст пригодна для судоходства.

Река Ангара регулярно эксплуатируется только 630 верст от Байкала до Братска. Навигационный период с мая по ноябрь месяц включительно около 180—200 дней. Совершенно твердое устойчивое ложе дает неизменяемый судовой фарватер. Горизонт воды регулируется мощным водоемом—оз. Байкал. В нижнем течении с 1925 г. производится Зап.-Сиб. Госпароходством случайные рейсы.

II. Озеро Байкал—огромное водное пространство в 30.000 кв. верст, около 650 верст длины и от 25 до 70 верст ширины, не имеет препятствий для судоходства, эксплуатируется 812 верст по судовому ходу в одну сторону. Навигационный период с июня по декабрь около 200 дней.

В Байкал впадают:

а) Верхняя Ангара, длиной 600 верст, считается пригодной для судоходства до 240 верст, на осадку в 4 четв. аршина в естественном состоянии, до настоящего времени эксплуатируется только «бурлаками» на лодках.

б) Баргузин, длиной 660 верст, пригодна для судоходства 240 верст, на осадку 4 четв. в естественном состоянии, до настоящего времени эксплуатируется только сплавом.

III. Река Селенга, длиной 958 верст, берет начало в Монголии, в пределах России протекает 390 верст, впадая в оз. Байкал, судоходна 778 верст. Навигационный период около 190 дней.

Река Селенга эксплуатировалась только от Усть-Кяхты до впадения в озеро Байкал—365 верст и лишь с 1926 года в эксплуатацию включен Монгольский участок р. Селенги в 307 верст и река Орхон от устья Толы до впадения в Селенгу—290 верст.

Протяжение рек и их перечень, длину судоходных и сплавных участков см. в таблице № 2.

Всего в системе Ангары—Байкала—Селенги (с их притоками) насчитывается пригодных для эксплуатации около 5200 верст, эксплуатировалось же всего 1837 верст, т. е. около 35% полезного протяжения.

Природные элементы рек, см. таблицу № 4.

Цифры и географическое положение говорят за благоприятные естественные условия рек как водных путей. Связывая непрерывным водным транзитом Монголию, БМАССР с Иркутской губ., а через Ангару и Илимский тракт с Леной—реки могли-бы иметь весьма большое значение, если-бы не совершенно примитивное их состояние, как водных путей. Когда нет ни благоустроенных пристаней, ни затонов, ни мастерских, когда использованность водного транзита прерывается вследствие каменистых препятствий истока р. Ангары или недостатка глубин в устье р. Селенги, когда, наконец, реки эксплуатируются совершенно случайными судами, несоответствующими условиям пути, ни по размеру, ни по осадке, ни по мощности,—тогда, конечно, трудно говорить серьезно о выполнении водными путями их роли. В этих условиях часто оказывается выгоднее перевозка вьюками или на первобытных арбах, нежели по реке.

Возникновение судоходства в этом бассейне относится примерно к 1627 г. Развивалось оно в зависимости от торговли с Китаем, завоевания и заселения Края и, главным образом, по мере усиления колонизации, торговли с Китаем, позднее с Монголией, преимущественно ввозной.

Судоходство по р.р. Селенге, Ангаре и оз. Байкалу всегда было тесно связано между собой в силу природных условий непрерывности пути, природы грузопотоков и экономической зависимости охватываемых районов.

Тоннаж в бассейне определенного прикрепления не имел, передвигался по мере надобности с Ангары на Селенгу и обратно.

В 1845 году возникло пароходство на Байкале постройкой одного парохода, который в ближайшее время сторея, позднее построенный второй пароход потонул, следующие два парохода по конструкции оказались негодными для плавания.

В 1881 году на оз. Байкал организовалось Пароходное Товарищество, получившее в 1890 году концессию на 12 лет и субсидию.

Товарищество в 1892 г. имело 3 парохода и 7 барж и в этом году за навигацию им было перевезено 806.000 пудов грузов, главным образом, чайных.

Еще в 1893 г. по выяснении направления линии Забайкальской ж. д. возник вопрос о ж. д. переправе через оз. Байкал и постройке пристаней и гаваней на обоих берегах.

По постановлению Комитета Сибирских железных дорог была решена постройка ледокольной переправы между станциями жел. дор. Байкал и Мысовая (72 версты); ледокол-паром и плавучий док были заказаны в Англии.

4 января 1900 г. первый паром-ледокол «Байкал», стоимостью в 2.669.296 рублей, был закончен постройкой и начал совершать рейсы, а с переходом в эксплуатацию стал поддерживать между конечными станциями пасса-

жирское и грузовое движение; провозная способность определялась в один конец 27 груженых вагонов, до 2500 человек и 250 лошадей (опыт воинских перевозок).

В этом же году закончен постройкой и спущен второй вспомогательный пароход ледокол «Ангара», стоимостью в 770.704 р., с провозной способностью до 10 вагонов груза и 160 пассажиров. Оба ледокола находились в распоряжении Управления Забайкальской ж. д. в ведении особой службы «Байкальская переправа».

Кроме жел. дор. перевозок этим-же пароходством в последние годы совершались рейсы по всему озеру Байкал для обслуживания пассажирского и грузового движения населенных пунктов, до Н.-Ангарска включительно.

Общий грузооборот переправы по отчетным данным исчисляется:

1910 г.—8.574.413 пудов.

1911 г.—6.303.961 «

1912 г.—9.968.450 «

Главными предметами перевозок по оз. Байкал для пароходства вообще служили: рыба, скот, масло, шерсть, кожсырье, известь, камень, продовольствие и фабрикаты для Н.-Ангарского и Баргузинского районов.

Один из частных пароходов, по заключенному с казной договору, совершал срочные почтово-пассажирские рейсы от с. Лиственничного до всех населенных пунктов побережья и выполнял перевозки казенных и частных грузов по установленным тарифам и рейсам.

При отсутствии других путей, поступающие с Востока транзитные грузы: чай, мануфактура из Китая, свинец с Нерчинских заводов,—требовали дальнейшего продвижения на Запад к Енисею. Начиная с 1675 г. эти грузы с грунтовых путей поступили на Селенгу, Байкал и Ангару и сплавлялись на судах и паузках до Енисея. Сплошной водный путь использовался около 200 лет, но, благодаря множеству подводных гряд и камней, по среднему течению р. Ангары от Братска до Илима на протяжении 277 верст был чрезвычайно труден и небезопасен для грузов, поэтому с увеличением населения по Московскому тракту большая часть транзитных грузов была отвлечена с Ангары на тракт, как более постоянный и в достаточной мере безопасный путь.

Таким образом около 1875 г. использование р. Ангары на всем протяжении было прервано.

В связи с намечавшейся постройкой Сибирской ж. д. магистрали в 1887—1889 гг. производились исследования в целях использования реки Ангары для доставки строительных материалов с Енисея. По этому исследованию, в 1894—1899 гг. производились работы, которые и были закончены, но необходимой транзитной глубины на всем протяжении, за недостатком ассигнований и за спешностью работы, достигнуто не было, хотя и было затрачено до 1.750 тысяч рублей.

С проведением Великого Сибирского пути должное разрешение вопроса с устранением препятствий к сплошному использованию Ангары было отложено, неразрешенным остается этот вопрос и до наших дней.

С упадком движения транзитных грузов частные предприниматели обратили внимание на использование Ангары для обслуживания нужд местной промышленности (Николаевские железодельные заводы, Усольский солеваренный завод, Тельминская суконная фабрика, Хайтинская фарфоро-фаян-

совая фабрика и т. д.) и населения вниз по Ангаре до порогов; но этим мотивам, на основе весьма благоприятных условий плавания, в 80 годах возникает по Ангаре пароходство.

Расположение на р. Ангаре г. Иркутска, как крупного потребляющего и торгово-распределительного центра Восточной Сибири, способствовало развитию пароходства.

К 1910 году по Ангаре плавало товаро-пассажирских пароходов пять, мелких пароходов восемь, грузовых деревянных барж—20, с грузоподъемностью 400.000 пудов.

Мелкие пароходы обслуживали переправы у Иркутска и пригородные (сдачные) сообщения, а из крупных три плавали до Братска, их грузооборот в навигацию достигал около 400.000 пудов грузов, 3.000 куб. саж. дров и 12.000 пассажиров, остальные два обслуживали Солеваренный завод, курорт Усолье, перевозки от Байкала.

В некоторые годы грузооборот по Ангаре достигает 3.800.000 пудов.

Первое пароходное сообщение по р. Селенге между Усть-Кяхтой и оз. Байкал относится к 1868 г.; повидимому было открыто пароходами, плававшими по р. Ангаре и оз. Байкал. Стремление к использованию р. Селенги находилось в прямой зависимости от непрерывности этого водного пути, эксплуатировавшегося сотни лет для торговли с Китаем через Усть-Кяхту, снабжения населенных пунктов по Селенге и позднее для обслуживания ввоза и вывоза с Забайкальем и нашей Дальне-Восточной окраиной.

Постоянное пароходство по р. Селенге было основано Кяхтинским т-вом, затем пароходство переходило из рук в руки неизменно, хотя и медленно, развиваясь.

Рамки работы для пароходства по Селенге только в русских границах не удовлетворяли предпринимателей и купцов, при полном отсутствии каких-бы то ни было путей в пограничной Монголии. В интересах расширения пароходства и создания дешевых путей делались неоднократные попытки расширить рамки пароходства на р. Селенге и по Монголии. Наиболее известны из таких попыток—инженера Старицкого в 1909 году и частной фирмы Кокониша и Басова в 1910 году.

Эти попытки России встретили энергичный протест со стороны Китая, не желавшего допустить никакого экономического преобладания России в Монголии; дипломатические канцелярии рекомендовали воздержаться от таких попыток.

Рост пароходства по оз. Байкал и р. Селенге может быть представлен такими приблизительно данными: в 1845 г. плавал 1 пароход (оз. Байкал), в 1860 г.—2 парохода (оз. Байкал), 1871 г.—1 пароход, 1873 г.—2 парохода, в 1878 г.—3 парохода, в 1888 г.—6 пароходов, 1898 г.—8 пароходов, в 1910 г.—18 пароходов, включая и суда Байкальской ж. д. переправы.

Из имевшихся в 1910 г. пароходов 8 имели деревянные и 10 железные корпуса, построены за границей. Три остальные на русских заводах. Винтовых пароходов 7, колесных 11. Почти все пароходы перевезены с других рек в подержанном виде.

Непаровой флот, в виде мореходов и барж, грузоподъемностью от 1000 до 35000 пудов, состоял из 24 единиц,—в том числе железных барж—3, деревянных—21, построенных в период 1882-1900 гг.

Состояние флота на 1917 г. было таково:

Река Ангара—пароходов 4, общ. мощностью номин. сил 355, барж 22, грузоподъемностью 408 тыс. пудов.

Число пароходных предприятий—3.

Оз. Байкал—пароходов 8, номин. сил 2045, барж—13, грузоподъемностью 177 тыс. пудов. Предприятий—2.

Река Селенга—пароходов—5, номин. сил—210, барж—6, грузоподъемностью—50 тыс. пудов. Предприятий—2.

За время существования пароходства по р. Селенге работа флота носила все время неустойчивый характер: оживление сменялось падением. Неустойчивость кроется, так сказать, в природе самого пароходства, в непостоянстве грузовых потоков. Возникло судоходство для обслуживания торговли с Китаем и вскоре затем сухопутная торговля почти прекращается и судоходством отвлекается три четверти грузов. Колонизация и оживление торговли с Дальним Востоком, постепенно увеличивая, доводят грузовой поток только по Селенге до 700.000 пудов; период постройки Забайкальской, позднее Кругобайкальской ж. д. создают новый приток грузов, но открывается жел. дорожное движение, грузовой поток перемещается на жел. дорогу и пароходство вновь теряет три четверти грузов. Русско-японская война, загрузившая жел. дорогу на 100%, воинскими перевозками, возвращает значительную часть коммерческих перевозок пароходству—заканчивается война, жел.-дорога возобновляет перевозки мирного времени, пароходство вновь теряет значительную часть грузов. Железная дорога убила параллельный водный путь, так же, как в дальнейшем Амурская ж.-д. убила пароходство по Амуру.

В 1909 году некоторое оживление в работу пароходства вносит принятая военным ведомством постройка казарм в г. Троицкосавске и Верхнеудинске.

Нижеприводимые данные о работе флота за 1905—1909 гг. по р. Селенге достаточно подтверждают неустойчивый характер работы:

Число пассажиров—количество багажа.			
1905	1906	1907	1908
4911	3256	2257	3273
1949 п.	2704 п.	2243 п.	3811 п.

Грузовые перевозки

Направлений и пункты отправления и назначен.	Количество перевезен. грузов				
	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.
В В Е Р Х					
От Иркутска	190061	99454	6069	1628	11281
От пристаней Байкала и Ангары	32248	4845	—	7198	25
От пр. Селенги	54928	151863	50836	137223	174080
В Н И З					
От пр. Селенги и Иркутска	59495	85932	125635	1139	602
От пр. Селенги	122050	87577	66992	389560	301786
Нераспр. по отпавл. и назначению	—	—	—	—	90787
В с е г о	458782	429671	249532	536748	578567

В последние годы пароходством обслуживались перевозки, главным образом, хлеба, шерсти, кож, пушнины, кедровых орех, продуктов лесного промысла, продуктов фабрично-заводской промышленности; грузы предназначались для населения района тяготения, для товарообмена с Монголией и на вывоз по жел. дороге.

Плавание совершалось почти исключительно между Верхне - Удинском и Усть-Кяхтой, ниже В.-Удинска перевозки ограничиваются двумя-тремя рейсами за навигацию.

Тарифы можно характеризовать следующими данными:

- 1) в среднем при переводе с пудо-версты фрахты составляли 1¹⁸/₁₈ коп.,
- 2) с пуда груза взимались за все расстояние:

от Иркутска до Верхне-Удинска 20—45 коп.,
от В.-Удинска до Кяхты 12 коп.

- 3) За проезд пассажиров взыскивалось:

От В.-Удинска до Усть-Кяхты 1 класса—15 руб.
От В. Удинска до Усть-Кяхты — II класса—12 руб.
» » » » III класса— 7 руб.
» » » » На палубе— 6 руб.

Фрахты не были нормированы и допускалось соглашение в каждом отдельном случае.

Пароходство имело безусловно монопольный характер, при небольших сравнительно перевозках преследовало исключительно коммерческие цели, этим только и объясняются высокие тарифы.

В период 1914—1924 г.г. большего упадка в экономической жизни края и коренного изменения форм народного хозяйства пароходство переживало тяжелый кризис: было вовлечено в гражданскую войну—понесло тяжелые потери: погибли в 1918 г. на оз. Байкал лучшее судно ледокол «Байкал» и еще несколько пароходов и барж.

После национализации пароходство только последние два года начинает входить в нормальное русло, начато приведение в порядок наличного хозяйства. Пароходство находится в тяжелом техническом состоянии, эксплуатируется только часть судов, остальные числятся в резерве, вернее, ждут капитального ремонта, к какому приступлено лишь с 1926 года. Особо остро переживается недостаток непарового тоннажа.

На основании результатов исследовательских работ 1919—1921—1923 г.г. с 1924 г. расширена сеть эксплуатационных путей этого бассейна открытием судоходства по р. Селенге—307 верст и по р. Орхону 290 верст, в пределах Монголии.

Влияние р. Селенги в пределах Монголии распространяется на богатые хошуны: Ван-Хуренский, Мурин-Хуренский, Эрдын-Ванский, Ургинский и Улясутайский с торговыми центрами Ван-Хуре, Мурин-Хуре и Урга, концентрирующими монгольское сырье для вывоза и ввозные грузы для распределения по перечисленным хошунам. Существующие в настоящее время торговые пути с этой частью Монголии, в виде примитивных грунтовых дорог, обслуживаемых верблюдами и быками, при передвижении требуют большой затраты времени, из Китая от 45 до 90 дней, из СССР от 15 до 29 дней и вызывают большие накладные расходы по оплате фрахтов, падающих на пуд перевозимых грузов из Китая от 1 р. 85 к. до 4 р. 04 к., из СССР от 1 р. 39 к. до 2 р. 86 к., при условии доставки до Усть-Кяхты на пароходе и далее по грунтовым дорогам.

С открытием пароходства значительно сокращается время перевозок, примерно, до 14 дней, и стоимость перевозки до 1 р. 22 к. с пуда для самых отдаленных пунктов*).

Выгодное положение р. Селенги для связи Монголии с СССР настолько очевидно, что нам остается лишь суметь закрепить это положение увязкой остальных слагаемых экономических взаимоотношений с Монголией.

Необходимо оговориться, что пароходство в пределах Монголии начато без достаточной подготовки. Нет соответствующих пароходов, нет пристаней, складов, лоцманов, нет широкого осведомления населения об открытии судоходства, недостаточно обработаны и опубликованы имеющиеся технические материалы исследований.

Требуется большая, спешная, тщательно намеченная планомерная работа, чтобы это, с большим будущим для наших взаимоотношений с Монголией, начинание могло бы быть должным образом закреплено.

С водными путями этого бассейна повторилась старая ошибка в системе управления: с 1922 года при образовании Дальне-Восточной республики этот непрерывный водный путь был искусственно подразделен на 2 управления—Ангара и Байкал переданы в ведение Западно-Сибирского Госпароходства, в виде агентства, а р. Селенга перешла в ведение водного отдела Министерства Транспорта ДВР, а по ликвидации такового—в ведение Амурского Госпароходства.

Эти три составные части одного бассейна с общим эксплуатируемым протяжением 2550 верст с 1925 г. опять находятся в ведении одного управления «Селенгинского Государственного Речного Пароходства», с резиденцией уже в г. Верхнеудинске на р. Селенге. Таким образом Правление пароходства оторвано от экономическ. центра и наиболее рабочей части бассейна.

За навигацию 1926 года грузооборот по Селенге выражается в 600 тысяч пудов, по Ангаре же и Байкалу в 2.500 тысяч пудов.

ОБЩЕЕ НАЛИЧИЕ ФЛОТА НА 1 ЯНВАРЯ 1925 **).

А. Паровой флот:

1) Товаро-пассажирский «В. Ульянов» 180 инд. сил, построенный в 1901 г.

2) Буксирно-пассажирский — рабочая группа «Бурлак»—180—1884 г., «Лейтенант Шмидт»—300—1893 г., «Кругобайкалец»—225—1903 г., «Владимир Ленин»—180—1897 г., «Бурят»—480—1882 г., «Кооператор»—120—1855 г. Всего 6/1785.

Резервная группа—«Спартак» 320—1877 г., «Интернационал»—180—1892 г., «Таразан»—240—1871 г., «Ангара»—1250—1901 г. Всего 4/1990.

Безработная группа—«Волна»—112.

3) Вспомогательные суда (катера).

Б. Непаровой флот:

4) Баржи сухогрузные железные: Рабочая группа—«СССР»—262—1905 г. «Монголия»—328—1905 г., «Сибирь»—328—1905 г., «Маньчжурия»—105—1886 г., всего 4/1023.

* И. Ф. Молодых: «Водный путь из Союза ССР в Монголию», журнал «Жизнь Бурияти», № 9—12 за 1926 г. гор. В.-Удинск.

** Наличие флота дается по всему пароходству, т. е. по р. Селенге, оз. Байкалу и р. Ангаре.

5) Баржи сухогрузные деревянные: Рабочая группа—№ 14—649—1914 г., № 22—246—1919 г., № 23—617—1916 г., № 24—882—1909 г., № 26—485—1905 г., № 27—988—1911 г., № 28—270—1910 г., № 29—264—1907 г., № 30—264—1907 г., № 36—307—1894 г., № 37—393—1895 г., № 38—382—1892 г., всего 12/5727.

Резервная группа: № 15—557—1914 г., № 25—163—1910 г., № 31—224—1912 г., № 39—134—1916 г., всего 4/1138.

Безработная группа: № 1—233—1909 г., № 2—171—1897 г., № 6—230—1913 г., всего 3/634.

С точки зрения изношенности главных элементов всего Ангаро-Байкало-Селенгинского парового флота:

	СОСТОЯНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ В % ОТНОШЕНИИ				ВСЕГО
	Вполне удовлетвор.	Удовлетвор.	Неудовлетвор.	Весьма удовлетвор.	
Корпус	10	40	25	25	100 ⁰ / ₀
Механизмы	40	20	20	20	100 ⁰ / ₀
Котлы	10	40	40	10	100 ⁰ / ₀
Состояние непарового флота:					
Дерев. баржи	20	30	30	20	100 ⁰ / ₀
Железн. баржи	—	50	25	25	100 ⁰ / ₀

Пароходство обслуживает местное население по передвижению, нужды промышленности, снабжения населения фабрикатами и продовольствием, перевозку продуктов сельского хозяйства и рыболовства в пункты сбыта, перевозку лесных материалов и связь с Монголией.

Работа флота по всей системе по данным навигации 1924 г. сводится к следующему:

Состав рабочего флота:

	Пароходов	Барж	Грузоподъемностью в пудах
По р. Ангаре	3	8	184.500
По оз. Байкал	3	3	44.000
По р. Селенге	3	6	40.000
	9	17	268.500

Работа флота за навигацию:

	В Х О Д У		В ПРОСТОЕ		Верст пробега	
	Парохо- дами	Баржами	Парохо- дами	Баржами	Парохо- дами	Баржами
По р. Ангаре	2555	—	2129	—	18795	38247
По оз. Байкал	2025	—	3218	—	17238	12866
	4580	8080	5357	19404	36034	51113

Результат эксплуатации:

	П Е Р Е В Е З Е Н О		Выручено в рублях
	Грузов	Пассажиров	
По р. Ангаре	4363	830303	74540
По оз. Байкал	1884	400844	90347
По р. Селенге	7200	375000	126000
	13447	1.606147	290888

В навигацию 1925 года мы имеем значительное увеличение по Ангаре и Байкалу как грузов, так и доходности:

РОД ПЕРЕВОЗОК	Перевезено в 1924 г.		Перевезено в 1925 г.		Увеличение в %	
	Количество	На сумму	Количество	На сумму	Перевозок	Заработка
I. Пассажиры.						
По р. Ангаре	4363 ч.	21372 р.	5961 ч.	11556 р.		
По оз. Байкалу	1884 »		1607 »	8376 »		
Всего пассаж.	6247 ч.	21372 р.	7568 ч.	22932 р.	+21%	+7%
II. Багаж.						
По р. Ангаре	1955 п.	1631 р.	2113 п.	1226 р.		
По оз. Байкалу	106 »		437 »	372 »		
Всего багажа	3016 п.	1631 р.	2560 п.	1598 р.	-15%	-2 1/2%
III. Грузы.						
а) Коммерческие						
По р. Ангаре	241590 »	120539 р.	469746 п.	86746 р.		
По оз. Байкалу	381464 »		439279 »	89516 »		
Итого	623054 п.	120539 р.	909025 п.	176262 р.	+46%	+46%
б) Хозяйственные						
По р. Ангаре	586959 »	21341 »	541331 »	24467 »		
По оз. Байкалу	18319 »		4289 »	1525 »		
Итого	605278 »	21341 »	545620 »	25992 »	-10%	+21%
Всего грузов	1228333 »	141880 »	1154616 »	25992 »	+18 1/2%	+42%
Всего за навигац.		164887 р.		226786 р.		+31 1/2%

Тарифные ставки для грузов за навигацию 1925 г. почти совпадали с дореволюционными тарифами, другими словами—для водных путей были сравнительно высоки.

Правильно ли такое построение тарифов, особенно для первого периода закрепления связи с Монголией, без специального обследования трудно сказать, однако, по докладу Иркут. Губ. Исполкома в Сибкрайисполком, от 31 мая 1926 г. ясно совершенно ненормальное переложение расходов по убыточной эксплуатации реки Селенги на Ангару и Байкал, путем произвольного повышения тарифов в 1926 г. Это повышение в значительной степени объясняется излишними накладными расходами в связи с местонахождением Правления в г. Верхнеудинске *).

Амурский бассейн.

В пределах Края наибольшая из рек Амурского бассейна Шилка образуется от слияния рек Ингоды и Онона.

Шилка имеет протяжение 521 версту, судоходна на всем протяжении, но имеет много недостатков: наличие перекатов и подводных камней, почти ежегодно в середине лета мелест и пароходное сообщение прерывается на 30—60 дней. Регулярное судоходство совершается от пос. Кокуй до устья на протяжении 381 версты.

Навигационный период 152—185 дней.

Река Ингода, длиной 650 верст, судоходна около 427 верст, пароходного сообщения нет, сплавная 528 верст.

Река Онон берет начало в Монголии, по русской территории имеет протяжение 400 верст, река судоходна на протяжении около 650 верст, сплавная 770 верст.

Река Аргунь берет начало в Монголии при общем протяжении 1191 версты, образует Восточную границу Края с Маньчжурией. Река сплавная 902 версты, судоходна 896 верст, с пароходным движением 567 верст. Навигационный период от 113 до 160 дней.

Река Нерча, длиной 460 верст, сплавная около 300 верст.

Возникновение пароходства на р. Шилке относится к 1854 году постройки на Шилкинском заводе первого казенного парохода.

Самостоятельного пароходства, названные выше; реки Амурского бассейна в Крае не имели в прошлом, с момента возникновения пароходства в этом бассейне вообще, не имеют и до наших дней; центром развития и основой работы пароходства нужно считать р. Амур.

Шилка имела огромное значение для нашей Дальневосточной окраины, как головной участка Амурской водной магистрали, принимавший на себя с Московского тракта, позднее с Забайкальской ж. д., весь ввоз и сплав с реки Ингоды и с Амура весь вывоз в Сибирь.

Уже в 1872 г. по р. Шилке существовали регулярные почтово-пассажирские рейсы, поддерживаемые частным Товариществом Амурского Пароходства по договору с казной и с субсидией из расчета по 2 руб. 15 коп. с версты пробега.

Пассажирское движение и грузооборот по р. Шилке представляется следующими данными:

* См. протоколы расширенного районного производственного совещания при Верхнеудинском Районном Комитете работников Водного Транспорта от 18 июня 1926 г.

Годы навигаций	Перевезено пассажиров	Г Р У З О О Б О Р О Т В П У Д А Х			
		Пароходами	Сплавными судами	На плотах	В С Е Г О
1909 г.	66960	2.655.298	264.884	145.380	3.065.562
1910 г.	104992	5.048.086	398.950	341.910	5.788.946
1911 г.	100486	5.007.453	553.564	425.250	5.986.267
1912 г.	—	8.237.539	501.160	45.944	8.784.643
				25 859 бревен.	25.859 бревен.

Что же касается остальных поименованных рек этого бассейна — одна река Аргунь имела достаточно данных в своем естественном состоянии для ее эксплуатации пароходным сообщением. Лишь около 1910 г. был выработан договор на срочное почтово-пассажирское сообщение между Покровской и Ново-Цурухайтуем, протяжением 567 верст, через каждые 7 дней с субсидией от казны в 1 р. 50 к. — 1 р. 25 к. с версты пробега.

Пароходство по Аргуни производилось на протяжении около 567 верст.

Состояние судоходства:

Годы навигаций	Ч И С Л О		ВСЕГО судов	Годы навигаций	Ч И С Л О		ВСЕГО судов
	Парох.	Барж			Парох.	Барж	
1901	4	—	4	1906	8	3	11
1902	11	—	11	1907	2	1	3
1903	5	—	5	1908	4	3	7
1904	1	—	1	1909	4	4	8
1905	1	—	1	1910	5	3	8
				1911	3	—	3

Движение пассажиров и грузооборот по р. Аргуни представляется такими, безусловно неполными, данными:

Годы навигаций	Перевезено пассажиров	Г Р У З О О Б О Р О Т В П У Д А Х			ВСЕГО
		Пароходами	Сплавными судами	На плотах	
1909	56	14116	512	179820	194448
1910	118	31394	4687	208720	444801
1911	6	12892	4770	919440	937102
1912	—	—	—	—	1.045218

Меры по улучшению судоходства по р. Аргунь предпринимались частично в 1899—1900 г. г., затем река была предоставлена своему естественному состоянию; от обстановки и камнеуборных работ в 1899—1900 г.г. остались только следы, русло вновь засорилось камнями.

Река Аргунь—естественная граница с Китаем; правый берег Китаем усилено колонизируется, левый берег заселен казаками, совершенно оторванными от русских культурных и экономических центров, Аргунь почти прорезает Нерчинский горнопромышленный район. Большое значение Аргунь для восточной части края очевидно, и соответственно ее значению необходимо уделить внимание в смысле технических мероприятий по улучшению судоходных условий и установлению нормального судоходства.

По р. Ингоде производился только сплав хлеба и других сельско-хоз. продуктов и леса, о размерах сплава имеются данные только за 1912 год, исчисленные в 553.745 пудов, более подробных данных об экономических возможностях для использования р. Ингоды и об использовании за последние годы не имеется.

По р. р. Онон и Нерче по 1913 год производился небольшой сплав, судоходства не было.

По отчету Дальревкома о речном транспорте с 1922 г. по р.р. Ингоде, Онон, и Нерче совершенно не упоминаются, можно предполагать, что эти водные пути за последние годы не используются, равно работ по исследованию не производилось.

На эксплуатируемых путях Амурского бассейна фрахты представляют собой неустойчивую величину. О величине фрахтов по р. Шилке выше уже было сказано несколько слов, из которых видно, что в субсидируемых рейсах фрахты неизменно снижались, такое же снижение наблюдалось и в остальном пароходстве*).

Водные пути Амурского бассейна находятся в ведении Амурского Управления, совершенно от Вост. Сибири оторванного, эксплуатируются пути Амурским Государственным Пароходством и частными судовладельцами, при чем Госпароходство довольно успешно ведет конкуренцию с частными судовладельцами, которые хотя и сохраняют в своих руках значительную часть судов, но работа их резко сокращается по всем видам перевозок.

Обслуживание рек Восточной Сибири, как водных путей сообщения.

До последнего момента водные пути Ленского и Байкальского бассейнов в техническом отношении еще не были объектом плановой работы специальной технической организации—если не считать кратковременного существования Ленско-Байкальского округа путей сообщения (г. Иркутск, 1919 г.), работа коего совпала с неблагоприятными экономическими условиями.

Война и революция застали водные пути Края еще лишь в стадии исследований, каковые планомерно были начаты лишь с 1911 года, когда при Управлении Внутренних Водных Путей и Шоссейных Дорог М. П. С. была создана «Партия по исследованию рек Ленского бассейна», скоро получившая постоянный характер**).

*) Подробности см. Чубинский «Описание Амурского бассейна». Благовещенск, 1913 г.

***) В. Д. Колпаков: «О работах партии по исслед. рек Ленского бассейна» Ир., кутск, 1919 г.

Выполнявшиеся до этого работы носили специальный случайный характер. преследуя узкие цели исследования или улучшения того или иного участка рек (работы Ангарской партии инж. Чернцова 1892—1898 г. г., относившиеся главным образом к порожиистой части р. Ангары. Работы Байкальской переправы—1895—1910 г. г., обставившей маяками оз. Байкал и соорудившей защитные и пристанские гидротехнические сооружения по юго-восточному берегу Байкала. Работы партии инж. Старицкого по исследованию реки Селенги—1906—1909 г. г., тоже по Баргузину—1910 г., работы Байкальской экспедиции Дриженко и т. д.

Достаточной планомерности выполнения общего плана не было.

До 1911 года работы являлись или предварительными исследованиями или случайно выхваченным заданием из общего числа мер, потребных для создания нормальных условий эксплуатации рек. За исключением обстановки Байкала и байкальских гидротехнических сооружений,—остальные работы реальных последствий в наше время не имеют.

С 1911 года Ленской Партией была начата опись реки Лены, в дальнейшем законченная в 1916 г. на участке с Качуг—с. Витимское (1250 килом.), затем следовала опись р. Витима, выполненная к 1919 г. на участке от резиденции Лензото Нерпо до устья р. Витима (422 км.).

С 1911 года на р. Лене были начаты регулярные водомерные наблюдения. К 1919 г. сеть постов достигла 26 постов, при чем водомерные наблюдения были открыты в таких удаленных пунктах, как Булун на реке Лене-Нелькан на р. Мае, Сунтары на р. Вилое.

С 1912 г. было приступлено к гидрометрическим работам с начала на реке Лене, затем и Витиме (наблюдения производились на 4-х гидрометрических станциях).

Получавшиеся данные позволяли сделать заключение о характере потребного технического обслуживания водных путей Ленской системы и с 1913 года «Партией» уже испрашиваются скромные кредиты на техническое обслуживание путей. Правда, отпускавшиеся средства были значительно меньше намеченного плана и в результате «Партия» смогла поставить лишь в небольших размерах обстановочные работы и крановые камнеуборные. Надобность же в производстве этих работ для судоходства к этому времени ощущалась настолько остро, что уже местные судоходные предприятия (пароходство Ленского Золотопромышленного Товарищества) пошли навстречу начинаниям «Партии» и оказанная материальная помощь дала возможность несколько расширить дноочистительные и камнеуборные работы, главным образом, по р. Витиму.

В результате в течение лет с 1914 по 1919 г. г., на р. Лене от Качуга до Витима и на р. Витиме от резиденции Сигнай до устья была выполнена обстановка фарватера береговыми створными знаками. Принятый тип постоянной обстановки являлся единственно возможным в то время, ибо весьма скромные средства, которыми располагала «Партия» для технических работ совершенно не позволяли думать об организации обстановочных постов, сторожах и плавучей обстановке, и, тем более, о световых сигналах. Это были лишь пионерские начинания, в каковом отношении реки Лена и Витим благоприятствовали опытам «Партии», имея в большей части течения устойчивое мало изменяемое ложе реки.

С 1915 г. в сферу деятельности «Партии» были включены реки Ангары и Селенга. Однако, и тут весьма скромные средства не дали возможности сколько-нибудь серьезно поставить даже исследования,—не говоря уже о техниче-

*) Описания этих работ см. в соответствующих выпусках материалов б. МПС по Управ. Внутр. Водных Путей и Шоссейных Дорог.

ских работах. Кроме дополнительных исследований к работам Старшего (1906—1909 г. г.), была выполнена по р. Селенге створная береговая обетановка, однако, вследствие отсутствия кредита, обслуживаться нормально не могла и вскоре уже устарела, ибо за два—три года р. Селенга перемыла фарватер. На этом и кончились опыты технических работ по Селенге, вновь возобновившись лишь в 1922 г. По Ангаре была начата опись от истока, законченная к 1920 г. на участке Исток-Иркутск—72 версты. И поныне это единственный участок Ангары в верхнем течении, заснятый инструментально. Кроме того Партией были продолжены гидрометрические работы на Буретской станции и производились обследования для составления проектов использования энергии падения Ангары. После опытов Чернцова (1898 г.) никаких мероприятий по созданию нормальных условий эксплуатации на Ангаре не производилось по существу до 1923 г., когда р. Ангара и оз. Байкал были переданы для технического обслуживания Управлению водных путей Сибири.

С 1917 г. к начальнику «Партии» были применены права инспектора судоходства Лено-Байкальского района.

В период до 1915 г. основной работой «Партии по исследованию рек Ленского бассейна» являлись исследования, продолжавшиеся непрерывно и давшие возможность развить широкую деятельность по вопросу о необходимости обратить серьезное внимание на водные пути Восточной Сибири. Партией издаются Ленские справочники (1913—1914 г. г.), делаются и печатаются доклады о потребных работах, разрабатываются технические проекты обслуживания путей, издаются характерные планы рек и их участков и навигационные карты.

Однако, начавшаяся война с ее экономическими последствиями явилась причиной малых достижений в этом отношении—кредиты хотя и увеличивались из года в год (1912 г.—72.035 р., 1913 г.—108.924 р., 1916 г.—254.151 р.), однако, об организации специальной плановой службы приходилось лишь мечтать. В 1914 г. был получен кредит для приобретения парохода «Киренск» на р. Лене и лишь в 1915 г. удалось заказать первый для Лены дноуглубительный снаряд эксковатор «Ленский 1-й».

Скромные средства, кустарный характер начинаний и здесь отразились,—эксковатор, поставленный на работу с 1917 г., оказался мало подходящим для Лены, вследствие маломощности и ненадежной конструкции.

Начатый план землечерпательных работ на условно судоходном участке р. Лены от с. Жигалово до Усть-Кута так и не мог быть осуществлен, из-за ненадежности машины, хотя опыт, в общем, оказался настолько удачным, что в дальнейшем на 3-х нормирующих перекатах этого участка Ленским отделом Иркутского Рупвода (1920—21) производились ежегодно работы по углублению перекатов «в ручную» для чего грунт выбирался ковшами с передачей на береговой ворот.

В помощь землечерпанию «Партией» было приступлено к выправлению русла Лены устройством выправительных гидротехнических сооружений. Опыт заграждения проток запрудами и полузапрудами по проекту инж. Колпакова, выполненный в равбоях реки на острова на участке р. Лены между Жигалово и Усть-Кутом, дал весьма благоприятный результат, значительно улучшив судовой ход и увеличив транзитную меженную глубину. Однако, отсутствие специальной организации не дало возможности не только продолжения работ, но даже производства ремонта и содержания воздвигнутых сооружений, которые со временем весенними ледоходами почти разрушены*.

* Подробности см. В. Д. Колпаков: «Краткий отчет о работах партии по исследованию рек Ленского бассейна», Иркутск, 1919 г.

В период наибольшего развития водопутейских работ на р. Лене (1919 г.) техническая служба располагала затоном (Тихое плесо с. Жигалово), оборудованным для ремонта технического флота, состоявшего из двух пароходов, одного эксковатора, 4-х моторных катеров, 10 брандвахт, 2-х железных барж, 5 подвесных моторов «Кудель» и 6-ти других систем и нескольких других судов (шаланд, дровянок и т. д.).

Что касается Ангары, Байкала и Селенги, то в этот период служба пути на этих реках все еще проектировалась, — хотя и было приступлено к созданию технического флота (заказаны эксковаторы, катера и т. д.).

В дальнейшем, с объединением технического обслуживания водных путей с коммерческой эксплуатацией таковых (1920—21 г. г.), дело технического обслуживания почти совсем заглохло. Еще не выявив себя достаточно плодотворно (будучи все время случайными, кустарно-выполнявшиеся работы не могли дать и действительно не дали надлежащего эффекта, за исключением камнеуборных и, частично, обстановочных работ), служба пути потеряла самостоятельность, была лишена судов, пароходы переданы в эксплуатацию, как сравнительно новые и удовлетворяющие условиям судоходства, и фактически приведена в состояние органа, выполнявшего срочные случайные задания по требованию Госпарса (съёмка затонов, пристаней, их углубление, составление планов гражданских сооружений, их ремонт, чертежи судов и т. д.). Достаточно сказать, что даже выставленная обстановка не поддерживалась и знаки постепенно теряли ценность, расходясь на перемываемых перекатах с действительным фарватером.

Более или менее планомерно за этот период продолжались работы по исследованию обширных водных путей, главным образом, Ленской системы.

В виду того, что развивавшаяся экономика Края понуждала к приобщению новых судоходных участков, — Ленское судоходство и отдельные организации, снабжающие Ленский край, почти ежегодно сталкивались с необходимостью коммерческой эксплуатации той или иной реки, не имевшей ранее опыта плавания (р. Олекма—1920 г., Киренга—1921 г., Алдан—1920—22 гг. и т. п.). Случайные находки ценных месторождений недр сулили богатые возможности (Алданский золотопромышленный район, Вилюйская соль, платина и проч.), гражданская война, нарушив связь с линией Сибирской ж. д., понудила искать новые более короткие и дешевые выходы к путям связи с промышленными и культурными центрами (с линией Амурской ж. д., с Охотским морем и с Северным Ледовитым Океаном)—и заинтересованные организации на свои средства производили изыскания путей, ибо пути сообщения в Ленбассе—это вопрос жизни и смерти всякого зарождающегося предприятия. Большую часть этих исследований почти случайно удалось не упустить из рук путевой организации и проводить по плану ранее намеченных изысканий.

За время с 1923 по 1925 гг. удалось выполнить исследование водных путей по рр. Мае, Алдану, Тунгиру, Олекме, Селенге в пределах Монголии. Ценным является то, что материалы этих исследований сохранены в руках водопутевой организации—«Партии по исследованию рек Ленского и Байкальского бассейнов» Сибводпути в г. Иркутске и, таким образом, немедленно могут быть использованы при создании планомерных работ по техническому обслуживанию водных путей Восточной Сибири. Большая часть материалов исследований обработана (на 80%), а частью и издана (на 30%) опять-таки, главным образом, на средства заинтересованных учреждений*.

* См. В. М. Малышев и И. Ф. Молодых: «Исследования рек Восточной Сибири». Иркутск, 1925 год.

С 1922 г. началась дифференциация водных путей Восточной Сибири, до этого момента так или иначе объединенных в одном органе, — Иркутском Рупводе.

Эксплуатация рек Ленского бассейна передана тресту ВСНХ Лензолото. Вместе с эксплуатацией в ведение пароходства Лензолото отдано и техническое обслуживание водных путей. Пароходство «Лензолото» было заинтересовано лишь в снабжении золотопромышленности Олекминско-Витимской тайги и в обязательных по договору почтовых рейсах по Лене до Якутска. Следствием явилась передача части пароходов (6 единиц) на эксплуатацию органам Якутской Автономной Сов. Соц. Республики для обслуживания путей Нижней Лены с притоками (Виллюй, Олекма, Алдан, Мая).

Передав Нижнюю Лену пароходству Якутии, пароходство Лензолото совершенно не оговорило и никак не предусмотрело в договоре передачи форм технического обслуживания р. Лены на нижних участках (нужно заметить, что в этом отношении был слабо разработан и договор НКПС с Лензолото). Получилось впечатление, что техническое обслуживание р. Лены Лензолото оставляет за собой. Практика технического обслуживания Н. Лены за время владения водным транспортом пароходством Лензолото показала определенно нецелесообразность передачи службы пути в руки пароходства, тем более имеющего узкие цели, являющегося лишь транспортным средством обслуживания золотых промыслов одного Витима.

Не имея возможности в настоящей записке остановиться сколько нибудь подробно на работе по техническому обслуживанию водных путей Ленского бассейна пароходством Лензолото,* достаточно указать на нижеследующие фактические данные, красноречиво говорящие о полном отсутствии надлежащего плана и организации. Служба пути не являлась самостоятельным органом, имеющим определенный кредит, коим-бы эта служба могла свободно располагать. Служба пути была осуществлена в виде Подотдела Пути Водно-Технического Отдела пароходства Лензолото; никакого самостоятельного распоряжения материалами и денежными средствами подотдел не имел, в результате чего явился, по существу, полный застой в работе. За 1924 год предположен был расход по Подотделу Пути в 50.000 руб. (сумма, конечно, ничтожная, считаясь с размером водных путей и грузооборотом), между тем, к концу года оказалась экономия в кредите 10.000 руб. При этом эксковатор не работал уже три года из-за отсутствия калиброванных цепей затвора ковша, камнеуборные работы не выполнялись совершенно, ремонт гидротехнических сооружений не производился.

Работы по пути сводились почти исключительно лишь к ремонту створной береговой обстановки и по наблюдениям на водопостах. И это исключительно на В. Лене, выше р. Витима на Нижней Лене Подотдел Пути Парлензолото за все время никаких работ не производил. Для обслуживания Верхней Лены Подотдел пути Парлензолото располагал 3 обстановочными дистанциями и техническим штатом для обслуживания водопостов и производства небольших изысканий по затонам и пристаням по заданиям Водно-Технического Отдела Пароходства. В общем штат и задачи Службы Пути так тесно связались со штатом Пароходства, что является весьма трудным выделить отдельно штат, обслуживающий водопуть, от чисто эксплуатационных коммерческих потребностей Парлензолото. Самостоятельным являлся Судходный Надзор, непосредственно подчиненный НКПС и располагавший, в общем, достаточным штатом. Правда техническими средствами (судами) и Судонадзор не был снабжен совершенно.

* Более подробно по данному вопросу даны сведения в «Материалах Иркутского Губидана», пед. 1925 г. брошюра И. Ф. Молодых: «Водные пути Средне-Сибирского края».

Для характеристики слабости, почти полного отсутствия аппарата в этом Под'отделе достаточно указать, что за все последние годы более или менее серьезные по размеру работы по Н. Лене выполнялись из Иркутска под руководством «Партии по исследованию рек Ленского и Байкальского бассейнов» Сибводпути (1923 г. исследование Олекмы и зимние подрывные камнеуборные работы в порожиистой части реки Олекмы, 1924 г. исследование р. Алдана и зимние камнеуборные работы на участке реки от г. Томмота до р. Угэн, 1925 г. исследование р. Алдана, обстановочные работы на том-же участке р. Алдана). Работы эти выполнены на средства заинтересованных хозорганов на общую сумму около 120.000 руб.

Таким образом, Под'отдел Пути Парлензолото существовал почти номинально, естественно, что и находившиеся в его распоряжении технические средства были ничтожны: брандвахт—12, из них годных—5 шт., моторов, считая и подвесные—6, из них годных—3, кранов камнеуборных—5, эскаватор—1, шаланд—2, дровянок—1.

При этом годные суда требуют значительного ремонта.

Малая заинтересованность Лензолото (временного эксплуататора водных путей, получившего пароходство всего на 5 лет), в улучшении судоходных условий послужила причиной того, что в купленные 1919 г. Ленско-Байкальским ОПС для р. Лены 2 эскаватора, часовой производительностью каждый около 50 куб. метров, не были не только поставлены в работу, но даже оказались брошенными между Иркутском и Леной в том виде и в тех местах, как было в момент отделения Ленского бассейна от Иркутского Рунвода (1922 г.). Лишь в зиму 1925 г. Иркутским Техн. Участком Сибводпути отдельные части совершенно новых и исправных машин были собраны с этого расстояния в 240 верст в одно место в г. Иркутск. Между тем водные пути Ленского бассейна нуждаются в машинах и особенно остро это чувствуется в последние годы, в связи со значительным увеличением грузооборота и затруднениями карбазостроения для сплава по верхней, условно судоходной, Лене.

Такова была судьба технической службы на р. Лене со времени ее отделения от Иркутска и до конца 1925 года.

Таким образом, с 1922 г. р. Лена была отрезана от Иркутска. В этот же период, при образовании Дальне-Восточной Республики, р. Селенга территориально была отнесена к Д. В. Р., и с этим вместе ее эксплуатация и обслуживание (Селенга обслуживалась обстановочной дистанцией Отдела Пути Иркутского Рунвода) были переданы Минист. Транспорта Д. В. Р. На Селенге создано отдельное Госпароходство, взявшее на себя и эксплуатацию и техническое обслуживание пути по р. Селенге. С ликвидацией Министерства Транспорта ДВР река Селенга была подчинена на правах агентства Амурскому Госпароходству с 1923 г.

Обрезанный с юга и севера Иркутский Рунвод с 1923 г. обратился в 5-ый Линейный Водный Отдел Сибирского Округа Путей Сообщения и затем Агентство Западно-Сибирского Госпароходства. Таким образом единый водный путь оказался настолько дифференцированным, что создалась полная невозможность сколько-нибудь нормальной эксплуатации и обслуживания.

К 1923 году, после раздела Госпароходств и Водопутей, мы имели следующую картину—Лена находилась в полном распоряжении треста ВСНХ «Лензолото» (Москва), при чем Н. Лена фактически была передана Якут. Совнаркому (Якутск), Селенга обслуживалась судоходной дистанцией Амурского Управления водными путями (Благовещенск), Ангара и Байкал образовали Технический Участок Управления Водными Путиами Западной Сибири

(Омск). Период с 1923 года по 1925 г. является наиболее ненормальным с точки зрения организации водных путей Восточной Сибири.

Лишь с 1925 г. начался обратный процесс накопления,—обслуживание реки Селенги было передано также Сибводпути (г. Н.-Сибирск) и Иркутск объединил обслуживание единого водного транзита — Селенга, Байкал, Ангара, в виде Технического Участка, с подчинением Зап. Сиб. Упр. Внутр. Водн. Путям. Именно с момента образования в Иркутске Технического Участка начинается подход к более или менее нормальному обслуживанию водных путей.—создается рациональная обстановка, возрастающая из года в год, оборудуется земкараван, в виде эксковатора «Ангарский I й», выпущенного еще в 1919 г., однако, поставленного на судно лишь в 1925 г., начинается ремонт Байкальских гидротехнических сооружений, освещение Байкала с керосина переводится на ацетиленовые фонари-автоматы «Далена» и т. д. С 1925 года впервые на речных путях в Крае,—на р. Селенге вводится ночная освещаемая обстановка.

II, наконец, в 1926 году обслуживание водных путей системы р. Лены также переходит в руки НКПС—в виде Управления Внутренних Водных Путей Ленского бассейна, с подчинением непосредственно Москве и с резиденцией в г. Киренске—таким образом, Ленский бассейн все же не связан с Байкалом и Ангарой и водные пути в Крае все же остаются еще поделенными между двумя организациями—Зап. Сиб. и Ленским Управлениями, объединяющимися лишь в Москве.

Цифровую сводку обследованности и природных элементов рек Восточной Сибири см. таблицы № 1—4, состояние пути и его оборудование—см. таблицу № 5.

Основным мероприятием, лишь при осуществлении которого можно будет говорить о выполнении основных работ на водных путях Края, должно явиться создание единого для Лены, Ангары, Байкала и Селенги Управления Водными Путиами.

В журнале Совещания 11 января 1917 г. при Управлении Внутренних Водных Путей МПС по вопросу улучшения водных путей, использования водных сил, о развитии дорожного строительства и об общих мерах в целях содействия развитию промышленности в Приленском крае и в Прибайкалье—по данному вопросу принято:

«Учреждение Ленско-Байкальского Округа ПС является единственной мерой, которая позволит провести в жизнь намеченную Управлением ВВП широкую программу улучшения рек Ленского и Байкальского бассейнов и даст возможность осуществить правильный надзор за судоходством».

За время войны и революции мы имели опыты самых разнообразных построений, форм и подчинений,—от Москвы до Благовещенска и Якутска.

II весь опыт должен привести к объединению водных путей Края в географическом, административном и хозяйственном центре—в г. Иркутске.

Существующую ныне форму разрозненности водных путей нужно изжить возможно скорее, ибо это является ничем иным, как продолжением проб крайней децентрализации. Технически работа Управления Ленводпути в гор. Киренске за 1000 верст от жел. дороги, при отсутствии регулярной связи с Центром, в уездном городе опять-таки за 1000 верст от Губернского Центра при отсутствии в Киренске регулярной, обеспеченной связи даже с местными центрами—г. Якутском и г. Бодайбо, едва-ли мыслима и решенную форму приходится учитывать лишь, как переходную стадию к организации в Иркутске Ленско-Байкальского Управления Водными путями. Во всяком случае, вне зависимости от местопребывания резиденции Управления, соединение обслужи-

вания водных путей Лены, Ангары, Байкала и Селенги в одном органе необходимо осуществить в самом ближайшем будущем.

До этого момента говорить о нормальной организации работ и выполнении намеченного ниже 5-ти летнего плана едва-ли возможно. Создание Лено-Байкальского Управления Водными Путиами является основным мероприятием по оздоровлению жизни водных путей в Крае.

Что касается форм эксплуатацион.-хозяйственных предприятий (Госпара), то и в этом отношении нельзя не указать на ненормальность существующего ныне положения.

При рассмотрении направлений грузопотока, необходимо отметить поток грузов на север от жел.-дор. магистрали для питания Ленского бассейна и всей ЯАССР и на юг в Монголию. Этот поток грузов от железной дороги в основной массе может следовать по водным путям, причем волок на Лену нужно рассматривать лишь как промежуточный этап, соединяющий два магистральных водных направления.

Является совершенно понятным, что жизнь водных хозяйств двух бассейнов будет наиболее нормальной лишь в случае координированности грузовых операций обоих бассейнов. Взаимно связанная работа даст значительные удобства и гарантии грузоотправителям и послужит толчком к развитию экономики Края вообще.

Существующая ныне необеспеченность в грузопотоке на север достаточно красноречиво свидетельствует о результате отсутствия согласованности в работе Байкальского и Ленского пароходств. Доставка грузов из Иркутска на Качуг вызывает ежегодную бесполезную затрату средств, необеспеченность сроков доставки, наценку на перевозку от 50 коп. до 2 р. с пуда, невозможность перевозки летом тяжеловесов, двухлетний оборот капитала,—все эти обстоятельства могли иметь основание в условиях частной конкуренции и кустарничества Ленских начинаний мирного времени, но в современных условиях являются лишь тяжелым наследием и ничем не оправдываемы, кроме исторической преемственности. Доставка грузов на Качуг, в условно сплавной пункт Лены, совершенно не обеспечивающий дальнейшее передвижение грузов, является тормазом к развитию Лены, ленских перевозок и водного транспорта в Крае.

Бесполезная затрата ежегодно нескольких сот тысяч рублей на временное карбазостроение верхней Лены,—суть ничем не оправдываемая бесхозяйственность, расход, ложащийся тяжелым, непосильным бременем на экономически слабые северные районы.

Между тем, при согласованности работы двух водных хозяйств,—вместо несудоходной Лены от Качуга до Усть-Кута (505 килом.) может быть включен вполне судоходный участок р. Ангары от Иркутска до Б.-Мамыри (475 км.) с заменой Качугского тракта (254 килом.) на Илимский тракт (248 килом.) со значительно лучшим профилем*). Однако, несмотря на очевидную выгодность этого изменения в направлении грузопотока на Север, несмотря на неоднократные по этому поводу постановления местных административных, планирующих, хозяйственных и профессиональных органов,—воз и ныне там. Илимский тракт, начатый постройкой в 1918 году, и поныне представляет мало проезжий проселок. Объяснение нужно искать во взаимной оторванности двух водных транспортных магистралей, в отсутствии плановых подходов и общих усилий и, наконец, в современных формах предприятий, эксплуатирующих

*) Подр. см. Н. Н. Колоссовский: «Материалы к постройке Илимского тракта» Иркутск 1919 г.

водные пути в Крае. Селенгинское Государственное Речное Пароходство (Селенга, Байкал и Ангара) с резиденцией Правления в гор. Верхне-Удинске и два Ленских пароходства, — пароходство Якутеспублики и пароходство концессии Iena Goldberg (а до 1926 г. пароходства Лензолото), — являются совершенно разобщенными предприятиями. Кроме того эти предприятия не носят чисто транспортного характера. Два Ленских пароходства являются подсобными предприятиями основных хозяйственных узко-специальных организаций, т. е. имеют заданием обслуживание каждое своего основного хозяйства, ставя на второй план задачи транспорта вообще. Рассчитывать на введение этими пароходствами новых линий, новых методов в работу, по сравнению с мирным временем, совершенно не приходится. Для хозпредприятия иногда может и бывает выгодным пренебречь убыточностью подсобного транспорта за счет основных достижений в предприятии в целом.

Селенгинское же пароходство, находясь в Верхне-Удинске, от Лены и от всего северного основного грузопотока вообще оторвано. За счет Ангаро-Байкальского грузооборота, пропорционально его размеру, Правление Пароходства, находясь на Селенге, принимает меры к одностороннему развитию селенгинской части хозяйства. Однако, несмотря на искусственно благоприятные условия, — все усилия оказываются тщетными и Ангара и Байкал имеют грузооборот, в 4—5 раз превышающий грузооборот Селенги. Результатом местонахождения Правления Пароходства в Верхне-Удинске является накладной расход в 30—40 тысяч рублей на содержание Правления в пункте, оторванном от основной массы грузооборота, причем излишний расход этот в значительной степени покрывается за счет увеличения фрахтов по Ангаре и Байкалу. Обоснованно и достаточно твердо ненормальность местонахождения резиденции Селенгинского Госпару в Верхне-Удинске разработаны в докладах в Сибирские органы местных организаций. Наиболее интересными являются доклад Иргубисполкома от 31 V—1926 г. о ненормальности составления тарифов по Селенгинскому Госпару на 1926 г. и протоколы расширенного производственного совещания при Верхне-Удинском Райкомводе от 18—20 VI 1926 г. Первым докладом обоснованно разбираются причины, заставившие Пароходство повысить тарифы по Ангаре в 1926 г. в среднем на 30—40%, против 1925 г. как и устанавливается факт самого повышения. Подробный анализ цифр приводит к выводу о чрезмерных накладных расходах по содержанию Правления в Верхне-Удинске. Вторым материалом, в результате всестороннего обсуждения вопроса о рационализации водного хозяйства, делается заключение о необходимости и своевременности перенесения Правления Селенгинского Госпару из Верхне-Удинска в Иркутск. Производственное совещание в г. В.-Удинске в резолюции отмечает, исходя из соблюдения интересов водного хозяйства в районе, необходимость перенесения Правления Пароходства из В.-Удинска в Иркутск, что даст экономию в хозяйстве до 30 тысяч рублей и даст возможность Правлению освоить основной грузопоток на север.

Более подробные обоснования можно найти в указанных выше материалах.

Итак, в отношении эксплуатирующих водные пути организаций необходимо указать на обязательность объединения действий пароходств Ленского и Байкальского бассейнов в освоении грузопотока на север. Лишь при таком объединении будет сдвинут с мертвой точки вопрос окончания постройки Илимского тракта. Объединение действий лучше всего было бы достигнуто созданием единого в обоих бассейнах Государственного Речного Пароходства. Суммарно небольшая цифра грузоперевозок, незначительная численность флота в обоих бассейнах, общность интересов и взаимная связанность грузопотоков,

—являются моментами, говорящими за правильность объединенного управления пароходствами. Водные пути в Крае еще не освоены, не использованы в должной мере, направления грузопотоков не закреплены.—почему и работа пароходств часто носит характер пионерских начинаний (р. Олекма, Алдан, отчасти Вилюй, нижняя Лена в Ленском бассейне; р. Селенга в Монголии, Орхон, Чикой в Селенгинском). Однако, во всяком случае, если невозможно немедленное создание единого объединенного пароходства по тем или иным соображениям государственного порядка, то все же необходимо проведение двух мероприятий:

1. Правление Селенгинского Государственного Речного Пароходства должно быть переведено в Иркутск, дабы Правление могло влиять на работы в районе главной массы грузов, в центре направления грузов на юг и на север. Эта мера, кроме того, даст экономию до 30.000 руб. (до 7%, всей продукции пароходства), что позволит удешевить тарифы и тем помочь развивающейся экономике Края.

2. На Лене должно быть сконструировано одно объединенное пароходство с влиянием на него НКПС в форме участия в этом пароходстве Центрального Правления Пароходств СССР. Существующее ныне положение не обосновывается с точки зрения общепринятых в Союзе положений. Ленское пароходство есть единый в Крае, площадью до 4 миллионов кв. килом., регулятор всей экономики, промышленности, государственной жизни. На Лене и в Якутии других путей сообщения нет. Водные пути призваны выполнять и обслуживать все стороны жизни. И в этом случае отсутствие специально транспортной организации не может создать благоприятные условия к выполнению Ленскими Водными Путиями возложенных на них функций. Два пароходства, одно в виде подсобного органа концессионного золотопромышленного предприятия, другое в виде национального Якутского пароходства с задачей обслуживания нужд Якуторганизаций,—по существу могут и несут лишь функции подсобных органов основных торгово-промышленных предприятий узко местного характера. Задачи же Союза в целом и союзных торгово-промышленных предприятий достаточно разносторонне и плодотворно этими пароходствами обслуживаемы быть не могут. В качестве наглядного примера можно указать на уже начавшуюся по Лене организацию частных и государственных вспомогательных пароходных предприятий. Особенно убедительным является решение Наркомпочтеля о постройке самостоятельного флота для обслуживания почтовых операций.

Лишь при создании единого специального пароходства, с задачей выполнения прежде всего функций транспортного предприятия,—будут избегнуты имеющиеся ныне перебои в работе, изжиты ненормальности и государство не понесет излишних непланомерных расходов по оборудованию и содержанию многочисленных мелких транспортных подсобных предприятий. Лишь при этом условии будет достигнуто наиболее полное и рациональное использование наличного тоннажа и капитальное строительство по Госпару будет соответствовать фактическим нуждам развития общей экономики Края.

На первое время такое объединение возможно мыслить (учитывая имеющуюся на Лене ситуацию) в форме Акционерного Общества Ленского Пароходства, с участием в нем НКПС, концессии Lena Goldfields и ЯАССР на тех или иных условиях.

Чем скорее будут изжиты невязки организационных форм эксплуатационных предприятий на водных путях в обширной Восточной Сибири,—тем скорее возможно будет рассчитывать на сдвиг вперед условий транспорта, каковой, нужно сознаться, по Ленскому бассейну и до настоящего времени мало

чем отличается от времени завоеваний Края казаками, исключая лишь то обстоятельство, что триста лет тому назад река в том же виде, как и сейчас, эксплуатировалась «ладьями», ныне мы имеем карбазы, паузки и изредка пароходы. В значительной массе не соответствующие эксплуатационным данным рек.

Общие задачи развития водных путей Восточной Сибири.

В настоящее время экономическая жизнь В. Сибири восстанавливается: нарождаются новые перспективы к дальнейшему экономическому ее развитию. Поэтому водные пути, являющиеся при колоссальном размере территории, единственными удобными путями связи, должны не только удовлетворять существующую потребность, но и служить опорой и двигателем для такого развития. В силу этого, приведение эксплуатируемых уже путей в должное состояние, восстановление пришедшего в упадок судоходства и расширение его до максимально возможных размеров является делом безотлагательной важности, особенно при условии, что водные пути В. Сибири, в виду невозможности в более или менее ближайшем времени широкого железно-дорожного в ней строительства, долгое время еще будут играть роль главных путей Края. Эти положения определяют то значение, которое имеют и будут вообще иметь водные пути в экономике В. Сибири и дальнейшем ее развитии.

Выше приблизительно были описаны эксплуатационные возможности водных путей Восточной Сибири. Возможности эти велики, однако, современное техническое состояние пути таково, что не может побуждать к развитию эксплуатации. Реки в подавляющей части не тронуты технической службой, примитивны по организации пароходства и подвержены «злостной» конкуренции собачьего, оленьего и иных видов дикого транспорта. И, как это ни смешно, эта конкуренция не есть шутка. В условиях примитивного пути, грозившего авариями, совершенно не обеспечивающего ни отправителя, ни пароходства, даже в большей части не обставленного, при отсутствии надзора и соблюдения правил плавания, при безусловно ненормальной организации структуры пароходства, при отсутствии оборудованных ватонов, пристаней—за последние годы действительно оказывалось, что грузы возможно на равных с пароходством условиях перевозить по зимним тропам. При баснословно дорогих ценах в тайге, выдерживают какие угодно паценки (мука крупчатка на Алданских приисках в 1925 году продавалась Якторгом по 31 р. пуд, при цене в Якутске 8 р. 50 к., в зиму 25—26 г.г. из Иркутска отправляются целыми партиями грузы на Бодайбо по цене за фрахт с нуда 10 р., в настоящее время серьезно обсуждается вопрос о снабжении Алданских приисков не на пароходах по Алдану, а зимней оленьей тропой с р. Лены с ост. Саньяхтат и Тоен-Ары на прииск Незаметный).

Эксплуатировавшийся до последнего года участок р. Селенги от В.-Удинска до Усть-Кякты—только 224 килом., при отсутствии пристаней и необорудованности пути, мог понизить цены на перевозку груза, против цены выючной доставки лишь на 1—2 кон. А, принимая во внимание краткость навигационного периода, будет ясным, что водный путь никаких преимуществ перед выючной доставкой грузов не имел.

Значение, кое должны иметь водные пути в Крае, подробно описано в указанных в начале статьи работах. Здесь же необходимо указать на ту роль, каковую, по нашему мнению, будут занимать водные пути в Крае к 1931 году, к концу пятилетнего планового периода, в случае нормальной их организации как в техническом, так и в эксплуатационном отношениях.

1. Система р. Лены. Магистральные пути для ЯАССР и Севера Иркутской губ., соединяющие Якутию, Витимско-Олекминский и Алданский золото-промышленные районы с Сибирской магистралью, а, следовательно, с политическими и экономическими центрами СССР.

Со времени окончания постройки тракта с Охотского моря в систему р. Май (согласно постановления Дальмеса НКПС ныне организуются окончательные изыскания, при чем к постройке предположен вариант с выходом на р. Маю на устье р. Ляки в 410 килом. об устья р. Маю) реки Ленской системы примут функции навигационной связи Нижне Ленского и Алданского районов с Охотским морем. И, наконец, в случае реализации опытов организации каботажного сообщения устьями рек Лены, Яны, Индигирки и Колымы,—Лена выполнит и снабжение всего огромного оторванного района к северу от Верхоянского и Колымского хребтов. Восточный вариант Севморпути (через Берингов пролив) свяжет Якутию и Ленский бассейн с Тихим Океаном непрерывным водным путем.

К 1931 году реки Ленской системы, как единые пути в Крае, сохранят современное значение. С момента постройки Ленской жел. дор. общий грузооборот по бассейну в первые же годы пужно считать не меньше 10—15 миллионов (в мирное время т. Гляудель исчисляет Ленский грузооборот, включая все местные и сухопутные перевозки, в 26 миллионов пудов). Основными, наиболее интенсивно работающими участками, нужно предполагать—р. Лену от Усть-Кута до Усть-Алдана—2200 килом., Витим от Бодайбо до устья—289 килом., Алдан от г. Томмота до устья—1650 килом. Со времени проведения тракта с Охотского моря на Маю—в интенсивно эксплуатируемые участки будет включена р. Мая от устья до р. Ляки—410 килом. Менее интенсивными участками нужно предполагать—Лену от Усть-Алдана до устья 1870 килом., Вилюй от Сунтар—832 килом., Олекма до Енюка 408 килом., Мая до Нелькана 549 килом., (до провода дороги с Охотского моря). Развитие остальных участков (Кута, Киренга и т. д.) будет зависеть от направления колонизации, направления грузов и т. д., что сейчас едва ли возможно учесть.

2. Система р. Енисея. (Ангара—Байкал—Селенга) а) подъездные пути к Сибирской магистрали для соединения с нею внешней Монголии, Приангарья и прибрежной полосы оз. Байкал, б) магистральный путь от Монголии до Енисея и, при его посредстве, до Северного Морского пути.

Река Селенга, оз. Байкал и р. Ангара будут обслуживать при этом: а) непрерывный водный транзит из Монголии, б) снабжение монгольским сырьем кожевенной промышленности Иркутской губ., ВМАСР, в) питание Монголии предметами фабрично-заводской промышленности СССР, г) связь золотопромышленных районов и Витимской и Баргузинской тайги с Иркутском и В.-Удинском, как питающими центрами, д) связь с байкальской рыбопромышленностью и пушными районами Прибайкалья, е) питание Ленского бассейна и Якутии,—с момента окончания постройки Илимтракта. ж) постройку Ленской жел. дороги, как основной путь снабжения постройки.

Предположительно можно считать, что к 1931 году грузооборот достигнет минимально 8.000.000 пудов. Основным направлением нужно предполагать: устье р. Хануй-Гол по р. Селенге до с. Б. Мамырь по р. Ангаре—1500 килом. и оз. Байкал—в один конец по судовому ходу—866 килом. Второстепенными направлениями нужно считать р. Оку, Верхнюю Ангару, Баргузин.

3. Система Амура. Подъездные пути к Сибирской магистрали и к водной магистрали Д. Востока—р. Амуру.

При построении приводимых ниже подсчетов 5-ти-летнего плана водно-технического строительства принят грузооборот к 1931 году по рекам Лено-Байкальских систем в 12 миллионов пудов, грузооборот совершенно реальный, как то видно из приведенных выше данных. При среднем пробеге в 1000 килом., что безусловно является уменьшенным, весь план построен из расчета 12 миллиардов пудо-килол. грузов за судами и до 3 миллиардов пудо-килол. сляви. грузов.

Приводимый ниже план разбивается на два независимых задания, — водно-технические работы, подлежащие выполнению службой водных путей, и на восстановление эксплуатационного хозяйства водного транспорта на реках Восточной Сибири. К первым работам относятся изыскания, обслуживание пути и все работы в русле рек с устройством затонов общего пользования и защитных пристанских ограждений, ко вторым—восстановление и постройка эксплуатационного тоннажа, пристаней и пристанских сооружений и т. п. подсобных транспорту служб.

Работы по приведению водных путей в нормальное состояние, выполняемые линейными управлениями Центр. Управления Водными Путиами Нар. Ком. Путей Сообщения, относятся на госбюджет Союза, вторые же работы, выполняемые Государственными эксплуатирующими организациями—Госпароходствами, строятся на основе хозяйственных планов по сальдо-бюджету.

Пояснения к 5-ти летнему плану технических работ на водных путях Восточной Сибири.

Приступая к составлению 5-ти летнего плана работ на реках Восточной Сибири, приходится подходить к нему с несколько иной точки зрения, чем это имеет место на культурных развитых водных путях Европейской части СССР или даже Западн. Сибири и Дальн. Востока. Основная разница заключается в том, что водные пути Восточной Сибири были застигнуты мировой войной, а затем и последовавшей экономической разрухой в стадии совершенно неустроенного первобытного хозяйства.

В то время, как даже в бассейне Амура на 1915 год мы имели уже налаженный, планомерно работавший путейский аппарат,—Управление Водными Путиами Амурского бассейна, на р.р. Восточной Сибири подобной организации создано еще не было, они еще лишь исследовались «Партией по исследованию рек Ленского бассейна». Поэтому естественно, что, если по отношению к рекам в прошлом благоустроенным, с развитыми водными путями, пятилетка должна предусматривать доведение водных путей до уровня 1913—1916 г.г., уровня технически нормально обслуживаемых водных путей с гарантированными глубинами, обставленным безопасным фарватером и т. д., то в отношении водных путей Восточной Сибири план должен представлять реализацию проектов и заданий, имевших место в 1915—1916 годах. За время с 1915 по 1925 г. на водных путях Восточной Сибири не достигнуто даже объединения и создания надлежащих форм обслуживания и эксплуатации, не говоря уже о каком либо выполнении плана работ, имевшегося в 1916 г. (за исключением исследовательских работ). Период времени с 1916 г. до настоящего времени в деле водного строительства Восточной Сибири утрачен и ныне мы должны приступить к тем работам, к созданию тех основных форм организации, каковые были разработаны в 1916 году Управлением Внутренних Водных Путей МПС.

Итак, основой настоящего пятилетнего плана должно быть принято осуществление разработанного в 1916 г. Управлением Внутренних Водных Путей МПС плана строительства на водных путях Восточной Сибири.

В этот план должны быть внесены коррективы и дополнения, на основе выявившихся ныне экономических данных, лишь намечавшихся в 1916 г. (открытие Алданского золотопромышленного района, развитие связи по р. Селенге с Монголией, усиленный экспорт авиа-леса с Байкала и т. д.), а также должен быть учтен и использован опыт последних лет и, главным образом, результаты выполненных исследований рек. Именно исследование является единственной работой, непрерывно производившейся на реках Восточной Сибири с 1911 по 1926 г. и давшей подробный и ценный материал по большинству рек*).

Таким образом, намеченный 5-ти летний план предполагает учесть экономическое развитие Восточной Сибири, ибо упомянутый выше план работ Упр. ВВП МПС строился точно на основе нарождавшейся к 1916 г. экономики, а ныне действительность уже превзошла намечавшиеся тогда перспективы. Открытие Алданского золотопромышленного района, образование Якутской Автономной Социалистической Советской Республики, образование Бурят-Монгольской АССР, послужили причиной к тому, что грузооборот на Лене уже превысил довоенные нормы, река Селенга уже реально становится водной связью нашего Союза с Монголией, что ставит водный путь по реке Селенге в ряд общесоюзного значения.

В силу того, что верхнее течение реки Селенги, находящееся в пределах Монголии, представляет неразрывный водный путь с системой Байкала и Ангары, в 5-ти летний план введены работы по монгольскому течению р. Селенги. То же должно быть сказано и в отношении к нижнему течению р. Лены, находящемуся в пределах ЯАССР.

В план водно-технических работ не вошли работы по капитальному улучшению судоходных условий рек Восточной Сибири, как приспособление Ангарских порогов (шлюзование), организация рейсов и устройство перегрузочного порта в устье р. Лены, восстановление разрушенной Байкальской переправы и тому подобные работы масштаба крупного капитального строительства.

В виду описанного выше отсутствия надлежащего опыта и истории водно-технических работ на р. р. Восточной Сибири, необходимы некоторые объяснения по наиболее существенным для развития судоходства работам. При составлении как пояснений, так и плана, кроме архивных данных «Партин по исследованию рек Ленского и Байкальского бассейнов» Сибводпути использованы сведения техника В. Д. Калинина-Иванова, начальника II-й дистанции Ленводпути.

Обстановка фарватера рек береговыми и плавучими знаками имеет громадное значение для судоходства, давая судоводителям возможность беспрепятственного плавания по водным путям, изобилующим, особенно в летнюю меженную воду, весьма значительным числом подводных и надводных препятствий; правильная постановка обстановочных знаков и их численность являются главнейшими факторами безопасности движения судов. Обстановка бывает дневная и ночная, т. е. с освещением в ночное время и без освещения. В первом случае, при наличии освещения и его густоты, судоходство может производиться беспрепятственно полные сутки, во втором—в темные ночи суда должны вставать на почевку, что значительно уменьшает их производительность, влияет на себестоимость перевозки и вызывает увеличение фрахта.

* Подробности смотр. В. М. Малышев и И. Ф. Молодых. «Исследования рек Восточной Сибири». Иркутск, 1924 г.; В. Д. Колпаков. «Отчет о работе партии по исследованию р. р. Ленского бассейна». Иркутск, 1919 год.

О нуждах развития обстановки фарватера сигналом рек Ленского бассейна не приходится говорить, достаточно вспомнить, что сейчас обставляется лишь 20% протяжения эксплуатируемых путей, а 80% находятся в перво-бытном состоянии.

В первую очередь необходимо устроить хоть-бы обстановку ориентировочного типа на главной магистрали ср. Лены «Витим-Якутск», где совершается правильное почтово-пассажирско-буксирное движение, одновременно нужна и обстановка на Алдану для обеспечения судоходства и развития там открытых приисков.

До сих пор в Ленском бассейне освещаемой обстановки нет, что безусловно для Ленского судоходства является значительным минусом; суда в темные ночи и туманы тратят бесполезно много времени на простой или, если идут, то весьма рискуют получить аварию. Кратковременный срок навигации в Ленских условиях (около 4-х месяцев) подтверждает необходимость оборудования ночной освещаемой обстановки. Недостаток флота на первое время может быть ослаблен лишь полным использованием навигации, путем уменьшения простоя судов.

Наконец, необходимо введение плавучей обстановки. Отсутствие дноуглубительных снарядов и невозможность очистки мелких опечков и небольших кос на перекатах, требует в межень устройства плавучей обстановки, каковая частично с 1923 года начала применяться в самом простом виде: плавучие вежи и деревянные бакена, которыми обставляются наиболее мелкие серьезные перекаты. Устраивавшаяся плавучая обстановка на Лене (вежами, бакенами) оставалась без всякого наблюдения в течение 1½—2 месяцев, чего нельзя допустить при наличии значительных скоростей на перекатах и значительного колебания горизонта воды (см. таблицу 2). Поэтому устройство плавучей обстановки безусловно потребует содержания надлежащего обстановочного персонала, что на Лене места не имело.

Что касается рек Ангары, Селенги и оз. Байкал, то, как уже сказано выше, применяемый ныне опыт является удачным и необходимо лишь от опытов перейти к нормальному и полному выполнению обстановочной службы, т. е. создать и освещение и достаточную густоту обстановки. При этом в первую очередь должно быть обращено внимание на создание обстановки на Монгольских участках течения р. Селенги, на освещение р. Ангары и, наконец, на увеличение числа маячных огней на Байкале. На Байкале же необходимо введение звуковой обстановки. В настоящее время наиболее серьезным препятствием для плавания по Байкалу, причиной всех аварий и неудач являются Байкальские штормы громадной силы, обычно сопряженные осенью с туманами. И когда гарантия правильности курса необходима особенно остро в туманы, световая обстановка помочь бессильна. Необходимо введение звуковой обстановки хотя-бы в 5-ти наиболее серьезных пунктах. Тип звуковой обстановки желательно морской.

Подходя к подсчету мер по созданию нормальной обстановки по 5-ти летнему плану, водные пути Восточной Сибири необходимо разделить на нижеследующие категории:

1. Участки с густым движением судов в продолжении всей навигации.
2. Участки с редким, но регулярным движением судов в продолжение всей навигации.
3. Участки с движением только в большую воду или в известный период навигации.
4. Участки, требующие ориентировочной обстановки для сплава грузов.

К I категории нужно отнести: р. Лену от Усть-Кута до Витима—702 в., р. Витим от Бодайбо до устья—274 в., р. Селенга от В.-Удинска до Усть-Кяхты—207 в., всего 1183 версты.

Ко II-й категории—р. Ангара от Истока до Братского Острога—600 в., р. Ока от Долоново до устья—32 в., р. Селенга от Эгин-Гола до Усть-Кяхты и от В.-Удинска до устья—510 в., р. Орхон от устья до Хара-Гола—210 в., оз. Байкал—810 в., р. Лена от Витима до Булупа—2885 в., р. Витим от Бодайбо до Оропского порога—240 в., р. Алдан от устья до р. Томмот—1800 в., р. Вилюй от устья до г. Вилюйска—450 в., всего 7565 верст.

К III-й категории—р. Селенга от Хануй-Гола до устья Эгин-Гола—150 в., р. Орхон от Хара-Гола до р. Толы—100 в., р. Баргузин от г. Баргузин до устья—90 в., р. В.-Ангара от Верхне-Ангарека до устья—240 в., р. Лена от Булуна до устья—471 в., р. Олекма от устья до Енюка—385 в., р. Мая от Нелькана до устья—515 в., р. Чара от устья на 500 в., р. Жуя от устья—150 в., всего 2603 версты.

К IV-й категории—р. Баргузин от устья р. Гарги до г. Баргузина—150 в., р. Китой—100 в., р. Ока—100 в., р. Кута—60 в., р. Киренга—250 в., р. Витим от с. Романовского до Оропского порога—912 в., р. Алдан от устья р. Чуги до г. Томмот—270 в., р. Олекма от Бармакиты до Енюка—783 в., р. Тунгир от Тупика до устья—287 в., р. Вилюй от устья р. Чоны до Сунтар—500 в., всего 3412 верст.

Таким образом в отношении интенсивности судоходства в эксплуатации реки Восточной Сибири подразделяются на 4 категории следующими цифрами по протяжению:

I-я категория—1183 версты, II-я категория—7565 верст, III-я категория—2603 версты, IV-я категория—3412 верст.

Некоторые реки, отнесенные нами ко II-й категории, протекая в местностях, перерезанных горными хребтами и отрогами, хотя и не с густым движением судов, однако, требует к себе самого внимательного отношения со стороны обстановки, усиления числа постов и знаков (р. Витим выше Бодайбо, р. Алдан выше Учур и т. д.).

Что касается распределения потребной обстановки по годам 5-ти летнего плана, то тут необходимо подразделение перечисленных выше участков рек на ранее имевшие обстановку и требующие лишь ее восстановления и на требующие устройства новой обстановки неосвещаемой и освещаемой. При таком подразделении можно наметить следующую программу обстановочных работ по годам *).

Восстановление и ремонт обстановки.

Категории путей	Протяжение в верстах						Примечание
	1926	1927	1928	1929	1930	Всего	
I	402	300	207	150	124	1183	
II	500	360	330	330	130	1650	

*) Подробности см. вышеуказанный план на водных путях Восточн. Сибири И. Ф. Молодых.

Устройство новой неосвещаемой обстановки.

Категории путей	Протяжение в верстах						Приме- чание
	1926	1927	1928	1929	1930	Всего	
I	—	—	—	—	—	—	
II	1470	1050	1335	1300	600	5755	
III	—	90	633	940	1338	3001	
IV	—	—	553	1250	1509	3312	

Устройство новой освещаемой обстановки.

Категории путей	Протяжение в верстах						Приме- чание
	1926	1927	1928	1929	1930	Всего	
I.	471	451	372	—	—	1293	
II	100	250	800	950	785	2885	

Землечерпание—на водных путях является, по существу, самой нужной и радикальной работой по улучшению судоходных условий рек.

Как уже кратко указано выше, землечерпание на р. р. Восточной Сибири началось лишь с 1918 года, когда приступил к работам эксковатор «Ленский 1-й» (фирмы Присман), маломощный снаряд производительностью до 2 куб. саж. в час. Снаряд был поставлен для работ на транзите плеса Жигалово-Усть-Кут. Однако, непригодность снаряда, неудовлетворительность конструкции и маломощность его не дали реальных результатов по улучшению транзитной глубины на всем участке, хотя определенно доказали практическую возможность и целесообразность землечерпания при устойчивости прорезей на Лене (на двух углубленных перекатах была дана минимальная глубина в 5 четв., сохраняющаяся и до настоящего времени т.-е. в течение 7 лет). Землечерпание на транзите может быть рациональным лишь при достаточном числе и мощности снарядов, для возможности по всему плесу дать минимальную гарантированную глубину. В 1919 году были приобретены еще 4 снаряда типа одноковшевых эксковаторов, производительностью до 5 куб. саж. в час каждый. Из них два предназначались на Лену и два на Ангару.

Землечерпание на рр. Восточной Сибири ныне является неотложно необходимым. Оно необходимо и для транзитных работ частью совместно с выправительными работами и по созданию затонов, надобность в коих становится уже неотложной. Два новых Ленских снаряда не поставлены в работу до настоящего времени и даже еще не вывезены на Лену; один из Ангарских

оборудований в 1925 году и показал значительную продуктивность при работах по углублению ковша затона «Чудьяма» на р. Ангаре, когда уже в зимних условиях (ноябрь—декабрь) было вынуто 1100 куб. саж. грунта. В 1926 году эксковатор переброшен на р. Селенгу для углубления (вернее, полной выработки) ковша нового затона у г. В.-Удинска—и Ангара и Байкал опять-таки остаются без снаряда. Между тем, для доказательства необходимости снаряда на Ангаре достаточно указать на тот факт, что река Ангара вскрывается в конце марта—начале апреля, а судоходство открывается в конце мая—из-за недостаточности глубин в весенние месяцы в истоке и на двух перекатах плеса Иркутск—Балаганск, благодаря чему, таким образом, теряется 1½—2 месяца навигации. Между тем, на Ангаре имеются на лицо весьма благоприятные условия для транзитного землечерпания, ибо совершенно неперемываемое ложе дает устойчивые прорези. Навигация 1926 г. является эрой в истории землечерпания на р. Селенге; впервые произведено пробное углубление одного из нормирующих перекатов и приступлено к углублению ковша В.-Удинского затона.

5-ти летний план землечерпательных работ на водных путях Восточной Сибири должен предусматривать два самостоятельных, почти одинаково неотложных и важных задания:

а) на транзите по созданию гарантированных глубин на наиболее интенсивно эксплуатируемых участках водных путей;

б) в затонах и пристанях, разработка ковшей затонов и подходов к пристаням.

а) В отношении работ на транзите к концу 5-ти летнего планового периода необходимо наметить следующие минимально гарантированные глубины (этот минимум несколько сокращен против указанного выше плана Управл. Вн. Водн. Путей МПС) на участках рек.

№ по порядку	Название рек и участков	Протяжение в километрах	Сущест. глубина в межень в метрах	Глубина в межень к концу планов периода в метрах	Примечание
1	Р. Ангара от истока до Братск. остр.	654	0,90	1,50	Параллельно с землечерпан. необходима постан. камнеборн. работ. Работы желательны вести эксковатором, ввиду тверд. грунта.
2	Р. Селенга от уст. Орхона до оз. Байкал	436	0,70	1,10	Параллельно с выправительн. работ. необходима многочерпаковая машина.
3	Р. Лена от Жигалово до Усть-Кута	339	0,60	1,00	Парал. с выправит.
4	От Усть-Кута до Витима	749	1,00	1,30	Ниже Витима естествен. глубина 1,5—2,0 метр.
5	Р. Витим—Бодайбо устье	289	1,00	1,30	Парал. с камнеборными работами.
6	Р. Алдан—г. Томмот устье р. Учуга	370	0,80	1,20	Тоже; ниже Учуга глубина, повидимому, ниже 1,2 метр. не падает. Желательна работа эксковатором.

б) Что касается землечерпания при затоноустройстве и у пристаней, то в этом отношении необходимо выполнение следующих, наиболее крупных работ:

1) По р. Ангаре углубление ковша затона у «верхней пристани» г. Иркутска. каковой затон проектируется, как единственный для большей части Ангаро-Байкальского флота (за исключением части глубоководных Байкальских судов). Пользуемая ныне, как затон, курья в устье р. Иркуты у г. Иркутска, находится на левом берегу Ангары, почему во время ледоходов не связана с городом и, благодаря ежегодной затопляемости всей площади берега у курьи во время ледостава на Ангаре и ледохода на Иркуте,—совершенно неудобна для ремонтных работ. Устройство затона у верхней пристани по углублению истока Ангары позволит частью сконцентрировать в этом затоне и ремонт Байкальского флота. Проект намечен. По землечерпанию необходима выемка 2500 куб. саж.

Кроме того на Ангаре необходимо углубление подходов к пристаням—Заярской, Балаганской. Работа будет выполнена в свободное время от транзитных работ.

2) По озеру Байкал. Углубление гавани «Товарной» пристани в Листвянке (ремонт Байкальского флота). Работа небольшая по объему (до 500 куб. саж.) однако совершенно неотложная. Вследствие отсутствия снаряда приходится углублять в ручную (конечно, с результатами лишь на одну навигацию).

3) На р. Селенге. Устройство ковша начатого постройкой затона (речного порта) у г. В.-Удинска. Ограждение затона уже начато и необходимо создание ковша,—до 15.000 куб. саж. грунта (при работе имеющимся экскаватором эта работа займет 3 навигации). Кроме того расчистка входа в Зарубинский затон вблизи Усть-Кяхты.

4) Река Лена. Углубление ковша проектируемых затонов в Усть-Куте (в связи с поставленной в первую очередь постройкой Ленской жел. дороги ст. Тулун—Усть-Кут), в г. Якутске (отстой и ремонт всего флота, рейсирующего по Нижн. Лене, Вилюю, Алдану). Отсутствие затона на Н. Лене вообще ставит судоходство в чрезвычайно тяжелые условия работы, ограничивая и без того недостаточный период навигации необходимостью отстоя судов в загонах Верхн. Лены. Открытие золотых приисков на Алдане и вследствие этого сильное развитие судоходства по Алдану, намеченная постройка тракта с Охотского моря на Маю—заставляют считать эту работу первоочередной. В связи с работой в ковше Якутского затона должна быть поставлена работа по обеспечению подхода к Якутской пристани, куда ныне пароходы заходят лишь в периоды большой воды, вследствие заноса левой протоки р. Лены, на берегу которой расположена пристань Якутск. В последние годы доходило до того, что пароходы останавливались в 25 верстах от Якутска. И, наконец, работы в ковше затона «Бурого» на р. Витиме, каковой затон был намечен еще в 1913 году местным совещанием. Проекты по этим работам имеются и общий размер землечерпания выразится около 30.000 куб. саж.

Кроме того необходимо углубление подходов к некоторым пристаням на Лене и Вилюе, каковые работы будут выполнены в свободное время от транзитных работ, а также частичное углубление ковшей уже существующих затонов—Киренского, Жигаловского, Воронцовского.

Таковы, кратко, задачи землечерпания на первые 5 лет на водных путях Восточной Сибири.

Исследования и изыскания и опытно-изыскательские рейсы.

В то время, как на более развитых в эксплуатационном отношении реках Западной Сибири, России и даже Амура, с установившейся и твердо намеченной экономикой обслуживаемых районов, исследования получают уже второстепенное значение, имея заданием проектирование более или менее отдаленных по времени проектов и капитальных улучшений пути, в то же время в Восточной Сибири, где каждый день может открыть совершенно неожиданные перспективы разработки ценных ископаемых и иных промыслов (например, Алданск. месторождения, открытые в 1922 году и ныне кардинально изменяющие направление золотодобывающей промышленности, резкое развитие вывоза Байкальского авна-леса и т. п.), где наши знания о Крае и его возможностях ничтожны, где мощные водные потоки с тысячами верст судоходного протяжения и с несколькимистами куб. саж. секундного расхода не только не эксплуатируются, не только не выяснены условия их судоходства, но по многим из них нет даже сколько-нибудь точных обзорных карт,— в Восточной Сибири задача изучения рек, как водных путей,— есть задача сегодняшнего дня.

Суммарное протяжение судоходных и сплавных участков рек в обоих бассейнах выражается цифрой около 24.000 верст. В этот подсчет не вошли реки бассейна Сев. Ледовитого Океана (Колыма, Индигирка, Яна, Оленек, Анабара, Хатанга и др.), донные исследования еще не затронутые, дающие около 8.000 верст судоходного протяжения и тяготеющими к Ленскому бассейну. Таким образом, общее протяжение судоходных участков рек Восточной Сибири нужно считать около 32.000 верст.

Инструментальные с'емки выполнено около 2.750 верст, рекогносцировочных с'емок, дополняющих инструментальные, около 12.000 верст, всего около 15.000 в. Следовательно, нам более или менее известны 45%, а об остальных же 55% мы не знаем почти ничего.

К этой категории относятся все реки бассейна Сев. Ледовитого Океана (Хатанга, Оленек, Яна, Индигирка, Колыма и др.) по которым нет никаких плановых данных; затем бассейны притоков Лены: Вилюя, Чоны, Алдана*) (в верхней части его течения), ряд меньших по площади бассейнов, но существенных все же и по длине и по значению притоков Лены (реки Киренга, Кута, Чуя, Пеледуй, Нюя, Б. Патом, Черендеева, Синяя и др.), притоки р. Ангары (р. Ока, Ия, Илим) Подкаменная и Нижняя Тунгуски и др., переисчисление которых заняло бы слишком много места. Не удалось также произвести точную нивелировку между г. Иркутском и р. Леной и вся инструментальная нивелировка сплошным протяжением до 1.500 в. базируется на барометрической отметке метеорологической станции в с. Омолое.

Исследование водных путей, как работа характера наблюдательного в большей своей части, требует относительно длительного периода времени. Данные о горизонте и расходах воды в реке, нужные одинаково как для целей гидротехнических, так и для судоходства, могут быть сколько-нибудь достоверны лишь при многолетних наблюдениях. Мы же имеем сейчас мощные реки большого протяжения, на которых даже водомерные наблюдения не начаты. На ряде крупных рек водомерные посты, расположенные на расстоянии 500 и более верст друг от друга, функционируют один, два, три года.

Для того, чтобы данные эти можно было обобщить и строить на них какие либо заключения, нужен минимально десятилетний период, а какие запросы в течение этих десяти лет будут предъявлены водным путям, сейчас указать трудно.

*) Рекогносцировочно-маршрутные исследования Алдана выполнены только 1925 году. Гидролог. Отрядом Якутск. Экспед. Академии Наук СССР. совместно с «Партией по исслед. рр. Ленского и Байк. бас-ов» Сибводпути; исследования Вилюя организованы той же «Партией» только в 1926 году.

В настоящее же время, вместо развития этого рода работ, они ликвидируются *).

Очередные задачи по исследованиям и изысканиям разбиваются на следующие группы:

1. Водомерные наблюдения, 2. Гидрометрические изучения. 3. Съёмочно-описные работы и общие исследования.

Работы по этим трем пунктам на ближайшие пять лет должны быть отмечены, примерно, в следующем виде:

I. Восстановления и устройство основной сети водомерных постов (кроме существующих)

Название рек	1926		1927		1928		1929		1930		Итого постов
	Восстан.	Уст. нов.	Восстан.	Уст. нов.	Восстан.	Уст. нов.	Восстан.	Уст. нов.	Восстан.	Уст. нов.	
Ангара и Илим . . .	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	6
Селенга с притоками	1	2	1	2	1	2	—	—	—	—	9
Баргузин и В. Ангара	—	—	1	1	—	2	—	—	—	—	4
Лена с притоками . .	10	7	1	6	—	1	—	—	—	—	25
Реки Северн. Ледовитого Океана	—	2	—	6	—	—	—	—	—	2	10
Н. Тунгуска	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2
Итого	13	12	4	17	2	6	—	—	—	2	56

В состав восстановления водомерных постов входят, главным образом, такие, которые прежде действовали, но в настоящее время или закрыты совсем и бездействуют в виду отсутствия их ежегодной поверки (удаленность, разбросанность на громадном протяжении) или закрыты после производившихся исследований судоходных условий рек.

Стрытие новых водопостов по Ангаре необходимо в виду намечающихся землеземлечерпательных и дноочистительных работ и для подготовки материалов по составлению проекта приспособления для судоходства Ангарских порогов. Посты по рр. В. Ангаре и Баргузину необходимы в связи с намечающейся эксплуатацией рек. Посты по системе реки Селенги в Монголии, как совершенно необходимые для развития судоходства, в связи с выполняющимися выправительными работами.

Относительно Лены приходится особенно отметить, что сейчас на Лене от Витима до взморья хотя и рейсируют пароходы, но водомерных постов совсем нет. На рр. Куте и Купе следует восстановить посты в связи с будущей постройкой Илимского шоссе или жел. дороги. На Киренге—необходимо теперь же поставить 3 поста, имея в виду, что в скором времени предстоит исследования судоходных условий этой реки. На р. Витиме нет постов

* Подробности см. вышеуказан. работы: В. М. Малышев и И. Ф. Молодых «Исследования рек Восточной Сибири» и И. Ф. Молодых «Задачи водопутей в Восточной Сибири»—Иркутск, 1925—26 г.

выше Бодайбо, хотя там производится судоходство на протяжении 200 верст (до Делюн-Оронского порога). Необходимо установить в виду этого один пост ниже порога, а другой в с. Романовском (Забайкалье), со стороны котороговозможен сплав плотов. На р. Тунгире следует поставить два поста, которые были установлены во время исследований. По Вилюю, Алдану и Мае надо восстановить все действовавшие там водомерные посты.

На Нижней Тунгуске—восстановление одного действовавшего и устройство одного нового постов вызывается тем, что исследования этой реки еще не закончены и намечаются в ближайшее время. На остальных реках, впадающих в Сев. Ледовитый Океан, устройство постов необходимо, в виду предстоящих их исследований и эксплуатации. Заранее устроенные водопосты и наблюдения безусловно имеют важное значение.

Если к указанному числу постов прибавить 22 действующих на реках Восточной Сибири сейчас, то к концу 1930 года основная сеть водопостов рек Ангары, системы Байкала, Селенги, всего Ленбасса и рек, впадающих в Северный Ледовитый Океан (Колыма и др.), должна состоять не менее, как из 75—80 водомерных постов, из коих годовых—50 и остальные навигационные:

II. Организация гидрометрических станций.

№ по порядку	Название рек и пунктов	1926	1927	1928	1929	1930	Общее число лет работы	Итого станций
1	Р. Ангара	—	1	—	—	1	1	2
2	Р. Селенга	—	1	1	—	—	4	2
3	Система Байкала . .	—	—	1	—	—	3	1
4	Р. Лена от Качуга до впадения	1	1	—	1	—	6	3
5	Притоки Лены (Вилюй, Алдан и др.).	—	1	1	1	—	6	3
6	Реки Сев. Лед. Океана (Яна, Индигирка, Колыма)	—	1	1	1	—	6	3
Итого		1	5	4	3	1	—	14

Организация гидрометрических пунктов вызывается весьма малым количеством, почти полным отсутствием материалов, характеризующих режим рек Восточной Сибири. По р. Ангаре мы имеем необработанные данные Буретской станции за 2 года, по Русской Селенге (кроме случайных одиночных 5-ти наблюдений Старицкого при случайных горизонтах 1904—9 г.г.) наблюдений совсем не производилось.

В довоенное время на главной магистрали Лены производились стационарные гидрометрические наблюдения в 1912—16 г.г. только в верховьях.

(до Змеиновой), сведений же по р. Ср. и Нижн. Лене нет никаких: неизвестно какой расход воды у главных пристаней—Олекма, Якутска, также до впадения в Лену ее значительных притоков (Витим, Олекма, Вилюй, Алдан). На притоках Лены (кроме Витима и Алдана) долговременных гидрометрических наблюдений нигде не производилось, определения расходов воды, при исследовании судоходных условий этих притоков, делались лишь один—два—три раза при этом, конечно, не могли захватить предельную амплитуду колебания.

Необходимо оговориться, что если за недостатком ассигнований в ближайшие годы нельзя будет учредить постоянные гидрометрические станции, то все же следует обратить внимание на оборудование технических органов Водопути (дистанций, частично водопостов) необходимыми принадлежностями и инструментами (секундомеры, вертушки, батометры-тахиметры, шесты) и обязательно включить в ежегодную программу работ Водопути: а) определение летучих расходов воды при высоком весеннем, меженном, летнем, также зимнем горизонтах воды; б) определение скоростей течения на перекатах при различных горизонтах.

Необходимость в гидрометрических работах вызывается: а) отсутствием данных основных элементов эксплуатации, в целях осуществления научных методов эксплуатации флота—правильности расчета буксирных возов, переделка буксирности пароходов и т. д. Эти данные ныне совершенно отсутствую; б) в целях рационального использования водной энергии для будущего развития электрофикации, основного мероприятия для развития горной промышленности всей Восточной Сибири.

III. Съемочно-описные работы и общие исследования судоходных условий рек.

№ по порядку	Наименование рек и участков	Категория работ	В верстах					Примечание	
			1926	1927	1928	1929	1930		Итого
1	Р. Ангара от Иркутска до порог.	II	—	240	300	—	—	540	Опись по инстр. № 2.
2	Р. Ангара в истоке и порогах	I	5	—	—	—	300	305	Для сост. проекта улучшен. суд. условий.
3	Р. Селенга от границы до Байкала	II	—	—	390	—	—	390	Для сост. проекта улучшен. судоходн. условий.
4	Система р. Селенги в пред. Монголии	III	—	—	600	—	—	600	Коррект. и дополн. опись.
5	Р. Илим (приток р. Ангара)	III	400	—	—	—	—	400	Маршрут. опись.
6	Р. Ангара от устья Илима до впадения в Енисей	III	900	—	—	—	—	900	Коррект. и дополнител. опись.
7	Р. Лена от Витима до взморья	II	—	1132	2000	—	—	1132	Коррект. дополн. описей 1921 г.
8	Р. Лена от Истока до Качуга	III	—	—	150	—	—	150	Изучен. условий питания.

№ № по порядку.	Наименование рек и участков.	Категор. работ.	В верстах.					Итого	Примечание.
			1926	1927	1928	1929	1930		
9	Р. Видлой от Улахан-порога до устья	II	600	600	—	—	—	1200	Инструкц. № 2.
10	Тоже от устья В. Ваны до Улахан-порога и по Чоне	III	1500	—	—	—	—	1500	Инстр. № 3.
11	Р. Н. Тунгуска от Подволочного до устья	III	600	1500	—	—	—	2100	Инструкц. №№ 2 и 3.
12	Р. Тымптон и Амга (пр. Алдана)	III	—	1800	—	—	—	1800	»
13	Притоки Лены (Кута, Киренга, Намана, Синяя и др.)	III	—	500	500	500	500	2000	Инстр. № 3.
14	Р. Колыма от Сеймчан до взморья	III	—	1000	1000	—	—	2000	Инструкц. №№ 2 и 3.
15	Р. Индигирка от Зашивер взморья	III	—	—	600	1000	—	1600	»
16	Р. Яна от перевала с Якутска до взморья	III	—	—	—	500	900	1400	»
Итого			—	—	—	—	—	20017	

По категориям исследований:

1-я категория—305 верст (инструментальная опись, по инструкции № 1 подробных исследований).

2-я категория—2130 верст (инструментальная опись, по инструкции № 2 облегченных исследований).

3-я категория—7582 версты (полуинструментальн. рекогносциров. исследования и корректурные описи, применительно к инструкции № 3).

Поясняя к описанным работам подробно даны в указанных выше работах—Гляудель, Малышев, Молодых.

Без выполнения намеченного плана исследований едва-ли возможно говорить об использовании и сколько-нибудь рациональной постановке как эксплуатации, так и технических работ на водных путях Восточной Сибири. Приведенной выше программой предусматриваются лишь новые работы по рекам, где совершенно нет материалов исследований. Поэтому участки рек, по коим есть хотя-бы устарелый съёмочный материал по инструкции № 2—в программу не включены (за исключением русской Селенги).

Пятилетний план технических работ.

В план этих работ должны войти следующие работы:

1. Ремонт и восстановление технического парового и непарового флота.
2. Обстановка, приведение ее в порядок.
3. Гидротехнические работы.

4. Строительные работы.
5. Дноочистительные работы.
6. Исследования и изыскания.
7. Жилищное строительство,

1. Ремонт и постройка технич. флота.

Прежде, чем приступить к составлению плана восстановления технического флота, необходимо определить число землечерпательных снарядов, паротеилоходов и непаровых единиц, потребное для работ к концу планового чериззда, каковым принимаем 1931 год, и установить годность имеющегося флота для этих работ.

Определение потребного флота можно вывести из следующих соображений.

а) К 1931 году (к началу второго 5-ти летнего периода) нужно определенно считать, что в интенсивные (1-я категория путей) будут включены система р. Селенги в Монголии, озеро Байкал и Ангара, на Лене—р. Вилюй, р. Алдан, р. Мая и нижняя Лена.

В зависимости от такового увеличения интенсивно эксплуатируемых водных путей к концу планового периода, число, имеющихся в настоящее время, обстановочных дистанций должно возрасти на Монгольскую дистанцию по Селенге и на Байкальскую, т. е. в Ангаро-Байкальском районе будет 4 дистанции вместо существующих 2-х. На Лене уже с будущего года должны образоваться Алданская, затем Нижне-Ленская (ниже Витима) и, наконец, Вилюйская дистанция,—таким образом, будет 6 дистанций, вместо имеющихся 3-х. А всего необходимо обеспечение судами 10-ти дистанций. Каждой дистанции необходимо дать для нормального состояния и обслуживания обстановки по одному пароходу и одному небольшому паузку для развозки обстановочного имущества.

Таким образом для обеспечения обстановки необходимо 10 пароходов и 10 паузков.

б) К концу планового периода на водных путях Восточной Сибири должно быть поставлено плановое транзитное землечерпание с установленными минимальными глубинами на наиболее важных в судоходном отношении участках.

Для выполнения этого необходимо иметь минимально следующий землечерпательный флот: эксковаторов—3 (один на Ангаре, один на Алдане, один на Витиме и Лене), землечерпалок многочерпаковых рефулерно-шаландных—2 (одна на Селенге, одна на Лене),—всего 5 снарядов, при них 5 пароходов, мощностью от 100 до 200 индикат. сил, 5 брандвахт для жилья команд земмашин, 8 барж-дровянок для подвозки топлива к снарядам во время работ (5 при снарядах и 3 в обороте), 10 землечерпательных шаланд и 4 изыскательских брандвахты—квартир для изыскательских при землечерпании партий.

Кроме того, для обслуживания изыскательских при землечерпании партий нужно иметь катеров 4 шт. (паровых или моторных).

в) Затем, необходимо иметь 3 парохода для технических нужд (на Лене 2, из коих один полуморского типа катера, для возможности выхода в море, на Ангару, Байкал и Селенгу—1), для перевозок хозяйственных грузов, судоходного надзора, изыскательских партий и разъездов администрации.

г) Для изысканий и исследований катеров—3, подвесных моторов—10, брандвахт—3,

Для расчистки рек и бичевников от карчей и камней, необходимо иметь

6 камне и карчеподъемных кранов (На Лене—4, на Селенгу—1, на Ангару—1), для обслуживания затонов нужно иметь 4 катера (2 на Лене, 1 на Ангаре, 1 на Селенге) и 4 паузка.

Таким образом, нужно иметь:

Экскваторов—3, землечерпательных машин—2, пароходов—18, катеров—10, баржей-дровянок—8, брандвахт-баржей-квартир—12, паузков—14, шаланд—10, карче и камнеподъемных кранов—6.

В настоящее время на водных путях Восточной Сибири имеется следующий технический флот: эксковаторов—5 (из них оборудованных один на Ангаре и один на Лене), пароходов—3 (все на Лене), баржей-дровянок—4 (три на Лене и одна на Ангаре), брандвахт—10 (семь на Лене и три на Ангаре), землеотвозных шаланд—4 (две на Ангаре и две на Лене), паровых и моторных катеров—10 шт. (5 на Лене, 2 на Ангаре, 1 на Байкале и 2 на Селенге).

Весь флот требует капитального ремонта, а деревянный—замены новым.

А. Землечерпательные снаряды. Из оборудованных земмашин нужно считать пригодным к работе лишь эксковатор «Ангарский I-й»; «Ленский I-й» ненадежен по конструкции, маломощен и имеет уже совершенно разбитый деревянный понтон. Поэтому необходимо исчислять оборудование для Лены (Алдан, Витим, Лена) двух эксковаторов новых, находящихся ныне в Иркутске.

Проекты и сметы по эксковатору «Ангарский I-й» имеются. На оборудование на Лене эксковаторов «Ленский II-й» и «Ленский III-й» необходимо 97.500 рублей.

Землечерпательных машин не имеется совершенно. Потребные машины производительностью в 15—25 куб. саж. в час с оборудованием нужно считать на Леву в 275 тыс. на Селенгу в 250 тыс., принимая двойную стоимость от довоенной—всего 528.000 рублей.

Итого по землечерпательным снарядам:

1926 г.	147.500 руб.	
1927 г.	300.000 »	Считая оборудование эксковаторов в 1926 г.
1928 г.	175.000 »	и одновременно дачу заказов на земмашину.
<u>Итого</u>	<u>622.500 руб.</u>	

Б. Пароходы. Три парохода Службы Пути на Лене имеют давность—один—35 лет, один—15 лет, один—10 лет. Восстановительный ремонт должен быть исчислен в 15% заготовительной стоимости и выразится в сумме 15% от 180.000 руб. в 27.000 руб.

Остальные 15 потребных пароходов должны быть построены.

Стоимость постройки новых пароходов нужно принять в 625 руб. на индикаторную силу, считая из 15 пароходов 10—100 сильных и 5—200 сильных, общая стоимость 2.000 инд. сил. может быть принята в 1.250.000 руб.

Распределение постройки и ремонта пароходов и стоимости можно наметить следующей таблицей:

Годы	Постройка вновь		Восстановление		ВСЕГО
	Число пароходов	Сумма	Число пароходов	Сумма	
1926	2	165.000	1	9.000	174.000
1927	2	165.000	1	9.000	174.000
1928	3	250.000	1	9.000	259.000
1929	4	330.000	—	—	330.000
1930	4	340.000	—	—	340.000
Итого .	15	1.250.000	3	27.000	1.277.000

В. Непаровой флот. В соответствии с программой постройки и восстановления парового флота и землечерпательных караванов, постройку непаровых судов по срокам нужно определить следующей таблицей (исключая наличие годных к концу планового периода 2-х железных и 2-х деревянных брандвахт, 4-х шаланд, 1 баржи, 1 паузка, ибо остальные суда деревянные к концу планового периода выйдут из строя за окончанием амортизационного периода из-за фактической негодности):

Название судов	1926	1927	1928	1929	1930
Баржей	2	2	1	1	1
Брандвахт	2	2	2	1	1
Кранов	2	1	1	1	1
Паузков	3	3	3	2	2
Шаланд	2	2	2	—	—

Имея в виду трудность постройки при современных условиях железных корпусов, останавливаемся на постройке деревянных, принимая стоимость постройки баржей-дровянок и брандвахт с полным оборудованием—500 руб. за пог. метр длины, кранов—400 руб. и паузков—300 руб. и установив размеры этих судов баржей-дровянок в 50 пог. метров, брандвахт—40 пог. метров, кранов—25 пог. метров и паузков—25 пог. метров, откуда стоимость одной баржи выразится—25.000 р., брандвахты—20.000 р. крана—10.000 р. и паузка—7.500 р., а всего на постройку непарового флота потребуется:

Г о д а .	Баржи.		Брандвахты.		Краны.		Паузки.		Шаланды.		В с е г о .
	Число.	Стоимость	Число.	Стоимость	Число.	Стоимость	Число.	Стоимость	Число.	Стоимость	
1926	2	50000	2	40000	2	20000	3	22500	2	30000	162500
1927	2	50000	2	40000	1	10000	3	22500	2	30000	152500
1928	1	25000	2	40000	1	10000	3	22500	2	30000	127000
1929	1	25000	1	20000	1	10000	2	15000	—	—	70000
1930	1	25000	1	20000	1	10000	2	15000	—	—	70000
Итого .	7	175000	8	160000	6	60000	13	97500	6	90000	582000

Таким образом, для ремонта восстановления и пополнения плавучих технических (а неэксплуатационных) средств водных путей Восточной Сибири потребуется:

ТИ П Ы С У Д О В .	1926	1927	1928	1929	1930	В с е г о .
Землечерпательных снарядов	147500	300000	175000	—	—	622500
Пароходов	174000	174000	259000	330000	340000	1.277000
Непаровые суда	162500	152500	127000	70000	70000	582000
И т о г о	484000	626500	561000	400000	410000	4.481500

Число катеров, при условии оборудования пароходов, достаточно.

2. Обстановка и приведение ее в порядок.

Для восстановления обстановки рек в продолжении пятилетнего планового периода безусловно будет необходимо произвести полную заготовку всего обстановочного (имущества) инвентаря, современное состояние которого весьма неудовлетворительно и по качеству крайне недостаточно.

Согласно измерителей ЦУРЕК'а, основываясь на густоте существующей обстановки, нужно принять стоимость восстановления существующей обстановки в 50% измерителя, таким образом на 1 версту I-й категории путей около 40 руб. и II-й категории—25 руб. Таким образом, стоимость восстановления существующей обстановки выразится (согласно таблиц на стр.).

Категории путей.	В Р У Б Л Я Х .						Примечание.
	1926	1927	1928	1929	1930	В с е г о .	
I	16080	12000	8280	6000	4960	27.320	
II	12500	9000	8250	8250	3250	41.250	
И т о г о	28580	21000	16530	14250	8210	88.570	

В отношении стоимости новой неосвещаемой обстановки возможно принять на путях II категории одну версту в 30 руб., III-й категории в 20 руб. и IV категории в 10 рублей.

Категория путей.	В Р У Б Л Я Х .						Примечание.
	1926	1927	1928	1929	1930	В с е г о .	
II	44100	31500	40050	39000	18000	172650	
III	—	1800	12660	18800	26760	60020	
IV	—	—	5530	12600	15040	33120	
И т о г о	44100	33300	58240	70300	59850	265790	

Что касается устройства новой освещаемой обстановки, то средняя стоимость обстановочного имущества и инвентаря на одну версту пути участков рек, требующих обстановки первой категории, исчисляется в 90 руб. без помещения для постовых сторожей, постройку каковых необходимо отнести к жилищному строительству (по довоенным ценам 63 руб.), среднюю стоимость обстановочного инвентаря на одну версту рек второй категории нужно принять в 50⁰/₁₀₀ от первой, таким образом, общая стоимость обстановки выразится:

Категория путей.	В Р У Б Л Я Х.						Примечание.
	1926	1927	1928	1929	1930	Всего.	
I	37680	20000	16000	16000	13760	103440	
II	4000	10000	32000	38000	31400	115400	
Итого . .	41680	30000	48000	54000	45160	218810	

Кроме того на некоторых участках рек желательно приобретение автоматических фонарей ацетиленового горения системы «Далена».

На приобретение фонарей «Далена» необходимо по 30.000 руб. в год, всего 150.000 рублей, считая фонарь с принадлежностями 1.000 руб.

А всего на восстановление и устройство обстановки необходимо:

Наименование расхода.	В Р У Б Л Я Х.						Примечание.
	1926	1927	1928	1929	1930	Всего.	
1. Восстановление обстановки	28580	21000	16530	14250	8210	88570	
2. Устройство новой неосв. обстановки	44100	33300	58240	70300	59850	265790	
3. Устройство новой освещ. обстановки	41680	30000	48000	54000	45160	218840	
4. Приобр. фонарей „Далена“	30000	30000	30000	30000	30000	150000	
Итого . .	144360	114300	152770	168550	143220	723200	

3. Гидротехнические работы:

К восстановительным работам на имеющихся гидротехнических сооружениях нужно отнести:

1. Ремонт Байкальских гидротехнических сооружений:

Имеющиеся на оз. Байкал в с. Листвничном, на ст. Байкал и на ст. Танхой и Мысовая волноломы и пристани приходят в полную негодность и для развития судоходства на Байкале потребуется их восстановление, т. к. стоянки судов на байкальских пристанях во время бурь без наличия молв и волноломов крайне опасны.

Стоимость возобновительных работ выражается в 175 руб. за пог. саж. (принимая во внимание необходимость подводных работ), всего 81.500 руб.

Этой суммой предусматривается лишь восстановление части сооружений для целей коммерческой эксплуатации Байкала. Полное восстановление действия Байкальской переправы до размеров мирного времени является капитальной работой и планом не предусмотрено.

2. Ремонт продольных и поперечных выправительных сооружений на реке Лене. Ряжевые сооружения постройки 1914—1916 г.г., доныне не поддерживались и не возобновлялись. Требуют капитального ремонта. Стоимость 27.175 рублей.

3. Ремонт ворот и оградительных сооружений затона «Воронцовка» на р. Витиме. Этот затон является основным затоном отстоя всего Витимского и части Ленского флота. Затон оборудован надлежащими мастерскими и складами. Вследствие давности сооружений (постройка 1903 г.) в настоящее время сооружения требуют частью капитального ремонта, частью среднего ремонта, стоимость около 21.000 руб.

4. Ремонт Киренского (Глотовского) затона. Основной затон Ленского флота. Необходим ремонт оградительных сооружений. Стоимость около 15.000 руб.

Из новых гидротехнических работ в течение 5-ти летнего периода необходимо провести следующее:

- а) Устройство затона у г. В.-Удинска на р. Селенге.
- б) Устройство затона у г. Иркутска на р. Ангаре у «Верхней пристани».
- в) Очистка истоков р. Ангары и обеспечение безопасности судового хода под правым берегом.
- г) Выправительные работы на р. Селенге.
- д) Улучшение судоходных условий р. Ангары от истока до Братского Острога расчисткою каменистых перекатов.
- е) Убрать камни на Баргузинском пороге и перекатах по р. Баргузину.
- ж) Убрать камни по р. Иркуту.
- з) Устройство затона у г. Якутска на р. Лене.
- и) Устройство затона у сел. Усть-Кут, р. Лена.
- к) Произвести берего-укрепительные и выправительные работы на р. Лене у гор. Якутска.
- л) Камнеуборные работы по р. Алдану,—в порожистой части р. Олекмы и на Витиме.
- м) Выправительные работы на р. Лене на участке Жигалово—Усть-Кут.

1. Затон на реке Селенге у г. В.-Удинска является необходимым в виду отсутствия в настоящее время устроенного, обеспеченного затона на р. Селенге вообще. Необходимо ограждение ковша свайными ледорезами с примыкающей к берегу каменной дамбой. По проекту необходимо устройство 36 ледорезов и 50 пог. метров дамбы. Ограждение уже начато постройкой в 25—26 г.г. Стоимость 70.000 руб. Работы на два года.

2. Работы по устройству ковша затона на р. Ангаре у гор. Иркутска потребуют углубления ложа и ограждения ковша с помощью 15-ти свайных ледорезов и прибрежной дамбы—запруды от острова у берега. Стоимость ограждения около 30.000 руб., согласно проекта.

3. Как указывалось выше, в настоящее время навигация по р. Ангаре сокращается на $1\frac{1}{2}$ —2 месяца, из-за недостаточности транзитных глубин в весенние месяцы.

Основным препятствием является весьма опасный каменистый с большой скоростью перекаат-шивера в истоке р. Ангары. В настоящее время на перекаате глубины падают до $4\frac{1}{2}$ четв., при чем ход узкий, извилистый между камнями, переваливающий у с. Никольского от левого берега к правому почти под прямым углом. Возможно обеспечение безопасного прямого хода под правым берегом, глубиною 8 четв., при условии удаления каменистых препятствий. Объем работ примерно 120 куб. саж.

Стоимость кубической сажени со всеми расходами нужно считать в 250 рублей, стоимость всей работы 30.000 руб.

4. Река Селенга, протекая по песчанной равнине, имеет крайне разбитое течение, с большим числом мелких неходовых протоков, что способствует образованию значительного количества молководных перекаатов, крайне затрудняющих судоходство.

В навигацию 1925 года был произведен ряд опытных работ по регулированию потока реки Селенги и выправлению течения, при помощи легких водостеснительных плетневых сооружений.

Опыт дал определенно положительные результаты и теперь необходимо продолжение и закрепление этих работ с распространением выправительных работ и на участок Монгольской Селенги.

Вносится условно сумма 50 рублей с версты течения, всего за 600 верст—30.000 руб.

5. Улучшение судоходных условий р. Ангары на плесе—исток—Братский (Острог совершенно необходимо. Из-за недостаточности глубины и опасности 4-х каменистых перекаатов в весенние месяцы (за ледоходом), ангарская навигация теряет $1\frac{1}{2}$ —2 месяца. Объем работ около 75 куб. саж. породы, по цене 200 руб. за саж. подрывных работ, стоимость 15.000 руб.

6. Баргузинский порог является единственным препятствием для открытия эксплуатации р. Баргузина. Работы по очистке порога производились два года (1919—1920 г.г.) и ныне необходимо лишь окончание их с уборкой до 75 куб. саж. камня. Стоимость 15.000 руб.

7. Уборка каменистых препятствий по р. Иркуту имеет целью приспособление Иркуты для безопасного сплава леса и дров в плотях.

Необходима уборка около 100 куб. саж. камня, общая цена 25.000 руб.

8. На реке Лене ниже Витима не имеется ни одного оборудованного затона. Между тем участок Лены ниже Витима, р. Алдан, р. Мая, р. Вилюй обслуживаются в среднем 10-ю паровыми и 20—30 непаровыми судами.

Устройство на первое время хотя бы одного затона для нижней Лены в гор. Якутске является существенной задачей поднятия эксплуатации водных путей. В связи с намеченным использованием Севморпути в устье р. Лены, надобность в Якутском затоне еще возрастет. Вопрос об Якутском затоне поднят еще в 1914 году и был предположен к постройке в 1916—1918 г.г., однако, вследствие мировой войны, работа не выполнена. По довоенным ценам, согласно проекта, стоимость устройства затонских оградительных сооружений и ковша затона исчислена в 75.000 руб., современная стоимость должна быть исчислена в 150.000 руб.

9. Затон в Усть-Куте намечается, как в конечном регулярно-судоходном пункте р. Лены, где предположено примыкание Ленской ж. д. Стоимость устройства ковша около 75.000 руб., по предварительным соображениям (проекта нет).

10. В настоящее время гор. Якутск оказался отрезанным от судоходной протоки р. Лены. Следует устройством запруд и полузапруд и закреплением берегов обеспечить подход к гор. Якутску.

11. На р. Витиме,—камнеуборные работы необходимы в виду их незаконченности и наличия опасных каменистых перекатов на участке Бодайбо-Устье. Выше же Бодайбо работы требуют составления проекта и предварительных инструментальных исследований. Примерный объем около 150 куб. саж.

В первую очередь необходимо развить камнеуборные работы по Алдану в целях обеспечения судоходства до приисков. Первые опыты были произведены в 1924—25 г.г., когда было убрано до 35 куб. саж. на участке около Томмота. Согласно исследований 1925 года объем работ (взрывно-выморо-зочных) около 250 куб. саж.

На р. Олекме опытные работы произведены в 1923.—24 г.г., необходимо разработкой порогов обеспечить безопасность хотя бы (со стороны Приамурья) сплава. Объем работ 150 куб. саж.

А всего 550 куб. саж. удаления взрывно-выморозочным способом. Для Лены минимальная цена может быть принята в 250 руб. куб. саж. Таким образом общая стоимость—137.500 руб.

12. Выправительные работы на р. Лене должны явиться продолжением работ 1913—1916 г.г. На участке Янгало-Усть-Кут 314 верст, принимая на версту 125 рубл., общая стоимость выразится в 39.250 рублей.

Таким образом на гидротехнические работы на водных путях Восточной Сибири потребуются нижеследующие средства с распределением их на годы 5-ти летнего плана:

Наименование работ.	1926.	1927	1928	1929	1930	Всего.
1. Ремонт Байкальских сооружений	21500	30000	30000	—	—	81.500
2. Ремонт гидрот. соор. на В. Лене	7175	10000	10000	—	—	27.175
3. Ремонт затона „Воронцовка“	6000	15000	—	—	—	21.000
4. Ремонт затона „Киренского“	5000	10000	—	—	—	15.000
5. Затон в Верхнеудинске	30000	40000	—	—	—	70.000
6. Затон в Иркутске	—	10000	20000	—	—	30.000
7. Руслоч. работы в истоке Ангары	7500	10000	20000	—	—	37.500
8. Выправит. работы на р. Селенге	5000	10000	10000	5000	—	30.000
9. Уборка камней на Ангаре	—	5000	10000	—	—	15.000
10. Уборка камней по Баргузину	—	—	5000	10000	—	15.000
11. Уборка камней по Иркуту	—	—	5000	10000	10000	25.000
12. Устройство затона у г. Якутска	—	50000	50000	50000	—	150.000
13. То же у Усть-Кута	—	—	—	25000	50000	75.000
14. Гидротехнические работы у Якутска	—	50000	50000	25000	25000	150.000
15. Уборка камней по Алдану, Олекме и Витиму	37500	40000	30000	30000	—	137.500
16. Выправит. работы на верхн. Лене	—	9250	15000	15000	—	39.250
Итого	119675	289250	255000	170000	80000	913.925

4. Исследования и изыскания.

Согласно соображений, приведенных ранее, потребные кредиты выражаются в следующих цифрах:*)

а) Водопосты, принимая устройство и оборудование поста в 150 руб. и возобновление в 100 руб. за пост на р.р. Ангаре, Байкале Селенге и Лене и по 300 руб. за пост на северных реках, всего 56 постов, сумма 8.900 руб.

б) Организация Гидрометрических станций.

Принимая со включением инвентаря, инструментария, организационных расходов, оборудования и завоза к месту расположения, среднюю стоимость одной станции в 10.000 руб., стоимость 14-ти Гидрометрических станций выразится в 140.000 руб.

в) Съёмочно-описные работы и общие исследования судоходных условий рек.

Принимая стоимость одной версты со всеми накладными расходами для I-й категории исследований в 80 рублей, II-й категории в 30 руб., III-й категории в 15 руб. (применительно по опыту последних лет на р.р. Восточной Сибири) общая сумма выразится:

По I-й категории—24.400 руб., по II-й категории—63.900 руб., по III-й категории—263.700 руб., всего 352.000 рублей.

Всего по исследованиям и изучением рек:

Наименование работ.	В Р У Б Л Я Х.						Примечание.
	1926	1927	1928	1929	1930	Всего.	
Водопосты	3100	3950	950	—	600	8900	
Гидростанции	10000	50000	40000	30000	10000	140000	
Съёмочно-описные работы	42000	80000	80000	90000	60000	352000	
Итого	55100	133950	120950	120000	70600	500900	

5. Дноочистительные работы.

К дноочистительным работам нужно отнести очистку фарватера рек и бичевника от карчей и грозящих падением в реку деревьев, а также уборку находящихся на фарватере или случайно попадающих на него камней. На водных путях Восточной Сибири в карчеподъемных работах нуждаются реки Селенга, р. Орхон, р. Верхняя Ангара, р. Лена и р. Вилюй.

В отношении камнеуборных руслоочистительных работ нужно предусматривать уборку отдельных каменных препятствий на р. Ангаре и р. Баргузине. На р. Лене следует в ближайшие 5 лет предусмотреть лишь ежегодную уборку наносных камней, в виду промерзания реки в верховьях, так же расчистку ширины хода в наиболее серьезных опасных местах.

*) Подр. см. в вышеуказ. «Программе 5-лети, плана раб. на р.р. Вост. Сибири» И. Ф. Молодых, а также в Трудах I Всерос. Гидролог. съезда. Ленинград. 1925 г.

Для уборки карчей и камней в судостроение внесена постройка необходимого числа карчеподъемных кранов—один на р. Селенгу, один на р. Верх. Ангару, один на Ангару и три на Лене. За исключением постройки и оборудования снарядов, специальных ассигнований не вносится, имея в виду выполнение работ в порядке операционных ассигнований.

6. Строительные работы.

К строительным работам нужно отнести постройку в затоках мастерских складов и других служебных зданий Водопути.

Для обеспечения судоремонта технического флота необходимо оборудование мастерских в г. Иркутске, для Ангаро-Байкальского флота, в г. В.-Удинске для Селенгинского флота и 2-х мастерских для Ленского флота. В настоящее время на Ангаре, Байкале и Селенге специальных мастерских не имеется и ремонт производится во временно приспособленных для этого зданиях. На Лене же хотя мастерские и выделены, но лишь на верхней части течения и то несоответствующие ни требованиям охраны труда, ни техническим условиям.

На Нижней Лене мастерских нет совершенно. Таким образом, всего необходима постройка 4-х механических мастерских, с силовыми станциями и хотя-бы самым минимальным оборудованием мастерских станками, кузницами и т. п.

Общая площадь под мастерские, силовые станции и кузницы может быть исчислена в 320 кв. саж., из коих половина каменных, половина деревянных. При цене каменных зданий под мастерские в 200 руб. кв. саж., деревянные в 120 руб. кв. саж., общая стоимость 21.200 рублей.

Кроме того необходима в Иркутске постройка центрального материального склада (ныне пользуются старые жилые помещения и даже баня, совершенно непригодные под склад и крайне опасные в пожарном отношении), каменного 40 кв. саж., в В.-Удинске, на Байкале и 2-х на Лене деревянных, каждый по 30 кв. саж., всего 150 кв. саж. При стоимости каменный в 200 руб. кв. саж., деревянный в 100 руб. кв. саж., общая стоимость постройки материальных складов—22.000 руб.

И, наконец, совершенно необходима постройка дома под Управление Водопути в г. Иркутске, площадью в 180 кв. саж. в два этажа, хотя-бы деревянного, общая стоимость около 60.000 руб., двух домов под конторы технических участков на Лене и одного на Селенге в г. В.-Удинске, а также будок постовых сторожей. Всего по постройке гражданских сооружений должно быть предусмотрено 134.200 руб.

По годам 5-ти летнего плана строительные работы возможно подразделить так:

Род постройки.	В Р У Б Л Я Х.						Примечание.
	1926	1927	1928	1929	1930	Всего.	
1. Мастерские	11200	10000	10000	10000	10000	51200	
2. Склады	8000	10600	5000	—	—	23000	
3. Гражданские сооружения	--	34200	30000	30000	40000	134200	
Итого	19200	54200	45000	40000	50000	208400	

7. Жилищное строительство.

План жилищного строительства в затоках и местах зимовок судов необходимо обосновать на предположении зимнего ремонта судов в размере, предусмотренном планом оборудования технического флота, т. е. в предположении, что все судовые средства будут выпущены на работу.

Исходя из этого, нужно принять потребность в жилищах для зимнего штата судовых команд, служащих и рабочих затонов, увеличивающуюся годами, в зависимости от увеличения действующего флота.

При подсчете потребной жилой площади, подсчет населения в затоках возможно произвести, исходя из числа семейных служащих и рабочих по 3 человека на семью, приняв 75% семейных от общего числа по штату; количество нештатных принять в 20% от штатных. При затоках не менее 150 человек штатных необходимо предусмотреть постройку клуба с библиотекой и зрительным залом; в затоках с меньшим числом служащих, клуб заменяется библиотекой-читальней. Площадь клубов 1.00 кв. саж. на одного штатного служащего и рабочего, а площадь библиотек-читален—0,3 кв. саж. на 1 человека.

В затоках, расположенных за чертою города, должны иметься школы, рассчитанные на число учеников, равное числу штатных рабочих и служащих. при школах—квартиры учительского персонала; площадь школ возможно определить в 0,8 кв. саж. на одного ученика, включая сюда и жилую площадь для учительского состава.

Площадь надворных построек принять в 20% от жилых домов. Таким образом, всего по затокам потребуется (подробности см. в упомянутом выше 5-тилетнем плане):

Род постройки	В квадратных сажениах					Всего.
	1926	1927	1928	1929	1930	
1. Жилых домов	255	280	375	300	375	1585
2. Надворных построек .	80	80	80	80	96	415
3. Клубов	37	43	30	—	—	101

Если принять стоимость постройки одной кв. саж. жилых домов в 210 руб., надворных построек в 100 руб., то для всего жилстроительства потребную сумму можно распределить следующим образом:

1926	1927	1928	1929	1930	Всего.
67450	80000	100000	80000	70000	397450

Общая потребность в денежных средствах для осуществления настоящего плана строительства на водных путях Восточной Сибири и улучшения их судоходных условий выражается следующими суммами:

Наименование работ	1926	1927	1928	1929	1930	Всего.
1. Восстановление и постройки паров. и непар. флота и землен. снарядов	184000	626500	561000	400000	110000	2181500
2. Обстановка и приведение в порядок	141360	111300	152770	168550	113220	723200
3. Гидротех. соор	119675	289250	255000	170000	80000	913925
4. Исслед. и изыск.	51400	133950	120950	120000	70600	500900
5. Дночист. работы		Потреб	ные суммы	вошли в	пункт 1-й.	
6. Стронт. работы	19200	54200	45000	10000	50000	208400
7. Жилстроительство	67450	80000	100600	80000	70000	397150
И т о г о	889085	1298200	1235220	978550	823820	5225375

Планы строительства эксплуатационного хозяйства на водных путях Восточной Сибири.

Как уже указывалось, в настоящее время мы имеем полную оторванность пароходств Ленского и Байкальского бассейнов. Кроме того имеющиеся на Лене два пароходства взаимно чужды, оторваны и не связаны в эксплуатационных и восстановительных планах. Пароходство концессии Lena Goldfields является подсобным предприятием в разработке золотосодержащих площадей Олекминско-Витимской тайги, почему все планы развития пароходства, если таковые имеются, естественно должны основываться исключительно на перспективах эксплуатации приисков и с общей экономикой Края и задачами транспорта в целом едва ли могут быть связаны. Во всяком случае, нам неизвестно о наличии самостоятельного плана строительства пароходства концессии Lena Goldfields. Кроме того, если таковой план и будет выработан в ближайшее время, то обоснования его не могут быть приняты с точки зрения эксплуатации водных путей государственного, а не узко специального значения.

Второе Ленское пароходство, пароходство Якутской Республики, также преследует узкие цели обслуживания, главным образом, предприятий Якутской Республики в низовых плесах р. Лены, а потому, если у этого пароходства и имеется тот или иной разработанный план строительства, то он может быть принят лишь, как часть общего плана и лишь по увязке его с общими задачами транспорта в Крае.

Выше нами приводились общие данные, характеризующие состояние Ленского флота.

При разделе судов, затонов, пристаней и берегового оборудования в 1926 году между концессией Lena Goldfields, Якутской и Водопутями произведено детальное обследование состояния водного хозяйства на Лене. Данные этого обследования могут явиться достаточным материалом и для составления общего плана восстановления и развития пароходства, при условии обоснования на общих задачах транспорта и экономики в Крае.

До настоящего времени этой работы не проделано и ниже даются лишь совершенно общие указания.

Состояние парового флота в значительной массе нужно признать неудовлетворительным, непаровой флот находится в лучшем состоянии, но также далеко недостаточен по тоннажу, затонов в удовлетворительном состоянии вполне оборудованных нет (за исключением двух, переданных концессии, также, впрочем, требующих частичного восстановления и дополнительного оборудования), мастерские разрушены и в значительной степени разорудованы, гражданские и жилые здания, за весьма небольшим исключением, мало пригодны и. во всяком случае, недостаточны (некоторые цифровые данные см. в выше приведенном описании пароходства по р. Лене).

Общая картина Ленского флота и водного хозяйства такова, что безусловно потребует восстановления и крупного капитального строительства в ближайшие годы. Не затрагивая вопроса о пароходстве концессии Lena Goldfields, про пароходство Якутии можно совершенно утвердительно сказать, что развертывающиеся перед ним задачи обслуживания громадных по протяжению водных путей низовых плес р. Левы (Лена, Вилюй, Алдан), даже при современном размере грузооборота, пароходство не в силах разрешить удовлетворительно, без ущерба для экономики Края и развития водного транспорта. Опыт двух последних лет с обслуживанием вновь включенного участка р. Алдана от устья Май до г. Томмот уже показал невозможность обходиться наличным флотом. Простое соображение может достаточно подтвердить, что причиной в данном случае является не зависящее от работоспособности пароходства обстоятельство. В 1913—1915 г. г. функций Якутпароходства выполнялись тремя пароходствами коммерческих Якутских фирм, при чем на них не лежали срочные почтово-пассажирские рейсы от Витима до Якутска.

В настоящее время пароходство Якутии располагает именно теми же судами 3-х пароходств (Кушнарева, Громова, Силина), при чем суда находятся в значительно худшем состоянии, чем это было в 1915 году. Грузооборот низовых плес ныне уже сравнялся с 1913 годом, открытие же Алданского золотопромышленного района увеличило длину эксплуатационных участков на 800 килом., с увеличением грузоперевозок до 200 милл. пудо-километров.

Таким образом, если Якутпароходство и справляется с перевозками, то это безусловно вредно отзывается на местной жизни, ибо ни срочности, ни частоты рейсов довоенного времени нет, так как и частные предприятия 1913 г. работали вполне интенсивно и безубыточно. Доказательством является усиленный рост пароходства перед войной.

Является очевидным, что в самое ближайшее время явится совершенно неотложной большая задача,—восстановление и развитие водного хозяйства на Лене. В какой форме будет осуществлено это строительство сказать трудно, ибо совершенно ясным является одно,—без помощи Союза в целом это восстановление и новое строительство выполнено быть не может, как бы высоко не были подняты тарифы на Лене.

Кроме того, едва-ли будет рациональным и допустимым повышение водных тарифов в районе, где едиными путями являются реки, где жизнь еще лишь начинает теплиться, где экономика еще лишь намечается, смертельно борясь с суровой природой.

Однако, современная структура эксплуатационного хозяйства на Лене, при его независимости от НКПС Союза ССР, затрудняет участие в восстановлении водного хозяйства Всесоюзных органов.

И в этом отношении, как и по чисто эксплуатационным соображениям,

изложенным выше при описаниях пароходства, приходится прийти к заключению о рациональности и, пожалуй, необходимости создания на Лене слитной формы единого пароходства, с участием в нем в том или ином виде НКПС.

Лишь при этом условии легко мыслимо рациональное и полное использование наличного флота, развитие пароходства и водных путей в Крае вообще и восстановление и капитальное строительство на основе удовлетворения Госпароходством всех требований нарождающейся жизни в далеком и обширном Ленском бассейне.

Что касается планов строительства по системам Ангары, Байкала и Селенги, то здесь мы имеем подробно разработанный план восстановления речного хозяйства Селенгинского Государственного речного пароходства на 1926—1930 г. г. Этот план представлен на рассмотрение Центрального Управления Госпароходств НКПС в мае месяце 1926 года и ниже дается лишь краткая сводка итогов.

Нами уже указывалось на неудовлетворительное состояние флота Ангары, Байкала и Селенги. Значительная его часть представляет «кладбище». По конструкциям суда совершенно не соответствуют естественным условиям плавания по рекам, ибо превышают по осадке гарантированные транзитные глубины, маломощны и совершенно случайны по типам. На Селенге в 1925 г. мы не имеем ни одного судна, достаточно удовлетворительного для условий плавания даже на участке В.-Удинск—Усть-Кяхта. Значительную часть навигации этот участок в 240 километров уменьшаетя еще из-за больших осадок судов и мелкости перекаатов. В периоды летней литени судоходство иногда совершается только между Н.-Удинском и Селенгинском (10 килом). Из трех работавших пароходов лишь один мог буксировать баржи в 150—200 тонн, остальные два с трудом преодолевали скорости течения, имея на борту 50—100 пассажиров и 1—2 тысячи пудов груза. Картину состояния флота на 1925 г. нужно признать близкой к катастрофе.

На оз. Байкал, кроме чрезвычайной изношенности большинства судов, присоединяется полная невыгодность эксплуатации имеющимися судами. Условия плавания по оз. Байкал чисто морские. Между тем, морское судно имеет лишь одно,—пароход «Ангара», ледокольного типа^{*}). Коммерчески выгодной эксплуатация ледоколом в летние месяцы быть не может и практически это судно выпускается лишь в поздние осенние рейсы (ноябрь). Эксплуатация же озера совершается или речными судами или катерами, с буксировкой барж. Баржи деревянные, грозящие гибелью при каждом рейсе.

Что касается Ангары, то и тут на 1925 г. положение обострилось до крайних пределов. Река Ангара имеет весьма удовлетворительные эксплуатационные условия и затруднением является лишь значительная скорость течения (исток—Балаганск средняя скорость течения около 7—8 верст в час). Отсюда необходимость мощных единиц, каковых к 1925 году уже не оказывалось, в виду неудовлетворительного состояния, главным образом, котлового хозяйства.

Чтобы иллюстрировать качество флота, можно указать на то, что на всех трех системах мы имеем всего 3 железных баржи, 21 года давностью каждая. О состоянии затонов, пристаней, мастерских, складов указывалось выше.

5-ти летний план строительства Селенгинского Госпароходства основывается на перспективах развития пассажира и грузооборота за период 1926—1930 г. со следующим % увеличением: принимая 1926 г. за 100%, 1927 г.—116,6%, 1928 г.—131,6%, 1929 г.—144,9% и 1930 г.—169,5%, таким образом, за 5-ти летний период увеличение грузооборота принимается на 69,5%,

^{*}) Ледокол «Байкал» погиб во время гражданской войны в 1918 году.

что безусловно является преуменьшенным, ибо проведение Илимского тракта, направив по р. Ангаре Ленский грузопоток, даст увеличение больше 100%. Только развивающаяся лесопромышленность дает больший грузопоток, чем 69,5% предположенных Госпаром.

Исходя из этого плана увеличения грузооборота, Селенгинское Госпароходство исчисляет потребность флота в следующей прогрессии, принимая наличие флота на 1 января 1926 г. за 100%:

РАЙОНЫ.	Последовательное повышение в % паров в инд. сил., непаров. в тоннах строительной грузоподъемности									
	1927		1928		1929		1930		Непаровые.	
	Паровые.	Непаров.	Паровые.	Непаров.	Паровые.	Непаров.	Паровые.	Непаров.	Паровые.	Непаров.
Ангарск.	15	—	4,7	—	5,0	—	4,2	—	3,2	—
		16,3		6,4		6,5		6,6		41,0
Байкальск	4,6	—	6,1	—	2,7	—	3,0	—	18	—
		5,7		11,0		11,2		2,2		3,4
Селенгинск	16,2	—	14,7	—	15,0	—	7,3	—	60	—
		14,1		14,0		13,5		7,2		58,0
Среднее по Госпароходству	12	12	8,5	11	7,5	10	4,5	5	36,6	44,3

В таблице указано постепенное увеличение потребности каждого года, в сравнении с предыдущими и общее увеличение за период, против наличия на 1926 г.

В приведенный расчет включена лишь потребность во флоте рабочего ядра, необходимого для выполнения намеченного по годам пассажира и грузооборота.

При исчислении потребности флота принята нижеследующая средняя продукция по госпароходству за 1925 г.,—на 1 индик. силу в тонно-километрах—97,5 и на 1 тонну строительной грузоподъемности непаровых судов в тонно-километрах—45,3, с последующим увеличением производительности к 1930 г. на 21,5%.

Исходя из указанных цифр, план восстановления и постройки флота выливается в следующем виде:

1. Пассажирские паротеплоходы. Предположено, что потребность в таковых не претерпевает изменений за пятилетие, а потому для чисто пассажирского движения остается один пароход «К. Ульянов» 180 НР

2. Капитальный ремонт, восстановление и постройка буксиро-пассажирских паротеплоходов:

а) Река Селенга. Наличие рабочей группы в 1925 г. «Кооператор»—120 НР. «Бурлак»—180 НР. Всего 2/300.

Наличие резервной группы: «Спартак»—320 НР, безработная группа «Волна»—112.

Предположено построить для Селенги за 5-ти летне 1927 г.—1 пароход,—240 инд. сил 216.000 руб.

1 пароход для Монгольской Селенги 180 инд. сил	162.000 руб.
Капитально отремонтировать.	
1926 г. — «Кооператор» — 120 НР, «Волна» — 112 НР — 2 232	52.200 руб.
1927 г. — «Бурлак» — 180 НР	72.000 руб.
1928 г. — «Спартак» — 320 НР	40.500 руб.

В с е г о 542.700 руб.

б) Река Ангара. Наличие рабочей группы в 1925 г. — «Бурят» — 480 НР, «Владимир Ленин» — 480 НР. Всего 2/960.

Наличие резервной группы в 1925 г. «Таразан» — 1/240.

Предполагается построить для Ангары за 5 лет:

1927 г. пароход — 480 НР ¹	432.000 руб.
Капитально отремонтировать 480 НР	108.000 руб.

В с е г о 540.000 руб.

Постройка нового парохода вызывается тем, что ветхие в настоящий момент пароходы «Бурят» и «Ленин» к 1930 году окончательно изнасятся, а новый осуществит восстановление, кроме того, постройки является стремлением иметь резерв, какового на Ангаре совершенно не будет с выбытием в состав кладбища в 1926 г. резервного парохода «Таразан».

в) Озеро Байкал. Наличие рабочей группы на 1925 г. «Кругобайкалец» — 225, «Лейтенант Шмидт» — 300. Всего 2/525. Резервный ледокол «Ангара» — 1250 НР, «Трудящийся» — 180 НР, «Интернационал» — 180 НР.

Пароходы «Трудящийся» и «Интернационал» остаются в резерве, как несоответствующие требованиям перевозки пассажиров. Предполагается построить для оз. Байкал за 5 лет 1927 г. пароход 300 НР 270.000 руб.

Капитально отремонтировать 1927 г. — 2/525 118.125 руб.

В с е г о 388.125 руб.

3. Капитальный ремонт, восстановление и постройка непарового флота.

а) Река Селенга. Наличие рабочей группы на 1925 г. Всего 5 единиц тоннаж — 1269 тонн, резерв — 1 единица — 224 тонны.

Убыль по годам:

1927 г. из рабочей группы 1-единица — 105 тонн.	
1927 г. из резервной группы 1 единица — 224 тонны.	

Восстанавливается:

1928 г. 1 единица — 246 тонн дерев.	4428 руб.
1929 г. 1 единица — 328 тонн железн.	14760 руб.
1930 г. 2 единицы — 590 тонн	26550 руб.

И т о г о 46738 руб.

Предполагается построить:

4 железн. баржи по 330 тонн для Селенги в русском течении.

2 железн. баржи по 150 тонн для Монгольской Селенги, из которых одна должна быть резервной.

По годам:

1927 г.—3/990	158400 руб.
1929 г.—2/300	48000 руб.
1930 г. 1/330	52800 руб.

Итого . 259200 руб.

Всего по реке Селенге 304938 руб.

Недостаток тоннажа по Селенге в 1926 году предположено покрыть временной переборской с реки Ангара 2-х небольших баржей 433 тонн.

б) Река Ангара. Наличие рабочей группы 1926 г. всего 7 единиц—4665 тонн. Выбывают в 1927 г.—4 единицы—1254 тонны. Прибывают к 1926 г.—1 единица—800 тонн.

Выбывают: 1928 г.—всего 2 1232, 1929 г.—всего 2 1367, 1930 г.—всего 2 1266.

Построить в 1926 г. 2/433—17320 руб.

Предполагается построить:

1928 г. 2 баржи—1600 тонн	64000 руб.
1929 г. 2 баржи—1600 тонн	64000 руб.
1930 г. 2 баржи—1600 тонн	64000 руб.

В с е г о 209320 руб.

В виду ветхости баржей на Ангаре, все их предположено заменить к 1930 году.

в) Озеро Байкал. Наличие рабочей группы 1926 всего 3 1082. Резервная группа—194. Безработная группа—всего 3 634.

Выбывают за 5-тилетие.

1928 г.—3/820, 1929 г.—1 382, 1930 г.—1/307.

Предположено построить:

1928 г. 2 дерев. баржи по 400 тонн—40000 руб.
1929 г. 1 дерев. баржа по 400 тонн—20000 руб.
1930 г. 1 дерев. баржа по 400 тонн—20000 руб.

И т о г о 80000 руб.

Всего на восстановление, капитальные ремонты и новые постройки за пятилетие по всем районам:

Капитальный ремонт.

Р. Селенга 205200 руб.

Р. Ангара 108000 руб.

Оз. Байкал 118125 руб.

Восстановление.

Р. Селенга 45736 руб.

Новые постройки.

Р. Селенга 637200 руб.

Р. Ангара 641320 руб.

Оз. Байкал 350000 руб.

Всего . 2105583 руб.

В соответствии с увеличением тоннажа намечаются и расширение и постройка судоремонтных мастерских, а именно:

1. По Селенгинскому бассейну постройка в г. В.-Удинске в новом строящемся затоне каменных мастерских, кузницы на 4 горна, котельной, столярной, модельной и литейной. Всего 402 кв. метра, стоимость—28.140 руб.

Оборудование мастерских—44.300 руб.

2. Ангарский бассейн. Постройка каменных мастерских в намечаемом новом затоне у Верхней пристани. Существующие ныне деревянные мастерские пришли в полную ветхость и находятся в неудобном месте. Площадь новых мастерских 617 кв. метров, цена—43.190 руб.

Дополнительное оборудование мастерских—35.000 руб.

3. Байкальский бассейн. Существующие мастерские в с. Лиственичном расширения не требуют и при обычном ремонте смогут удовлетворить как текущему ремонту, так и постройке новых судов.

Для выполнения сборки новых судов необходимо устройство судоподъемных средств. Предположена постройка в В.-Удинском затоне стапеля на 6 судов, размером 60×80 метр. стоимость—14.400 руб., в Иркутском затоне стапель на 6 судов, площадь 180×40 метр. —21.600 руб., в Байкальском затоне стапель размером 80×20 метр. —7.200 руб.

В плане гражданского и жилищного строительства предполагается выполнение программы:

а) по гражданским сооружениям в трехлетие 1926—1928 г.,

б) по жилищным постройкам в пятилетие 1926—1930 г.

Наиболее важную роль в названной программе играет оборудование В.-Удинского затона и выражается в сумме 162.922 руб.

Реальная необходимость затрат на сооружение новых построек вытекает из создавшейся необходимости в таковых в связи с расширением и рационализацией речного хозяйства.

Также необходимостью расширения судоремонтных и судоподъемных средств вызывается постройка в Иркутске новых каменных зданий мастерских, а также постройка стапелей (Верхнеудинске, Иркутске и Лиственичном) и здания лесопилки в В.-Удинске.

Постройка новых складочных помещений для хранения грузов вызывается либо их крайней ветхостью (Иркутск—Балаганск), либо их недостаточностью (Усть-Кяхта, Верхнеудинск, Мысовая, Малышевка) или совершенным отсутствием (Мамырь).

Постройка новых пассажирских помещений и контор вызывается совершенным отсутствием и негодностью таковых в В.-Удинске, Усть-Кяхте,

Иркутске, а также намечается и постройка каменного двухэтажного дома для Правления Госпароходства в В.-Удинске, надобность какого может оспариваться, в виду, но нашему мнению, временности нахождения Правления в В.-Удинске.

Что же касается складочных помещений В.-Удинского затона, то следует добавить, что существующий склад материалов подлежит сносу и на его месте будут построены новые пристанские пакгаузы. Новый навес для хранения лесных материалов необходим, так как существующий развалился, конышня же и сеновал необходимы за отсутствием таковых.

Постройка жел.-дор. подъездной ветки и мощеного гужпод'езда к пристанским пакгаузам вызывается коммерческой необходимостью.

Острый жилищный кризис в В.-Удинске, а отчасти и в Иркутске, вызывает необходимость постройки новых жилых домов в обоих сказанных пунктах для размещения работников Госпароходства.

Затем, по настояниям профорганизации, намечена постройка клуба для рабочих и служащих в В.-Удинске.

Дополнительно вводится постройка в разных пунктах построек жилищного типа: 400.00 куб. саж. и служб к ним 50.00 куб. саж. под которыми следует понимать постройку в Иркутске второго жилого дома для рабочих и клуба, а также и расширение жилых построек в Усть-Кяхте, где их недостаточно.

К 1926 году никакого соответствия между наличием построек и планомерной необходимостью в них нет и притом существующие строения либо крайне ветхи, либо не соответствуют своему назначению, почему большая часть существующих строений, главным образом, в Лиственичном, назначено планом к ликвидации.

Кроме того следует отметить, что часть потребности в жилых постройках удовлетворяется арендой таковых.

Точно также в Иркутске арендуется еще часть складочных помещений и проч.

В итоге потребные суммы для капитальных и новых работ составляют:

в 1926 году	337.880 руб.
« 1927 «	1.581.391 »
« 1928 «	197.057 »
« 1929 «	185.900 »
« 1930 «	191.565 »

Итого 2.493.793 руб.

По исчислениям Правления Селенгинского Государственного Речного Пароходства в указанном выше плане общая сумма ресурсов прибыли по Госпароходству, плюс амортизация, минус убыток по годам, дает следующию результат:

в 1926 году	3.509 руб.
» 1927 «	62.650 »
» 1928 «	78.790 »
» 1929 «	101,955 »
» 1930 «	136.330 »

Итого . . 384.234 руб.

Таким образом недостает ресурсов:

В 1926 году	334.371 руб.
В 1927 году	1.517.741 »
В 1928 году	118.267 »
В 1929 году	83.945 »
В 1930 году	55.235 »

А всего на пятилетие потребуется дотации от Государства 2.109559 р.

Таковы итоговые данные плана 5-ти летнего капитального строительства Селенгинского Государственного Речного Пароходства по эксплуатационным потребностям систем Ангары, Байкала и Селенги.

Заключение.

В заключение необходимо упомянуть еще об одной стороне вопроса, — об использовании водной энергии.

Горные узлы Восточной Сибири, находящиеся в прилегающем к Байкалу районе, дают колоссальные запасы гидравлической энергии. Запасы водной энергии в первую очередь должны быть реализованы в Прибайкалье, близком к железной дороге, а также к золотопромышленным, металлургическим и другим будущим промышленным центрам Восточной Сибири.

Исключительно громадные запасы гидравлической энергии содержит в себе Ангара, вытекающая из оз. Байкал. Последний, как колоссальное водохранилище, надежно поддерживает и регулирует питание этой мощной реки.

Согласно имеющимся данным, запасы водной энергии 8 наиболее значительных порогов Ангары выражаются мощностью до 1.200.000 лошадиных сил.

Первоочередной задачей должно считать использование водной энергии на Ангаре, выше г. Иркутска. Значительный уклон Ангары дает возможность проектировать установки использования водных сил между оз. Байкалом и гор. Иркутском*). На протяжении первых 69 килом. от истока до гор. Иркутска падение Ангары дает 29,87 метр. при минимальном в истоке расходе воды 175 куб. саж. в секунду.

Громадную мощность содержат крупные притоки Байкала: Верхняя Ангара, Баргузин, Турка, Селевга, а также Б. Мангутай, Утулик, Салзан, Мурина, Снежная, Переменная, Мишиха и другие.

Использование энергии небольших горных потоков, впадающих в Байкал, представляет большой интерес по удобству устройства установок. Заслуживают внимания притоки Юго-Восточного побережья Байкала, питающиеся водами северного склона Хамар-Дабанского хребта. Р. Быстрая, вытекающая из горного озера, имеет на протяжении 60—70 километров падение около 1000 метров.

Реализация этих, бесцельно гибнущих запасов энергии даст мощный толчок развитию промышленности и благосостояния всего Края.

Находящиеся на пространстве Восточной Сибири источники энергии ждут от человека той предприимчивости, которая имеет место за границей.

В отношении естественных путей сообщения природные условия благоприятны. Как мы видели, элементы водных потоков, протяжения пригодных

*) Соответствующие эскизные проекты составлены Лено-Байкальским О.П.С. в 1920 г. в находятся в архиве Иркутского участка водопутя.

к эксплуатации водных путей и их расположение по территории, — не оставляют желать на ближайшие годы возрождения хозяйственной жизни лучших путей сообщения, при условии правильной их эксплуатации, сколько-нибудь нормального состояния пути и улучшения сухопутной связи.

Распределение потока грузоперевозок можно наметить по следующей схеме, в общем согласной с уже опубликованными материалами Госплана*). Питание основной части Восточной Сибири и связь ее с Российской и Дальневосточной промышленностью осуществляется сверхмагистральной железной дорогой (ныне Сибирская ж. д.).

Значение внутренних магистралей для районов Ангары и Байкала выполняется рекой Ангарой от истока до Братского Острога (на 8 четв. осадки) и Байкалом (морские суда). Периферия юго-восточной и юго-западной частей области питается водными путями и грунтовыми дорогами подъездного значения. К числу последних для района Прибайкалья относятся реки Верхняя Ангара и Баргузин (на 5 четв. осадки) с грунтовыми дорогами на р. Витим; для территории Бурято-Монгольской Республики и связи Союза с Монголией — р. Селенга (6 четв. осадки) и ее притоки Чикой, Орхон, Эгин-Гол (4 четв. осадки), Тункинский тракт и Мысовско-Кяхтинская грунтовая дорога.

Значение внутренней магистрали питания севера области, а вместе и питание севера всего Союза (территории Якутии) уже в самое ближайшее время должно выполняться Илимской шоссейной и в дальнейшем Илимской железной дорогой от селения Б. Мамыр на р. Ангаре (водная магистраль) до с. Усть-Кут на р. Лене (Илимская жел. дорога должна явиться частью Ленской ж. д. со ст. Тайшет или Тулун через Братский Острог и Б. Мамыр на Ангаре, на Усть-Кут, на р. Лене) и далее по Лене до Витима с 7 четв. осадкой, ниже до Якутска с 8—10 четв. осадкой, далее до устья связываясь с Северным морским путем в устье р. Лены.

Роль подъездных путей питания северных окраин ляжет на водные подъездные пути, а именно: для питания Бодайбинского золотопромышленного района — р. Витим (6—7 четв. осадки), Алдано-Олекминского золотопромышленного района — нижнее течение р. Олекмы до порогов (осадка 8—10 четв.) с перевалкой грузов на В. Алдан от Енюка (перевал около 100 в.), а также через Якутск по Алдану (6 четв.), Олекминских приисков — рр. Чара, Жуя (осадка 4 четв.), районов Нижней Тунгуски и Верхн. Вилюя — р. Н. Тунгуска в верхнем течении (осадка 4 четв.), с перевалкой грузов для В. Вилюя на р. Чону; для Вилюйского района — р. Вилюй (8 четв. осадки); для Алдано-Майского района — рр. Алдан (12 четв. осадки) и Мая (4—5 четв. осадки).

Связь области с внешними рынками осуществляется, кроме упомянутой выше сверхмагистральной Сибирской ж. д., также по реке Шилке от Сретенска в Амур (осадка до Амура 5 четв.), по Селенге с Монголией, по Лене с Севморпутем в устье Лены, по рекам Ангаре и Нижней Тунгуске с Усть-Енисейским портом (при условии обхода или приспособления Ангарских порогов по р. Ангаре и по выяснению условий возможности эксплуатации нижнего течения р. Н. Тунгуски), почтовая связь Нижней Лены и Якутии с Амуром осуществляется ныне строящейся Рухловской дорогой через Алданские прииски и, наконец, связь с Охотским побережьем по Аян-Нельканскому дорожному направлению. Дорога с Охотского побережья в Ленский бассейн безусловно должна быть построена в самые ближайшие годы, ибо до осуществления Ленской жел. дор. иным путем вопрос товарного снабжения Якутии едва ли

*) См. Материалы Госплана, книга 1-я, Москва, 1924 год.

возможно разрешить сколько нибудь удовлетворительно. Вопрос дороги на «ближнее море»—нужно считать основным мероприятием в дорожном строительстве Якутии.

Такова, грубо, схема путей питания Восточной Сибири, схема вполне реальная и возможная, как это было видно выше, при условии постановки эксплуатации рек в сколько-нибудь нормальные условия, с затратой, в общем, весьма незначительных средств.

При нашей безотрадной действительности в области создания новых путей сообщения в производительных районах В.-Сибири хочется отметить успехи промышленного и культурного развития Аляски -- страны сопредельной с Восточной Сибирью и находящейся в одинаковых с нею суровых климатических условиях.

Бывшее русское владение Аляска имеет площадь немногим меньше Германии, Франции и Испании, вместе взятых (580.400 кв. миль против 610.432 кв. миль). В 1867 г. мы продали за 7.200.000 долларов эту провинцию, ничего кроме убытков и забот не приносившую.

С того времени Аляска принесла Америке около 500 миллионов долларов дохода. Вот цифры, указывающие затраты Американского Правительства на Аляску и доход, полученный с нее за 46 лет (1867—1913 гг.)*):

Р а с х о д:

а) Сумма, уплаченная России	7.200.000 дол.
б) Расходы Государственного к-та	27.795.525 »
в) Содержание почт и телеграфа	6.564.642 »

И т о г о 41.560.167 долларов.

П р и х о д:

а) Золото	228.512.471 доллар.
б) Серебро	2.037.280 »
в) Медь	16.074.625 »
г) Гипс	647.345 »
д) Мрамор	555.443 »
е) Олово	88.062 »
ж) Каменный уголь	340.189 »
з) Тюленьи шкуры	52.042.528 »
и) Шкуры других морских животных	12.616.937 »
к) Шкуры наземных животных	9.537.081 »
л) Моржовой промысел	368.053 »
м) Китовый ус	1.707.410 »
н) Рыбный промысел	182.569.625 »
о) Общий доход Государств. к-та	18.588.278 »

Всего 525.685.327 долларов.

Общее внимание привлекают громадные успехи золотопромышленности в Аляске, всецело связанные с развитием путей сообщения. Эти пути дали

*) Н. В. Калинин: «Наш крайний Северо-Восток». СПб. 1912 г.

возможность снабдить золотопромышленные районы мощными механическими средствами для добычи золота из золотосодержащих пород и россыпей. Двадцать лет тому назад в 1894 г. в Аляске добывалось всего 117 пуд. золота на 2¹/₂ миллиона рублей. Ныне, благодаря культурному подъему страны и, главным образом, благодаря мощному развитию путей сообщения, количество добываемого золота возросло в 17 раз, достигнув в 1906 г. 2000 пудов на сумму 42 миллиона рублей. За время с 1867 г. по 1913 г. в Аляске добыто золота на сумму 229 миллионов долларов, прочих ценностей и разного сырья добыто на сумму 300 миллионов долларов.

В Аляске существует 25 пароходных предприятий и 26 железнодорожных, из которых 24 принадлежит иностранным компаниям. Правительство с своей стороны сделало все возможное в деле создания в Аляске путей сообщения. Кроме ежегодных ассигнований на устройство и содержание грунтовых дорог, в Конгрессе прошел закон об ассигновании 35 миллионов долларов на постройку железной дороги от портов южного берега Аляски к золотопромышленным и угленосным районам. Климатические и естественные условия Аляски подходят к таковым в Восточной Сибири и потому пример Аляски для нас в высшей степени поучителен.

В Витимском и Ленском горных округах зарегистрирована добыча 33391 пуд золота на сумму 700 миллионов рублей. Максимальное годовое количество золота, добываемого в Ленско-Витимской горной области, 1088 п. на сумму 22.8 миллионов рублей по ценам до войны.

Вышеприведенные цифры добычи золота меньше фактических, так как значительный % золота ускользает от регистрации.

1856 г. добыча золота в указанном районе не превышала 100 пудов в год. С 1868 г. цифра ежегодной добычи возрасла до 400 пудов—цифра эта относится ко времени возникновения пароходства в Ленском бассейне. В дальнейшем с 1868 г. золотопромышленность не обнаруживает почти никакого прогресса; цифра ежегодной добычи золота колеблется от 400 до 1000 пудов и только с 1899 г. начинает устойчиво держаться около цифры 1000 пудов, что связано с открытием Сибирской жел. дор. магистрали. До тех пор пока не будет предпринято коренных мер по устройству путей сообщения в Крае, нельзя ожидать поднятия этой цифры.

Алданский район еще не вышел из примитивных методов хозяйства, будучи совершенно не обеспечен путями сообщения.

Из Ленского края до сих пор лишь односторонне и хищнически выкачивается золото и в прошлом, в дореволюционное время, единственно хорошо поставленным государственным делом в Крае была винная монополия.

Совершенно очевидно, что необходимо Государству произвести затраты на создание путей в крае, ибо это первооснова всякой культуры и промышленности. Эти затраты производительны, коммерчески выгодны, наконец, могут быть возвращены путем попудного обложения весьма скоро.

Доложено на заседании Вост. Сиб.
Научно-Исследоват. Биолого-Географич.
Института при Иркутском Государств.
Университете 25 мая 1926 г.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Перечень и длина судоходных

Таблица составлена на основании сводок материалов

НАЗВАНИЕ РЕК	Куда впадает	Справа вн слева	Общая длина в километр.	Участки в километр.	
				Судоходн.	Сплавных
А. Ленский бассейн.					
Лена	С. Лед. Океан	—	5011	4084	490
Кута	Лену	Лев.	320	64	107
Киренга	»	Прав.	587	160	213
Б. Чуя	»	»	370	50	100
Б. Патом	»	»	500	150	150
Нюя	»	Лев.	450	—	200
Витим	»	Прав.	1900	550	950
Мама	Витим	Н е и с с л е д о			
Олекма	Лену	Прав.	1600	180	612
Тунгпр	Олекму	»	450	50	251
Чара	»	Лев.	640	350	100
Токко	Чару	Прав.	600	150	100
Жуя	»	Лев.	260	120	100
Синяя	Лену	»	375	50	150
Черендей	»	»	350	—	100
Алдан	»	Прав.	2600	1900	375
Мая	Алдан	»	1070	550	40
Юдома	Маю	»	650	100	350
Амга	Алдан	Лев.	850	300	300
Учур	»	Прав.	650	200	200
Гонам	Учур	Лев.	550	—	200
Тымптон	Алдан	Прав.	550	—	100
Чуга	»	Лев.	400	—	200
Вилюй	Лену	»	2800	830	1200
Марха	Вилюй	»	720	320	—
Чона	»	Прав.	660	—	500

Таблица 1.

артерий восточной Сибири.

описных партий по работам за период 1911—1926 г.

Эксплоатир. в 1925 г.		Прот. исслед. участк.	Протяжен. неисслед. участк., пригодн. к исполь- зован.	Колич. определен. расход. воды	Число лет водо- мерных наблюд.		Число водом. постов	ПРИМЕЧАНИЕ	
Парох.	Сплав.				Годовых	Навиг.			
4084	490	4574	—	127	69	151	16	В Ленском бассейне главными судоходными артериями являются реки: Лена, Витим, Олекма, Алдан, Мая, Вилюй.	
—	107	—	175	3	—	3	1		
—	213	—	425	8	—	—	—		
—	—	—	150	—	—	—	—		
—	—	—	300	—	—	—	—		
—	—	—	200	—	—	—	—		
500	950	1473	—	43	24	20	4		
в а	н а,	д а н	п ы х	н е	н м е	е т	с я.		Из второстепенных указана небольшая часть наиболее известных судоходных рек.
—	480	1093	200	8	—	3	1		
—	301	301	—	3	1	2	1		
350	—	—	450	1	—	—	—		
—	—	—	250	—	—	—	—		
—	—	—	220	—	—	—	—		
—	—	—	200	—	—	—	—		
—	—	—	100	—	—	—	—		
1850	300	2350	—	28	5	13	4		
550	—	550	200	10	3	6	2		
—	—	10	440	3	—	—	—	Сведения даются по данным инструментальных, а равно и рекогносцировочных исследований и опросным сведениям.	
—	—	—	600	—	—	—	—		
—	—	—	400	1	—	—	—		
—	—	—	200	—	—	—	—		
—	—	—	350	1	—	—	—		
—	100	100	100	—	—	1	1		
640	—	—	1650	—	3	10	2		
—	—	—	320	—	—	—	—		
—	—	—	500	—	—	—	—		

Число лет водомерных наблюдений обозначает сумму произведений числа постов на реке на количество лет их действия.

Перечень и длина судоходных

Таблица составлена на основании сводок материалов

НАЗВАНИЕ РЕК	Куда впадает	Справа или слева	Общая длина в километр.	Участки в километр.	
				Судоходных	Сплавных
А. Енисейский бассейн.					
Оз. Байкал	Но судовому ходу		866	866	—
Селенга	Байкал	—	973	800	173
Орхон	Селенгу	Прав.	1100	315	100
Тола	Орхон	»	1000	—	800
Хилок	Селенгу	»	580	—	200
Чикой	»	»	600	250	130
Уда	»	»	375	—	145
Эглин-Гол	»	Лев.	500	120	220
Иро	Орхон	Прав.	200	60	70
Ангара (В.-Тунгуска)	Енисей	»	1880	1580	295
Ока	Ангару	Лев.	850	32	320
Тасеева с Чуной	»	»	1550	810	533
Илим	»	Прав.	480	110	160
Туба	Енисей	»	120	120	—
Верхняя Ангара	Байкал	—	640	250	150
Баргузин	»	—	700	260	—
Подкаменная Тунгуска	Енисей	Прав.	1600	215	530
Нижняя Тунгуска	»	»	3200	2930	—
Б. р. р. Сев. Ледовит. океана.					
Хатанга	—	—	1060	Данных нет, ис	
Олецьк	—	—	1920	»	»
Яна	—	—	2130	»	»
Индигирка	—	—	1920	»	»
Колыма	—	—	2667	1150	1070
Пясина	—	—	1070	Данных нет.	
Анабара	—	—	960	»	»
Алазея	—	—	850	»	»
Омолон	Колыму	Прав.	530	»	»
В. Ануй	»	»	590	»	»

артерий Восточной Сибири.

описных партий по работам за период 1911—1926 г.г.

Таблица 2.

Эксплоатр. в 1925 г.		Протяжен. исследов. участков	Протяж. неисслед. участков, пригод. к использ.	Количество опред. расход. воды.	Число лет водомерных наблюдений		Число водох. постов.	Примечание.
Пароход.	Сплавом				Годо-вых.	Навиг.		
866	—	866	—	—	—	—	—	Главными судоходными артериями являются: р. Селенга, оз. Байкал, р. Ангара. В 1925 г. в эксплуатацию включена р. Орхон. Намечается эксплуатация рек В. Ангара и Баргузина. Из второстепенных перечислена лишь часть. Сведения даются по инструментальным и рекогносцировоч. исследованиям и опросным данным. Число лет водомерных наблюдений обозначает сумму произведений числа постов на реке на количество лет их действия.
800	—	973	—	8	12	19	6	
135	—	410	690	12	1	1	1	
—	—	710	90	3	—	1	1	
—	—	200	—	2	—	—	—	
—	—	380	—	3	—	3	1	
—	—	—	145	—	—	—	—	
20	220	240	100	2	—	—	—	
20	—	25	105	2	—	—	—	
565	—	1880	—	65	80	20	7	
32	—	—	500	—	—	—	—	
—	—	630	—	Сведений нет		—	—	
—	—	—	480	—	—	—	—	
—	—	120	—	—	—	—	—	
—	270	270	—	6	—	4	1	
—	—	260	—	28	1	3	2	
—	—	—	1200	—	—	—	—	
—	—	1280	1550	5	—	2	1	
следов.		не было		—	—	—	—	Реки Сев.-Ледов. Океана ныне еще эксплуат. не затронуты, за исключением вполне удачных опытов по р. Колыме. Каждая из перечисленных рек представляет из себя мощн. судоходн. артерию. Второстепенные не указаны.
»	»	—	—	—	—	—	—	
»	»	—	—	—	—	—	—	
»	»	—	—	—	—	—	—	
Данных нет		150	2100	—	—	—	—	
»	»	—	—	—	—	—	—	

Природные элементы рек систем

Таблица составлена на основании сводок материалов описных и

РЕКИ	УЧАСТКИ (Плеса)	Число кило- метров	Общее падение в метр.	Падение на километр в метр.	Средн. уклон рек в ‰	Ширина межен- ного русла в метр.	
						Макси- мальн.	Мини- мальн.
Р. Лена	Качуг—Жигалово	164.00	95.339	0.581	0.059	190	80
	Жигалово—Усть-Кут	339.24	127.899	0.377	0.037	320	130
	Усть-Кут—Киренск	307.36	32.65	0.106	0.011	410	175
	Киренск—Витим	441.66	72.31	0.164	0.016	575	210
	Качуг—Витим	1252.26	328.198	0.262	0.026	—	—
	Витим—Якутск	1210.80	ниве	лпр. не	произ.	2150	425
Р. Витим	Якутск—Устье	2124.00	»	»	»	—	—
	Витим—Бодайбо	289.10	60.21	0.208	0.021	640	260
	Бодайбо—Оронск. пор.	229.36	ниве	лпр. по	прова.	560	150
Р. Олекма	Оронский пор.—Романовское	897.00	ниве	лпр. не	произ.	—	—
	Устье—Енюка	408.00	136.00	0.334	0.033	1000	110
	Енюка—Нюкжа	250.00	181.00	0.724	0.072	800	75
Р. Тунгир	Нюкжа—устье Тунгира	285.00	73.00	0.256	0.026	500	90
	Устье—п. Туник	301.00	155.00	0.515	0.051	300	30
Р. Алдап	Устье—Петропавловск	929.00	ниве	лпр. не	произ.	2150	350
	Петропавловск—у. Учтура	373.00	»	»	»	1700	200
	Учтур—Серегли	480.00	180.00	0.375	0.037	600	120
	Серегли—Чуга	180.00	89.60	0.498	0.050	500	120
	Устье—р. Юдома	174.00	ниве	лпр. не	произ.	600	200
Р. Мая	Юдома—Нелькан	375.50	111.50	0.297	0.030	380	150
	Устье—Сунгары	Гид	роло	гиче	ские	иссле	дова

Примечание. Сведения даются лишь, где произведены хотя бы рекогносцировочные Витиму от устья до Бодайбо, по Мае от Нелькана до Юдомы, по Алдану от Учтура до работы произведены только на верхних участках р. Лены и по Витиму у Бодайбо. В

Таблица 3.

оз. Байкал и реки Лены.

рекогносцировочных партий за период 1911—1926 г.г.

Глубина в навигац. межен. плеса в метр.			Число пе- рекатов	Число осо- бенно зат- руд. перек.	Навигационный секунд. расход воды в куб. метр.		Максимальн. подъем воды в метрах	Число дней, свободных от льда	Строение ложе	Состояние судоходства
Мак- сималь.	Сред- няя	Мини- мальн.			Макси- мальный	Мини- мальный				
4.00	—	0.35	77	3	3147.00	68.00	4.00	185	Ср. и мелкая галька на плесах, покр. трав. «няшей»	Сл. сплав пароходство
4.50	—	0.65	121	38	6284.00	121.25	1.00	187	» »	» »
5.00	—	1.15	30	3	10750.10	170.95	5.50	180	» »	Срч. пар.
10.00	—	1.75	53	3	16618.00	349.66	6.00	180	» «	Сп. суд.
—	—	—	281	47	—	—	—	—	» »	» »
12.50	—	2.00	—	—	наблуде	ний нет	7.50	160	галька, песок	» »
—	—	—	—	—	»	»	7.50	110	песок, галька	Слч. пар.
10.90	—	1.30	31	6	17078.79	93.93	6.50	160	кр. галька	Срч. пар.
—	—	1.00	19	6	наблуде	ний нет	6.00	—	кр. галька, булыжник	Слч. рейсы
—	—	—	64	28	наблуде	ний нет	6.50	—	булыжник валун	Случ. сплав
12.00	—	1.20	11	1	10878.22	350	9.00	170	гал. камени- стое устойч.	Случ. рейсы
9.50	—	0.90	34	28	10000.00	300	11.00	175	булыжник валун	Сл. сплав
10.50	—	0.80	13	6	7000.00	180.00	7.50	180	галька	Сл. сплав
6.00	—	0.30	103	28	500.00	48.56	4.00	180	галька, песок	» »
26.00	—	1.80	5	—	19425.00	3885.00	9.00	170	гал. песчан.	Товаро-пасс. пароход.
12.00	—	1.25	6	—	наблуде	ний нет	9.00	170	галечн.	»
10.00	—	0.75	37	7	1320.00	200.00	7.00	175	гал. камеп.	»
9.00	—	0.75	19	6	наблуде	ний нет	9.00	175	камен. галечн.	Сл. сплав
8.50	—	1.00	5	1	»	»	—	170	мелко-галечн.	Сл. рейсы
12.00	—	0.55	55	12	набл. нет	120.00	5.00	—	перемываем.	» »
ния	совер	шенно	не	произ	води	лись				Сл. рейсы

исследования. Падение взято инструмент. нивелир. по р. Лене от Качуга до Витима, по Чуги, в остальных случаях по барометрической нивелировке. Гидрометрической станцией остальных случаях определялись лишь летучие расходы.

Природные элементы рек систем

Таблица составлена на основании сводок материалов описных

РЕКИ	УЧАСТКИ (Плеса)	Число километ- ров	Общее падение в метрах	Падение на кило- метр. в метрах	Средняя уклон. реки в %	Ширина меженного русла в ме- трах	
						Макс- мальн.	Мини- мальн.
Р. Селенга	Устье—В. Удинск . . .	161	40.879	0.254	0.025	550	150
	В. Удинск—Орхон . . .	275	104.55	0.380	0.038	500	100
	Орхон Эгин-Гол	278	268.00	0.964	0.096	200	60
	Эгин-Гол—Хануй-Гол . .	125	163.00	1.300	0.130	150	50
	Хануй-Гол—образование .	18	Нивел дир. не	производ.		120	40
Р. Орхон	Устье—Хара-Гол	125	108.00	0.864	0.086	120	40
	Хара-Гол—Тола	190	143.00	0.753	0.075	90	25
Оз. Байкал	Ст. Байкал—В.-Ангара по судовому ходу	866	—	—	—	—	—
Р. Ангара	Исток-Иркутск	69.30	29.87	0.431	0.043	1387	215
	Иркутск Балаганск . . .	217	Нивел дир. не	производ.		800	300
	Балаганск—Бр.-Острог . .	368	»	»	»	1000	300
	Б.-Острог—Илим (пороги)	297	»	»	»	Дан ных	
	Илим—Устье	1155	»	»	»	»	»
Р. Ока	Устье—Долоново	32	»	»	»	»	»
Р. Баргузин	Устье—Г. Баргузин . . .	57	18.26	0.320	0.032	230	80
	Баргузин Гарга	203	74.00	0.365	0.036	300	30
Р. В.-Ангара	Устье В.-Ангарск	148	Нивел дир. не	производ.		680	30
	В.-Ангарск—Устье р. Чуро	128	»	»	»	210	40
Р. Эгин-Гол	Устье—Бильсигинхит . .	25	»	»	»	80	35
Р. Иро	Устье—Перевоз по дороге из Урги	20	»	»	»	—	—

ПРИМЕЧАНИЕ: Сведения даются по участкам, где имеются хотя-бы рекогносцировоч. Байкала до границы Монголии, по Ангаре от истова до Иркутска, по Баргузину до гор. Бар гидрометрические наблюдения велись только по р. Ангаре на участке до Балаганска; во всех

Таблица 4.

оз. Байкал и реки Лены.

и рекогносцировочных партий за период 1911—1926 г.г.

Глубина в навигац. межень плеса в метрах			Число порога- тов	Число особенно за- труднительных пе- рекатов	Навигационный секундный рас- ход воды в ку- бическ. метрах		Максимальный подъем воды в метрах	Число дней, сно- бодных от льда	СТРОЕНИЕ ЛОЖА	Состояние судоход- ства
Макс- мальн.	Средняя	Мини- мальн.			Макс- мальн.	Мини- мальн.				
8.10	—	1.00	19	6	2600.00	1728.00	7.50	190	Гравел-песч.	Сл. рейс
5.30	—	0.85	22	8	800.00	213.85	4.00	207	Песч. галечн.	Ср. рейс
4.00	1.60	0.90	87	14	Наб. нет	200.00	5.00	—	Галечно-песчан.	Сл. рейс
3.00	1.40	0.80	42	5	»	161.80	3.50	—	Галечное	Экспл. нет
3.00	—	0.50	40	20	»	Н. нет	—	—	Галька, песок	»
3.00	1.40	0.70	46	8	»	36.76	Свед.	нет	Песок, перемыв.	Сл. рейс
2.40	1.20	0.45	82	30	»	42.45	»	»	Перемыв. песок	Экспл. нет
1775.00	—	—	—	—	—	—	1.00	200	—	Ср. рейсы
8.00	—	0.90	6	2	—	—	5.00	220	Кр. гал. кам.	»
10.00	—	1.20	10	6	5500	1600	4.50	200	»	»
9.00	—	1.50	14	4	Наблюд.	нет	—	—	»	»
не имеется	»	»	12	6	»	»	—	200	Валуц, булыжн.	Сл. сплав
»	»	»	35	10	»	»	—	190	Галька, булыжн.	Сл. рейс
»	»	»	3	1	»	»	—	180	»	»
3.20	—	0.90	5	1	»	290.00	4.50	180	Кам. Гал. Песок	Экспл. нет
4.20	1.10	0.60	15	5	»	145.00	—	»	Галечн. песчан.	»
5.00	2.10	0.50	9	2	Наблюд.	нет	4.00	150	Песок, ил. гал.	Сплав
4.00	1.30	0.20	8	7	»	»	4.00	150	Песч., галеч. ил	Сл. сплав
2.00	1.40	0.60	15	5	»	»	—	—	Кр. кал., булыж.	Экспл. нет
—	—	—	—	—	»	»	—	—	Песок, галька	»

ые материалы. Падение определено инструментально только по р. Селенге на участке от гузина; в остальных случаях уклон дается по барометрической нивелировке. Стационарные остальных участках расход дается на основании летучих наблюдений, где таковые имеются.

Таблица № 5.

Состояние пути и его обслуживание по

рекам Восточной Сибири на 1925 год.

НА ИМЕНОВАНИЕ РЕК	Длина судоходных участков в килом.	Длина эксплуатируемого участка	Длина подробно исследованного участка	ОБСТАНОВКА					Колич. камнеобор. снарядов (в работе)
				Количество знаков	Освещаем. в километ.	Колпч. оги.	Указат. глуб. на мачтах, кол. пункт.	Колич. камнеобор. снарядов (в работе)	
р. Лена.									
От Качуга до Жигалово, усл. суд.	161	161	164	501	—	—	—	—	—
От Жигалово до Усть-Кута, усл. суд.	339	339	339	829	—	—	—	—	—
От Усть-Кута до Киренск., суд.	307	307	307	171	—	—	3	1	—
Киренск-Витим	441	411	441	374	—	—	1	—	—
Витим-Якутск	1210	1210	—	—	—	—	—	—	—
Якутск-устье Лены	2124	2124	—	—	—	—	—	—	—
р. Витим (до Нерпо)	518	518	420	374	—	—	1	1	—
р. Олекма	408	408	—	—	—	—	—	—	—
р. Алдан.									
От Устья до Учуга	1302	1302	—	—	—	—	—	—	—
От Учуга до Серегли	480	360	480	33	—	—	—	—	—
р. Мая (до Нелькана)	549	549	350	—	—	—	—	—	—
р. Вилюй (до Сунтар)	832	832	—	—	—	—	—	—	—
р. Селенга.									
От устья до В.-Удинска	161	161	161	—	—	—	—	—	—
От В.-Удинска до Усть-Кяхты	228	228	228	180	105	45	6	—	—
От Усть-Кяхты до Хануй-гола	379	379	69	100	—	—	—	—	—
р. Орхон (р. Тола)	315	315	—	80	—	—	—	—	—
р. В. Ангара	240	—	—	—	—	—	—	—	—
р. Ангара.									
Исток-Иркутск	69	69	69	11	—	—	—	—	—
Иркутск-Балаганск	217	217	—	44	—	—	2	—	—
Балаганск-Братский Острог	368	368	—	54	—	—	2	—	—
р. Баргузин	256	—	57	—	—	—	—	—	—
Оз. Байкал	866	866	866	—	866	13	—	—	—
р. Ока	32	32	—	—	—	—	—	—	—

Количество дноуглуб. снарядов в работе	Количество оборудованн. нормальн. загонов	Количество затонов, пригодных на 50%	Количество оборудованн. приставей (рлж.)	Количество дебаркадеров	Протяж. участка с пыправ. работ	Число дней в на-виг. в среднем	Число перекат.	Число особ. затруднит. перекат. с гарантир. глуб. не менее 4-х четвер.
—	—	1	—	—	—	184	77	3
—	1	—	—	—	20	186	121	38
1	—	1	—	1	—	184	30	3
—	1	2	—	2	—	181	53	3
—	—	1	—	1	—	155	—	—
—	—	—	—	—	—	136	—	—
—	1	1	—	1	—	155	37	8
—	—	—	—	—	—	165	11	1
—	—	—	—	—	—	162	11	—
—	—	—	—	—	—	164	37	7
—	—	—	—	—	—	164	60	13
—	—	—	—	—	—	Дан	ных	нет.
—	—	—	—	—	—	180	19	6
—	—	—	—	—	8	180	22	8
—	—	—	—	—	—	160	60	14
—	—	—	—	—	2	160	128	38
—	—	—	—	—	—	150	17	9
—	—	—	—	—	—	190	6	2
1	1	—	—	1	—	180	10	6
—	—	—	—	—	—	180	14	4
—	—	—	—	—	—	180	20	6
—	1	1	3	—	—	200	—	—
—	—	—	—	—	—	180	3	1

Торговые связи Монголии и Восточной Сибири.

Экономические взаимоотношения Монголии с Восточной Сибирью выявляются главным образом в торговых сношениях, в силу чего наш очерк будет рассматривать Монголию с точки зрения торговых интересов. Поскольку Восточная Сибирь не является самостоятельной экономической единицей, а находится в тесной взаимосвязи с прочими частями Союза ССР, постольку автор не мог ограничить своего рассмотрения одним из сибирских районов, а принужден был по возможности расширить рамки поставленной темы, включив в поле своего зрения почти всю торговлю Монголии с Сибирью, но в то же время автор не выпускал из виду свою основную задачу—освещение торговых взаимоотношений Монголии и Восточной Сибири.

В осуществлении поставленной задачи автор столкнулся с целым рядом непреодолимых препятствий: с одной стороны, с трудностью получения в иркутских условиях необходимых литературных источников, с другой стороны, отсутствием новейшего материала, характеризующего Монголию наших дней. Надо заметить, что старые капитальные работы о Монголии уже потеряли свою практическую ценность и представляют исключительно исторический интерес; что же касается новых материалов, то они еще накапливаются в процессе работы наших советских хозяйственных организаций в Монголии. Этот ценный материал советской работы в Монголии соответствующей научной обработке еще не подвергался и, в качестве сырого материала для лиц, оторванных от непосредственной работы в Монголии, мало доступен. Из новейших источников о Монголии, приобретающих несомненно научную ценность, необходимо указать на экономический бюллетень Торгпредства СССР в Монголии и экономический орган русско-монгольского делового клуба в Урге (Улан-Баторе),—журнал «Хозяйство Монголии».

Автор предлагаемого вниманию читателей очерка о Монголии не претендует на оригинальность его, т. к. при проработке вопроса он почти исключительно пользовался имеющимися у него под рукой литературными материалами, и в очень ограниченном размере материалами сырыми.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Основные моменты народного хозяйства Монголии.

Площадь Монголии равняется 1.250.000 кв. вер. Коренного населения в Монголии по последним статистическим сведениям*) около 616 тыс. чело-

*) А. Шостакович. Учет населения Монголии в 1924 г. Статья в журнале «Хозяйство Монголии», № 1 (январь—февраль), 1926 г. Изд. Русско-Монгольского Делового Клуба в Улан-Батор-го (Урга).

век. Средняя плотность аборигенов выражается таким образом в 0,49 чел. на 1 кв. версту.

Монголия—страна экономически отсталая. Основой народного хозяйства является пастбищное скотоводство. Экономический быт Монголии характерен своей вековой косностью, и он, по словам Председателя Монгольского Экономического Совета М. И. Амагаева, как бы застыл на многие века неизменно в одних и тех же формах. Основная причина этого—отсутствие внутренних мощных стимулов экономического развития. Монголы, занимая громадную площадь центрально-азиатского платто, в то же время слабо населяя ее, в долгие периоды не чувствовали перенаселенности, не знали жуткого аграрного вопроса и могли спокойно и мирно вести свое скотоводческое хозяйство. Другой причиной хозяйственной отсталости Монголии, безусловно, по мнению Амагаева, является экономическая изолированность, оторванность ее, как рынка, от крупных мировых центров. Физико-географические условия Монголии, окаймленной трудно проходимыми, с одной стороны, высокими горами хребтами и, с другой—широкой полосой песчаной Гобийской равнины, и оторванность ее от главных мировых торговых путей, затрудняли широкий доступ в нее торгово-промышленного капитала экономически развитых стран. Непосредственные же соседи Монголии—Россия и Китай,—только сами еще вступая в полосу промышленного развития, не так были заинтересованы в значительных запасах монгольского, главным образом, экспортного сырья. Торговые сношения России и Китая с Монголией в прошлом по существу были довольно ограничены и не могли оказать большого стимулирующего влияния на ее хозяйственную жизнь **).

Монголия—страна первобытного хозяйства. Натуральные формы еще имеют достаточные корни, промышленность только начинает зарождаться, обнаруживая крайне слабые признаки своего развития.

В связи с крайне слабо развитой экономической жизнью страны, слабо развито и государственное хозяйство Монголии.

Государственный бюджет Монголии за последние два года выразился: в 1925 г. 7 мил. мексик. долларов, в 1926 г. он увеличился до 10 мил. долларов. Значительный рост бюджета в 1926 г. объясняется проведением налоговой реформы, что позволило увеличить доходные источники.

Самой серьезной статьёй доходного бюджета Монголии являются таможенные доходы. В бюджете 1925 г. на их долю приходилось 50% всего доходного бюджета**).

Таможенные доходы Урги за период 1921—1924 г.г. выразились ***):

1921 г.	24.000 дол.	1923 г.	2.500.000 дол.
1922 г.	1.500.000 »	1924 г.	3.600.000 »

Развитие товарооборота Монголии с соседними странами ярко характеризуется динамикой таможенных поступлений.

Не останавливаясь подробно на общей экономической оценке Монголии и рассмотрении ее государственного хозяйства, остановим внимание на основных отраслях народно-хозяйственной жизни.

*) Материалы Совещания Хозяйственников. Доклад М. И. Амагаева об экономическом положении Монголии. Экономический Бюллетень Торгового Представительства СССР в Монголии. № 4, Май—июнь. 1926 г. Улаан-Батор-хото, Монголия.

**) Д. Д. Михельман. Финансы, денежная реформа и работа Монголбанва. Материалы Совещания Хозяйственников в Монголии.

***) М. Амагаев. Современная Монголия. Экономическое состояние. Статья в журнале «Жизнь Бурятии» (Верхнеудинск). № 4—5, 1924 г.

1. СКОТОВОДСТВО.

Сухой климат, малоснежные зимы, обширные пространства, покрытые растительностью, обладающей высокими кормовыми качествами, создали естественные благоприятные условия для развития скотоводства, которое и является основой народного хозяйства Монголии.

Количество скота до самого последнего времени учету не подвергалось. Первые попытки в этом направлении были предприняты впервые в 1918 г. (экспедиция Центросоюза во главе с И. Майским). Сопоставляя указанные данные (с коррективами И. Майского) с статистическими данными последних лет, можно проследить динамику монгольского скотоводства:

Количество скота в Монголии.

(голов скота)

Виды скота.	Общее количество в 1918 г.	Общее количество в 1924 г.	Уменьшение (-) Увеличение (+)	
			В абсолют. числах.	В ‰
Крупн. рогат. скота	1.285.774	1.512.414	+ 226.640	+ 17,0
Лошадей	1.361.800	1.339.827	- 21.973	- 1,5
Овец и коз	9.119.176	10.649.197	+ 230.021	+ 13,0
Верблюдов	263.919	274.981	+ 11.062	+ 4,2
Итого	12.330.699	13.776.419	+ 1.489.696	+ 12,0

В переводе на крупный рогатый скот в 1924 году скота было 4.159.263 головы. Из приведенной таблицы видно, что за 6 лет монгольское скотоводство количественно увеличилось на 12%. Отмеченный период для политической жизни Монголии сложился крайне неблагоприятно: с одной стороны, Монголия явилась ареной военных действий (бандитизм Унгерна и борьба с ним), с другой — борьба за свою независимость. Все это в общем итоге сказалось на замедлении темпа роста скотоводства; тем не менее рост монгольского скотоводства очевиден. В таблице отмечается только уменьшение лошадей, что объясняется указанными выше военными событиями, имевшими место на территории Монгольской республики, покупкой монгольских лошадей различными китайскими генералами (Чжан-чжо-линем и др.), а также снабжением Монгольской Народной Армии.

Формы ведения скотоводства экстенсивные: скот предоставлен самому себе. В поисках кормов для скота, монгол кочует за скотом. Только в немногих местах монголы начинают заниматься сенокосением. Экстенсивность форм ведения скотоводческого хозяйства начинает побуждать монгола к переходу на более рациональные основы хозяйства, но в этом отношении реальных шагов пока не предпринято. Бичем монгольского скотоводства являются постоянные голодовки, от чего монгол теряет большое количество скота; волки, борьба с которыми еще не приняла широких размеров, в монгольские стада вносят значительные опустошения. Наконец, эпизоотия также наносит скотоводству существенный урон. По литературным данным (вет. врач А. Свечников), в 60-х годах прошлого столетия эпизоотия и голодовки унесли до 80% всего монгольского скота. В настоящее время ветеринарная помощь начинает осуществляться Монгольским Правительством сравнительно в широких размерах.

А. Наиболее значительный вес в монгольском скотоводстве, несомненно, принадлежит крупному рогатому скоту.

Крупный рогатый скот 3-х родов.

Монгольский бык дает прекрасное мясо. Убойный вес быка определяется до 50% его живого веса; в возрасте 8 лет он дает до 15 пудов мяса. Удойность монгольских коров приблизительно в 60 вед. в год, при содержании жиров около 7%. Кроме мяса с быка получается до 2 пудов сала. Шкура взрослого быка весит от 1½ до 2 пудов*).

Сарлык, или як, дает мясо невысокого качества: грубое мясо. Кожи яков находят широкий сбыт; волосы с гривы и живота пока широкого сбыта не имеют, но в недалеком будущем, несомненно, будут вовлечены в коммерческий оборот. При стрижке 1 раз в год со взрослого сарлыка собирается до 3 фунтов волоса, из которого монголы изготовляют веревки и арканы**). Из хвостов же сарлыков китайцы, кроме того, изготовляют красивые метелки, которые служат в качестве опахала при прогулке в местностях богатых комарами.***) По сообщению Морозова, участника Московской экспедиции в Монголию, с сарлыка при стрижке якобы собирается от 8 до 12 фунтов шерсти. И. Майский считает эти соображения преувеличенными, да и в дальнейшей литературе о Монголии они не подтверждаются.

Корова-сарлычка большим удоем не отличается, но за то дает прекрасное вкусное молоко, густое как сливки. Сарлычье молоко много вкуснее коровьего, жиров в нем до 10%. Удойность сарлычек достигает 40—45 ведер в год.

Хайник—помесь монгольского быка с сарлыком. Хайник сильнее быка и потому обычно употребляется преимущественно для перевозки клади. Мясо хайника по своим вкусовым свойствам не уступает мясу быка. Хайнички-самки славятся своей молочностью: годовой удой их равняется приблизительно 80 ведам, при чем по жировому содержанию молоко хайнички занимает среднее место между коровьим и сарлычьим****).

Б) Верблюдоводство в Монголии имеет большое значение.

Верблюд монголами употребляется, главным образом, для перевозки кладей на вьюке, а также в телеге. Кроме того, он дает шерсть (стригут в период линянья). Взрослый верблюд дает около 8—9 фунтов шерсти*****), из которой лучшую часть—шерсть с гривы—монголы перерабатывают в нитки и арканы. Из кожи же верблюда делают связки, заменяющие гвозди в деревянном остове юрты.

В) Монгольская лошадь славится своей выносливостью.

Г) Мелкий скот состоит из баранов (овец) и коз.

Монгольский баран. Масть белая с черными пятнами на голове, шее, боках. Чисто белые или чисто черные бараны в Монголии встречаются крайне редко.

Взрослый баран (3 года) имеет убойный вес около 1½ пудов, взрослая овца дает около 1 пуда мяса. Баранье мясо—излюбленное кушанье монгола. Овца доится около 3-х месяцев в году и дает в сумме до 4 ведер молока.

*) И. Майский. Современная Монголия. Иркутск, 1921 г., стр. 110.

**) И. Майский. Назван. соч., стр. 111.

***) М. И. Боголепов и М. Н. Соболев. Очерки Русско-Монгольской Торговли. Экспедиция в Монголию 1910 г. Труды Томского Об-ва изучения Сибири, том. 1. Томск, 1911 г.

****) И. Майский, назв. соч., стр. 110.

*****) И. Майский, назв. соч., стр. 111.

При стрижке барана монголы получают до 4—5 фунтов шерсти (халхасы стригут баранов раз в год—в июне-июле; дюрбеты два раза в год—в апреле и июле). Данные Московской экспедиции в Монголию (сообщение Морозова) о сборе шерсти в размере 20—40 фунтов с овцы сильно преувеличены.

В общем монгольская овечья шерсть невысокого качества—она несколько грубовата и с примесью сухого волоса, тем не менее она лучше, тоньше и мягче и пушистее обычно употребляемой у нас киргизской.

Лучшей считается овечья шерсть из улясуйтайского района, особенно из долины реки Эдера. Эта шерсть употребляется на тонкие сукна и отчасти идет на камвольное прядение. Шерсть из других районов идет на высокие сорта грубых сукон*).

В семье монгола шерсть идет на изготовление чулок и кошмы (войлока)—а остаток поступает в продажу. Изготовление кошмы производится обыкновенно женщинами, отличается простотой и состоит в том, что на кошму, распластанную на земле, накладывают ровным слоем шерсть, взбитую палками, толщиной от 1 до 1½ вершков. Затем шерсть эту взбрызгивают слегка водой и заворачивают вместе с кошмою на деревянный вал, который, обвязав веревками, катают по ровному месту в течении часа. Вследствие вращения вала сырая шерсть сваливается, и получается новая кошма. Кроме юрты, кошма идет еще на потники под седла и на шёрдэки, т. е. подстилки на плечи вьючному верблюду. Затем она иногда употребляется вместо брезента для покрывки грузов и укупорки некоторых товаров**).

К о з ы. Убойный вес козла до 1½ пудов мяса, отличающегося очень невысокими вкусовыми качествами. Молочность коз—до 10—12 ведер в год. Козлиные шкуры идут на изготовление дох, а козлий пух—на нитки.

Монгол козы не стрижет, а вычесывает пух железным гребнем; в год с одного животного можно начесать до ¾ фунта пуха вместе с волосом, который перерабатывается затем в нитки и идет на изготовление чулок и рукавиц***).

2. ЗЕМЛЕДЕЛИЕ.

По мнению известного монголоведа, проф. Позднеева, ближайшим поводом возникновения земледелия в Монголии были страшные падежи скота, периодически повторявшиеся в течение 3 лет, начиная с 1880 года, падежи, вследствие которых во многих местностях Монголии не осталось ни одного сарлыка.

В соответствии этому несчастью в Монголии, почти в те же годы в нашем Забайкальи и местах, прилегающих к Кяхте, случились неурожаи, при которых цена хлеба возросла до 2 руб. за пуд.

Русские хлеботорговцы начали закупать хлеб в Монголии, а один из них, именно—купец И. Ф. Голдобин, желая возбудить у монголов большой интерес к хлебопашеству, начал в 1884 г., вместо обычной оптовой платы в 1 р. 20 к., выдавать 1 руб. 60 коп. за пуд.

«В результате амбары Голдобина были полны хлеба, а монголы действительно взялись за выгодное для них возделывание полей ****)...»

* И. К. Кирсанов. Животное сырье. «Коопер. Издательство». Москва—Ленинград, 1925 г.

** И. М. Морозов. Монголия (Экономический очерк). Московская Торговая экспедиция в Монголию. Москва, 1912 г.

*** И. М. Морозов, указ. соч.

**** Б. Гурьев. Экономическое положение Монголии. «Вестник Азии», № 8. Харбин, 1911 г.

С указанным объяснением проф. Позднева о причинах возникновения земледелия в Монголии, конечно, согласиться нельзя. С одной стороны, повышение оптовых цен у купца Голдобина имело место не столько для приучения монголов к земледелию (русское купечество в Монголии хозяйственно-культурными задачами не занималось), сколько с целью спекуляции. Кроме того, собственно монголы земледелием частично стали заниматься только в самое последнее время.

Правда, монгольское земледелие имеет свою небольшую историю, но занимаются им, главным образом, китайцы и русские поселенцы.

В прежние годы посевная площадь страны определялась в 70.000 десятин; сведений для настоящего времени нет. Во всяком случае, надо полагать, что, в связи с вытеснением оседлого китайского крестьянства из Монголии, она значительно сократилась.

По переписи 1924 года по 4 аймакам и Шабинскому ведомству посевная площадь аратского населения выражается в 456 дес., посевная площадь монастырей 6.218 дес. Надо заметить, что ламы монастырей сами землю не обрабатывают, а сдают монастырские земли в аренду китайцам.

Система обработки земли в Монголии чисто китайская, грядковая, без применения сельско-хозяйственных машин и удобрений.

В последние годы в некоторых районах бассейна Селенги у монастырского населения замечается стремление к занятию земледелием.

Особое место в монгольском земледелии теперь занимают **государственные посевы** *)—предприятия промышленно-культурного значения. Таких предприятий пока два—Харинский и Кобдосский, но предполагается в ближайшее время организация новых.

Харинский государственный посев, выделенный на хозяйственный расчет, с основным капиталом в 374 тыс. мек. дол. (по балансу на 1-е января 1926 г.), с подсобными предприятиями, мельница и проч., с посевной площадью в 1.300—1.400 десятин.

Государственные посевы почти в полной мере снабжены сельско-хозяйственными машинами, в ближайшее время предполагается постройка царовой крупчаточной вальцовой мельницы, разрабатывается даже вопрос о тракторизации **).

На земледелие Монгольское Правительство обращает серьезное внимание. Рядом мер экономической политики оно обеспечивает ему возможность дальнейшего развития. Уже сейчас намечаются пути развития монгольского земледелия. Это развитие пойдет по двум путям:

- 1) По пути постепенного перехода к обработке земли самим монгольским населением и
- 2) по пути организации государственных посевов.

Огородничество, которым занимаются исключительно китайцы, в общей системе монгольского народного хозяйства имеет также немаловажное значение. Обеспечивает исключительно потребности внутреннего рынка.

3. ЗВЕРОЛÓВСТВО И ПУШНОЕ ХОЗЯЙСТВО.

Монголия богата пушным зверем, тем не менее охотничий промысел среди монгол развит слабо. Единственное исключение составляет сурок, известный у монголов под именем «тарбагана». Значение тарбаганьего про-

*) Доклад М. И. Амагаева об экономическом положении Монголии на Совещании хозяйственников в Монголии.

**) Доклад Амагаева.

мысла в монгольском хозяйстве огромно, т. к. он играет немаловажную роль в бюджете большинства местных жителей. Вся беднейшая часть монгольского населения, не обладающая достаточным количеством скота, летом питается тарбаганьим мясом. По словам местных жителей, мясо тарбагана необыкновенно нежно и вкусно. Большинство даже предпочитает его мясу барана, дикой козы или зайца. Жир тарбагана топят и употребляют вместо масла. Сырой жир идет на смазку кож, сбруи и т. п. *).

До конца прошлого столетия тарбаган монголами употреблялся главным образом в пищу. Размером продовольственных потребностей определялся и размер тарбаганьего промысла; в общем, ловился тарбаган в ограниченном размере. Цена на тарбаганьи шкурки была в то время очень низкая. Проф. А. Позднеев в своей капитальной работе «Монголия и Монголы» (том 1-й) сообщает, например, что в 1892 г. шкурка тарбагана в Кяхте расценивалась в 3—4 копейки.

Но с первых же лет нашего столетия европейский рынок предъявил огромный спрос на тарбаганьи шкурки, т. к. последние оказались весьма пригодными для подделки различных благородных мехов. Спрос породил предложение и стимулировал интенсивное развитие промысла. Приблизительно с 1905—1906 г.г. в Монголии начинается настоящая «тарбаганья горячка», начинается ажиотаж и, как следствие, рост цен: в 1900 г. шкурка тарбагана выше 12—15 коп. на монгольском рынке не расценивалась, в 1909 же году цена ее доходит до 1 руб. 50 коп. Высокие цены и значительная прибыльность нового дела развивает до чрезвычайных размеров экспорт тарбаганьих шкурок. В 1909 г. через одну только Кяхтинскую таможену было вывезено около 1.900.000 тарбаганьих шкурок, общий же вывоз в Россию за этот год, по мнению И. Майского, выразился не менее 2,5 мил. шкурок. Тарбаганьий ажиотаж в 1910 г. сменился кризисом **). Цены начали падать и размер самого промысла стал значительно сокращаться.

По данным таможенной статистики, из Монголии в Россию вывезено:

в 1913 г. —	1.000.000	шкурок.
в 1914 г. —	600.000	»
в 1916 г. —	900.000	»

Вывоз монгольского тарбагана, кроме России, в значительном количестве шел через Китай на европейские рынки. Общий размер этой статьи экспорта учесть не представляется возможным.

Кроме тарбагана, в Монголии добываются и другие виды пушнины, которая исключительно направляется в Китай. В незначительном количестве добывается белка, соболь, лисица. Мало добывается волка, хотя борьба с последним является одной из очередных задач в рационализации скотоводческого хозяйства.

4. ЛЕСОПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

В восточной половине Монголии на границе Забайкалья до Косогола вдоль границы имеются богатые леса, которыми в широких размерах пользуются русские. Можно указать на Кяхту и Троицкосавск, которые получают весь лесной материал из Монголии.

Лесные заготовки преимущественно ведутся в окрестностях Урги и, главным образом, к северу от нее, на пространстве верст 80; особенно важ-

*) С. ф. Ульрих. Тарбаганы и тарбаганьий промысел в Забайкалье и Монголии. «Вестник Азии», № 11—12. Харбин, 1912 г.

**) И. Майский. Современная Монголия. Иркутск, 1912 г.

ными в этом отношении являются местности: Бургултай (60 вер. от Урги), Куй-ман-дал (30 вер.), Гу-ни-гурбу-урто (80 вер.), Хандагай (60 вер.) и некоторые другие урочища в округах Пун-бэже, Ман-дорова-гуня, а особенно Луб-сандондоба, Да-цин-вана и Цзянь-цзюнь-вана *).

Ургинские лесные склады сосредоточиваются в южной и особенно в юго-восточной части быв. Маймачена.

Торговля лесом, по сообщению А. Позднеева, раньше представляла одну из довольно значительных отраслей китайской промышленности в Урге и в бывш. Ургинском Маймачене; вместе с Хуренем имелось до 100 контор, занимающихся этой торговлей.

Главный вывоз леса направлялся в Куху-хото, Калган и, отчасти, в Долон-нор; перевозка совершается летом на телегах, запряженных быками, а зимою на вьюках, на верблюдах ***).

В значительном количестве монгольский лес в виде дров и строительного материала из ургинского района попадал даже в Забайкалье.

Лесное дело имеет и в настоящее время определенное место в несложном монгольском хозяйстве.

Необходимо указать еще на один лесной промысел—**собираение грибов**. На заготовку грибов только китайцы обратили соответствующее внимание. По сообщению компетентных монгол, китайцы вывозят из Монголии грибов на несколько сот тысяч долларов, получая от этой операции колоссальные прибыли, т. к. грибы китайцами приобретаются за бесценок ***).

5. РЫБОЛОВСТВО.

Хотя реки и озера Монголии отличаются изобилием рыбы, но рыболовство в стране не развито. Только в районе озера Косокола под воздействием русского влияния монголы ловят сравнительно много рыбы.

По сообщению проф. Б. Э. Петри в Дархотских озерах водится рыба, очень напоминающая собой белорыбицу (проходной сиг из низовьев Енисея, осевший в монгольских водах). В прежнее время эта белорыбца имела хороший сбыт на иркутском рынке. Имеются данные, что купцом Шубиным из Дархота вывозилось до 20.000 пудов указанной белорыбицы.

6. ИЗВОЗНЫЙ ПРОМЫСЕЛ.

Извозный промысел, по свидетельству проф. А. Позднеева, раньше считался самым выгодным делом после скотоводства.

С проведением сначала Китайской Восточной железной дороги, а затем с установлением автомобильного товарного движения на Калган, бывшее значение этого промысла пало, тем не менее и в настоящее время он является существенным подсобным промыслом монгола.

7. ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

В области промышленности Монголия только теперь делает первые робкие шаги. Существующие предприятия, за исключением одного только кожевенного завода Сибгосторга, все монгольские и принадлежат Монценкоопу

*) А. Позднеев. Монголия, ее экономическое положение, торговля и промышленность.

**) Б. Гурьев. Экономическое положение Монголии. «Вестник Азии», № 8. Харбин, 1911 г.

***) Г. Л. Рейфисов. Краткий торговый обзор пунктов части северо-западной Монголии (Прикосогольский район). Доклад на совещании хозяйственников в Монголии.

(о них будем говорить при обзоре монгольской кооперации). Иностранных промышленных предприятий нет, потому что иностранный капитал в Монголии преследовал исключительно торговые цели.

Надо заметить, что промышленное занятие, хотя бы в виде мелких домашних работ, среди монгольского населения не получило большого развития. Можно указать домашнюю выделку кошмы (идет для собственного потребления, на продажу поступает сравнительно мало); на ручную и весьма примитивную выделку овчин для собственных потребностей (эти овчины служат шубами, одеялами и покрывками вьючных верблюдов); далее плотничество (выделка деревянных решеток для юрт, телеги, колеса). Из более крупных промышленных занятий можно еще указать на добывание самосадочной соли из многих гобийских озер. Соль эта сбывается отчасти во внутренние провинции Китая, а главным образом идет для местных потребностей.

Данных для развития промышленности Монголия много; не говоря о громадных сырьевых ресурсах, Монголия не обделена и ископаемыми богатствами.

«Помимо соли, селитры, натра, магнезии и др., находимых по берегам озер, кроме гипсовых жил и залежи прекрасной извести, как замечает проф. А. Позднеев, почва Монголии, несомненно, заключает в себе многочисленные минеральные богатства».

Дурново видел в долинах верховьев Селенги пласты графита. Потанин обнаружил каменно-угольные залежи на северных склонах Танну (на границе Монголии с Урянхаем), в долине Елегеса и по притокам верхнего Енисея, а равно и в других местах западной Монголии. Естественные каменно-угольные пласты были обнаружены и в горах Цзун-хагерхан (100 км. к юго-востоку от Кобдо). В Дархатском хошуне (между Косоголом и истоками Енисея) Потаниным также были найдены залежи каменного угля, графита и серебряной руды.

А. Позднеев свидетельствует (1892 г.) о хищнической разработке волота в долине реки Ологой и ее притоков; он же рассказывает о добывании топаза китайцами в Гоби близ Шацзагайту и пр.

Разработка горных богатств Монголии привлекала к себе внимание давно, о чем достаточно показывает следующий факт: в 1900 г. в России было образовано «Акц. О-во рудного дела Тушетухановского и Цеценхановского аймаков в Монголии», ставившее себе целью разработку залежей полезных ископаемых в Монголии, прежде всего—волота и платины.

Из краткого обзора основных моментов народного хозяйства Монголии мы видим, что современное хозяйство монгола теснейшим образом связано с рынком в двух направлениях: в области сбыта и в области приобретения необходимых товаров. Сильное преобладание в хозяйстве монгола скотоводства совершенно немислимо без услуг рынка фабрикатов и рынка сбыта сырья. Отсюда вполне понятна экономическая политика Монголии—самостоятельно завязать экономическую связь с внешними рынками. В настоящий момент, когда рынком монгольского сырья по преимуществу являются СССР и Китай, экономическая форма монгольского скотоводства, основы народного хозяйства, может еще поддержать Монголию на определенном экономическом уровне. Но в будущем, с широким вовлечением Монголии на арену мирового рынка, она будет в сильной степени испытывать конкуренцию Аргентины, Австралии и других скотоводческих стран. Тогда в силу необходимости Монголия должна будет перейти к более интенсивным формам ведения хозяйства. Новые формы политической жизни Монголии и ее тесная связь с Сою-

зом ССР значительно облегчат переход к высшим экономическим достижениям. Под этим углом и построена современная экономическая политика Монголии.

В области экономики, как сообщал представитель Монгольского Правительства на совещании хозяйственников, Амагаев, Монголия стремится к системе государственного капитализма.

Отсутствие в Монголии национальной буржуазии дает возможность государству успешно производить накопление государственного капитала. Моментами, благоприятствующими такому накоплению М. Амагаев считает:

- 1) институт национализации земли и ее недр;
- 2) система монополии отдельных отраслей народного хозяйства—кишечная, винная, вывоза рысистых лошадей;
- 3) национальная государственно-коопертивная торговля, через которую государственная власть имеет возможность понемногу овладеть внешней торговлей и потом. может быть, и внутренней;
- 4) зарождение национальной промышленности, которая при вложении капиталов дает определенные благоприятные перспективы;
- 5) налоговая политика Монголии, благоприятствующая росту капитала и
- 6) соседство с СССР, дающие возможность увязки общей системы народного хозяйства с советской, что ослабит зависимость и удары, могущие последовать со стороны иностранного рынка.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Монголия, как рынок сырья.

Скотоводство монголу дает возможность большую часть своих потребностей удовлетворить продукцией своего хозяйства. Этим, отчасти, и объясняется почему натуральные формы хозяйства могли держаться столь продолжительное время. На самом деле, домашние животные дают монголу почти все необходимое для его жизни: пищу (мясо и молоко), одежду (шерсть), топливо (сухой помет—аргал), строительный материал (войлок), средства передвижения и т. д.

Преобладание скотоводства в монгольском хозяйстве уже обуславливает и характер всей торговли Монголии. Скот и полученные от него продукты—шерсть, кожи, масло, сало и др. продукты—и составляют главные предметы монгольской торговли. Поскольку при слабо развитых местных потребностях и отсутствии обрабатывающей промышленности Монголия обладает большими сырьевыми излишками, постольку она представляет значительный экспортный рынок сырья. Определить сырьевые ресурсы более или менее точно, благодаря отсутствию достоверного статистического материала, не представляется возможным, тем не менее у отдельных исследователей Монголии и практических работников мы находим такие попытки. Эти попытки имеют только ориентировочный характер. Одной из наиболее совершенных попыток учета сырьевых ресурсов Монголии надо признать работу И. Майского.

1. Главным продуктом монгольского сырья, который привлек к себе внимание, как русских и китайцев, так и иностранцев, является шерсть—овечья и верблюжья.

На наибольшее значение этого торгового продукта Монголии в свое время обращал внимание русских коммерсантов проф. А. Позднеев в лекциях, читанных им на Торгово-Промышленном Съезде в 1896 г. в Нижнем-Новгороде.

«Основным продуктом. говорилось в одной из лекций, вывоз которого заменит теперь для наших западно-сибирских оленей в Монголии прежний выгон скота, является, несомненно, шерсть».

По данным И. Майского («Современная Монголия»), ресурсы монгольского шерстяного рынка определяются:

Общий сбор шерсти бараньей выражается в 600 тыс. пудов в год (по данным о количестве скота на 1918 г.), собственные потребности страны И. Майский определяет около 200 тыс. пудов. Таким образом, экспортные ресурсы бараньей шерсти определяются в размере 400 тыс. пудов. Сведения Боголенова об экспорте шерсти в количестве 4-5 миллионов пудов, И. Майским категорически опровергаются. Принимая во внимание, что количество мелкого рогатого скота в 1924 г. увеличилось на 13⁰/₁₀₀, и считая, что местные потребности остались на одном уровне, можно предположить увеличение экспортного фонда до 480 тыс. пудов.

Верблюжьей шерсти, по данным И. Майского, собирается до 50 тыс. пудов в год, из них 10 тыс. (шерсть с гривы) идет на собственные нужды монголов; экспортный фонд, таким образом, выражается в 40 тыс. пудов. В 1924 г. количество верблюдов увеличилось на 4,2⁰/₁₀₀. Применяя выше отмеченный метод, экспортный фонд верблюжьей шерсти для 1924 г. можно увеличить до 42 тыс. пудов.

Шерстяной рынок Монголии для нас представляет интерес постольку, поскольку наша шерстеобрабатывающая промышленность нуждается в грубых сортах шерсти.

Шерстяной рынок Монголии, как было сказано, всегда привлекал к себе внимание не только русской промышленности, но и иностранной. До войны русские купцы вели довольно большие заготовки и вывозили значительное количество шерсти в Россию, а также на Восток и даже через Россию за границу.

По данным таможенной статистики, до войны ввоз монгольской шерсти и пушнины в Россию выражался:

Годы	Ввезено в пудах	В том числе через Кяхтинскую таможню
1904	267.221	12.858
1905	279.673	17.374
1906	273.985	24.695
1907	296.507	38.794
1908	274.232	53.070
1909	342.391	112.334

Кроме шерсти-сырья, в Россию ввозится войлок, пуховые и войлочные шляпы. По данным таможенной статистики, этот ввоз выражался:

Годы	В везено		В том числе через Кяхту войлока
	Войлока	Шляп	
	(в пудах)	(штук)	(в пудах)
1904	18.190	—	4.436
1905	17.184	44.122	3 944
1906	14 921	19.769	1.139
1907	19.084	9.612	1.662
1908	16.754	1.491	1.802
1909	19.719	2.455	1.052

Шляпы шли, главным образом, из Чугучака.

В годы войны и революции заготовки русских купцов сошли на нет, и монгольский рынок оказался в руках англо-американских и китайских фирм. Монгольский экспорт шерсти направился на Тянь-Цзинь, оттуда в Европу и Америку.

В период 1920—1923 г. г. небольшие заготовки велись Центросоюзом. С 1923 г. на монгольский рынок выступает Сибгосторг (сначала в округе Кобдо). На востоке заготовку шерсти, наряду с заготовителями скота и других видов сырья, вел Дальгосторг. В 1924 г. на монгольский рынок выступило Акц. О-во «Шерсть»^{*)}. Таким образом, после продолжительного перерыва Россия уже в лице Союза ССР вновь появилась на монгольском сырьевом рынке.

Из общего количества шерсти, вышедшей на рынок и 1924 г., в СССР вывезено было около 18%, остальное количество в Китай и др. страны. В 1925 году положение значительно изменилось. Акц. О-во «Шерсть», с принятием дела Кауфмана (иностранная фирма), расширило свои операции на центральную Монголию (охватило районы Улясутайский, Цзаиншабинский и Ургинский). Расширил операции и Сибгосторг, с принятием дела Центросоюза. В 1925 г. экспорт шерсти в СССР достиг 50%^{**)}.

На монгольском рынке в 1925 г. выступали следующие основные заготовители шерсти:

Монценкооп снял	26,7%
Акц. О-во «Шерсть» сняло	23,3%
Сибгосторг снял	10,2%
Китайские и английские фирмы	39,8%
<hr/>	
Итого	100%

Из приведенных данных видно, что первое место на шерстяном рынке занимают китайские и английские фирмы, около 40%, далее идут советские организации, свыше 33%, и, наконец, последнее место занимает монгольская кооперация, около 27%.

^{*)} Н. И. Волков. Положение шерстяного рынка в Монголии. Материалы совещания хозяйственников в Монголии.

^{**)} Н. И. Волков, наз. доклад.

2. ВОЛОС КОНСКИЙ И САРЛЫЧИЙ.

Конский волос получается от стрижки грив и хвостов у годовалых жеребят и ежегодной стрижки грив у мерин (у кобыл и жеребцов гривы не стригутся); на волос же идут и хвост павших и зарезанных лошадей. Сбор конского волоса И. Майский определяет до 50 тыс. пудов в год. Сарлычий волос почти целиком потребляется внутри страны; в год собирается волоса до 45 тыс. пудов. Таким образом, сбор волоса выражается в 95—100 тысяч пудов, из которых 40 тыс. пудов являются экспортным фондом.

До войны значительное количество волоса экспортировалось в Россию. По данным таможенной статистики, в 1909 г. импорт монгольского волоса выражался в 34,2% общего монгольского импорта сырья и животных *) (импорт шерсти и пуши в том же году достигал 13%). После войны главный поток экспорта волоса из Монголии пошел в Китай, через Калган в Тянь-Цзинь, где волос очищается и поступает за границу.

3. ШКУРЫ И КОЖИ.

Сбор овчин, мерлушек и козлиц И. Майский определяет в 2.600.000 пудов, из которых:

овчин и козлин	1.400.000 пудов.
мерлушек	1.200.000 »

Собственные потребности для первых выражаются до 1.000.000 пудов, для вторых—около 700.000 пудов. Экспортный фонд И. Майским определяется:

овчин и козлин	до 400.000 пудов
мерлушек	» 500.000 »

Мерлушка исключительно снимается с павших ягнят; из овчин и козлин до 30% получается с заколотых на пищу животных, остальные 70%—также с падали.

Общее количество кожи крупного рогатого скота по И. Майскому достигает, приблизительно, 350.000 штук (10% получается с колотого скота остальные 90%—с падали), из которых около 150.000 штук составляют шкуры телят и около 70.000—шкуры однолеток, остальные 130.000 более взрослых животных.

Собственное потребление Монголии Майский определяет до 60.000 штук шкур взрослого скота (кожа идет на ремни, кожаные мешки для кумыса, подошвы и пр.); шкуры однолеток в монгольском хозяйстве почти не имеют никакого значения, в лучшем случае они употребляются на подстилки, чаще же всего просто выбрасываются.

Экспортный фонд кож крупного рогатого скота И. Майским определяется в 70 тыс. штук.

Применяя поправочный коэффициент на рост скотоводства, для 1924 г. экспортный фонд может быть определен в 92.000 кожи крупного рогатого скота.

Общее количество собираемых конских кож И. Майский определяет в 315.000 штук (из них свыше 300.000 шт. с павших животных). Из общего количества:

около	145.000 кож жеребят
»	75.000 » однолеток и
»	95.000 » более взрослых животных.

*) Конский волос в Россию экспортировался главным образом через Бахтинскую и Кош-Агачскую таможни.

Собственные потребности Монголии определяются до 50.000 кож взр. животных, экспортный фонд—45.000 кож.

Последней статьёй кожевенного сырья являются верблюжьи кожи, ежегодное количество которых определяется до 36.000 штук, из них 10.000 от взрослых животных. Верблюжьи кожи имеют, главным образом, местное потребление, а потому в экспортный фонд почти не поступают.

Кожевенное сырье, как статья монгольского экспорта, имеет непродолжительную историю. До 1899 г. кожи монгольского скота шли, главным образом, на шитку (зашивание) чаев, отправляемых через Кяхту в Европейскую Россию и только вместе с чаем попадали на более отдаленные рынки, конечно, в совершенно испорченном и негодном для обработки виде. Импорт же с промышленной целью этих кож был самый незначительный только в ближайšie мелкие кожевенные заводы. Но вначале 900-х годов, отчасти вследствие того, что чай начали отправлять в брезенте, главным же образом потому, что вследствие китайских событий 900-х годов (боксерское восстание) изменилось направление движения чаев, шитка чая на границе Монголии совершенно прекратилась (на шитку чаев, которая преимущественно производилась в Кяхте, требовалось от 150 до 170 тыс. кож крупного рога-того скота), а ввоз кож с промышленной целью начинает заметно увеличиваться *). По данным отчета Забайкальского Областного ветеринара, из Монголии поступило:

В 1899 г.	4.000 кож.
» 1900 г.	11.700 »

В 1901 г. по личным наблюдениям вет. врача А. И. Свечникова, через одну только Кяхту прошло более 40.000 кож монгольского скота. Хотя главная часть этого количества пошла на Амур, опять таки на шитку чаев, но уже около половины пошло на кожевенные заводы Иркутской губернии и даже в Екатеринбург, Вятку, Казань. Опыты отправки монгольских кож были вполне удачны, и сразу же, вслед за одним предприимчивым скупщиком, начинают появляться в Монголии и другие.

На торговлю кожами в конце 90-х и в начале 900-х годов обратили внимание и кяхтинские купцы, исключительно закупавшие эти кожи для шитки чаев, тем более, что с проведением Сибирской железной дороги открылась возможность удобной транспортировки этих кож как на восток, так и на запад. Вообще, надо заметить, что проведение железной дороги, от которой Кяхта стоит на расстоянии 200 верст почтовой дорогой, а также упадок чайной торговли, дававший прежде прекрасный заработок, заставили Кяхту обратить серьезное внимание на монгольскую скотопромышленность (о Кяхте и ее значении в монгольской торговле мы будем говорить позднее в следующей главе). Особенно здесь начали интересоваться торговлей верблюжьей шерстью, когда во время китайских событий 1900 г. прекратилась закупка этой шерсти англичанами в Калгане, и шерсть эта, прежде доставляемая туда монголами, направилась в большом количестве на Ургу и Кяхту. **)

Насколько значительна роль довоенной России в монгольском экспорте кожевенного сырья, видно из следующих данных таможенной статистики:

*) А. И. Свечников. Скотоводство северо-восточной Монголии и скотопромышленность на границе ее с Забайкальем - Извест. Русского Географич. О-ва. Том XXXVIII, вып. IV. Петербург, 1902 г.

**) А. И. Свечников. Скотоводство северо-восточной Монголии, etc.

Импорт из Монголии в Россию невыделанных кож, бараньих и козьих шкур (в иудах).

ГОДЫ:	Общее количество импорта. В том числе через Кяхту.			
	Невыделанных кож.	Бараньих и козьих шкур.	Невыделанных кож.	Бараньих и козьих шкур.
1906	22.599	77 219	747	3.065
1907	37.419	25.802	10.894	13.252
1908	27.846	103.673	5.268	23.681
1909	45.566	132.076	26.931	33.707

В настоящее время участие Союза ССР в монгольском экспорте кожевенного сырья сравнительно незначительно: в 1924 г. экспорт кожи невыделанной и овчины в СССР выразился в 15% всего монгольского экспорта, в 1925 г. он поднялся до 19,1%.

Монгольская кожа экспортируется в Союз ССР, главным образом, для снабжения восточно-сибирской кожевенной промышленности: Чикойский завод (Бур.-Мон. АССР) работает исключительно на монгольском сырье; крупные и кустарные заводы Иркутской губернии, Бийска, Приморья, Сретёнска перерабатывают довольно значительное количество монгольских кож. Незначительное количество монгольского кожевенного сырья иногда уходит за пределы Сибири, преимущественно в Вятку.

Монгольская овчина экспортируется в СССР на снабжение шубных заводов Омска, Читы, Владивостока и Барнаула, излишки вывозятся в Вятку.

Главная масса монгольского экспорта кож. сырья направляется на иностранные рынки через Китай: в 1924 г. 85%, в 1925 г. 80,1%. Главными потребителями являются Америка и Англия. Незначительное количество идет транзитом через СССР в Германию.

Из общего обзора продуктов монгольского скотоводства мы видим, что кожевенно-сырьевые ресурсы Монголии огромны, но сырье, надо иметь в виду, невысокого качества. Прежде всего необходимо учесть то обстоятельство, что значительная часть монгольского сырья собирается с павшего и больного скота. Самы монголы скот бьют только в исключительных случаях. Съемка кож чрезвычайно неудовлетворительна, сушка земляная, отчего сырье много теряет в своем качестве. Затем, в целях ветеринарной санитарии, все поступающее к нам на рынок монгольское кожевенное сырье проходит формалиновую камеру, при этой операции сырье также теряет в своем качестве. Кроме того, монгольское сырье в своем составе имеет до 10% сарлычьих кож, мало интересных для производства.

Наиболее подробную характеристику монгольского кожевенного сырья дает А. С. Королев *). Последний указывает, что ассортимент монгольского сырья состоит из 70% тяжелых кож и 30% легких, при чем восточные районы Монголии дают преимущественно тяжелое сырье; западные районы—легкое. В западных районах преобладают сарлычьи кожи, по качеству своему стоящие ниже кож скотских. Боенское сырье (городское) имеет дефекты от небрежной с'емки: прорезы и искусственные утяжелители—ушибы, рога, на-

*) А. С. Королев. Сырьевой рынок Монголии. Материалы Совещания Хозяйственников в Монголии.

воз, песок и проч. Кроме того, начиная с весны до середины лета, все монгольское кожсырье, по причине голодовки скота—свищевое. Худонское кожевен. сырье при хорошей с'емке ухудшается качественно от неправильного хранения и транспортировки. Кожи после с'емки складываются в конверты и хранятся на открытом воздухе, подвергаясь выветриванию, вымораживанию, иногда до степени полного перерождения кожного вещества. При перевозках кожи без покрышек процесс выветривания усиливается, и весьма часто колесами протирается лицо кожи.

Дефекты при консервировке характерны для всего монгольского сырья, которое консервируется самим населением. Кожсырье подвергается сушке на земле, отчего оно приобретает много гнилых мест и теряет почти всю свою ценность; кроме того, оно часто пересушивается (перегорает) и становится негодным для производства.

Выше мы отмечаем, что монгольская овчина большею частью идет на шубное производство. Западная овчина имеет очень длинный волос, мягкую шерсть—пух, весьма высокого качества и очень крупная по величине. Восточная овчина менее крупная и с меньшим количеством пуха. Ассортимент овчины состоит из 60% шерсти дубных-шубных, 30% полшерстяных дубных-шубных и 10% голяку. Дефекты для овчины такие же, как и для кожсырья.

Выделачные кожи на местный рынок не поступают, т. к. дубление кож в Монголии имеет крайне ограниченные размеры и происходит крайне примитивным путем. Монголы знают только один способ выделки кож—при помощи коровьего молока, употребляемый вообще у первобытных народов. По этому способу население Восточной Монголии выделывает овечьи шкурки и телячьи кожи. Другого рода кожи и шкурки не подвергаются обработке, но лишь высушиваются и вывозятся. Способ выделки шкур коровьим молоком разнообразится в зависимости от местности. К границе Маньчжурии некоторыми применяется наряду с обработкой молоком в одинаковой мере и китайский способ—при посредстве серно-кислой соды *).

4. ПРОЧИЕ ВИДЫ ЖИВОТНОГО СЫРЬЯ.

Рога и копыта в монгольском хозяйстве не имеют никакого значения. Отсутствие утилизационного завода и нерентабельность экспорта не позволяют использовать чрезвычайно огромные ресурсы этого сырья. Слабо утилизируются и кишки. Попытки экспорта монгольских кишек имели место до войны. В 1909 г. в Иркутске намечалась широкая постановка этого дела: одним из немецких предпринимателей был заключен даже договор с иркутским заводчиком по обработке кишек, неким И. А. Улишевым, на отправку в Гамбург кишек полубработанных (слегка посоленных и вымытых) в размере неограниченном **). А. С. Королев, ответственный работник Сибгосторга в Монголии, определяет отход одних только бараньих кишек в размере 500 тыс. шт. Экспорт кишек из Монголии имеет сравнительно незначительные размеры. Участие СССР в монгольском экспорте кишек выразилось в 1924 г. в 20%, в 1925 г. в 34,8%.

*) Г. Камура. Дубление кож в Монголии, «Журнал Маньчжурского Сельско-Хозяйственного Общества», № 1--2. Харбин, 1922 г.

***) Н. Штейнфельд. Русская торговля в Монголии в характеристике местного купечества. «Вестник Ави», № 2. Харбин, 1909 г.

5. МОЛОЧНОЕ ХОЗЯЙСТВО.

Молоко составляет для монгола самый важный из продуктов скотоводства, т. е. оно является основой его питания. Общее количество молока, получаемого в Монголии И. Майский определяет в следующих цифрах:

Коровьего молока	16	мл.	ведер.
Сарлычьего »	10	»	»
Кобыльего »	25	»	»
Овечьего »	14	»	»
Козьего »	2	»	»
Верблюжьего »	4	»	»

Итого 71 мл. ведер.

Из общего количества в 71 мл. ведер монгольское население потребляет до 33 мл. ведер (68 вед. на человека в год), остальное идет для скота. Рыночного отчуждения молока монгольское хозяйство не знает. Несомненно, с более широким вовлечением Монголии в мировой торговый оборот, монгольскому молоку придется сыграть определенную роль в экспорте. Здесь налицо все данные для широкой постановки молочного экспорта, особенно сарлычьего.

В экспорте в настоящее время определенное место занимает масло, общее количество которого И. Майским определяется приблизительно в полмиллиона пудов. Из этого количества до 90% всего масла идет на местное потребление. На экспорт, таким образом, остается не более 50 тыс. пудов. Главным потребителем монгольского масла является Забайкалье. Значительная часть масла направляется в Китай и Маньчжурию.

6. СКОТ И МЯСО.

По сообщению И. Майского, Монголия обладает большими мясными ресурсами: скотского и бараньего мяса 2.750.000 пудов и около 450.000 сала. Монгольское мясо проникает не только на рынки Иркутской и Забайкальской губерний, но проникает на Бодайбо и Русский Дальний Восток.

О том, какое значение имеет монгольский скот для Восточной Сибири, можно судить по тому, что еще до мировой ойны Иркутск и его район не могли обходиться без монгольского скота.

По отрывочным статистическим данным, прогон монгольского скота в пределы восточной Сибири выражался:

По отчетам Забайкальского областного ветеринара было прогнано через Монгольскую границу в Забайкалье и Амурскую область:

В 1899 г.	15 208	гол.	кр.	рог.	скота	и	60.398	овец.
» 1900 г.	15.060	»	»	»	»	»	76.367	»
» 1901 г.	17.350	»	»	»	»	»	39.700	»

В 1912 г. в Забайкальскую область было выгнано:

Крупного рогатого скота около 70 тыс. голов.

Телят » 1 » »

Овец и коз » 106 » »

По данным Главного Ветеринарного Управления, в 1908 г. проследовало из Монголии в русские пределы скота *):

Р А Й О Н Ы:	Лошади.	Кр. рог. скот.	Мелк. рог. скот.	Верблюды.
В Амурскую область	—	1.273	570	—
» Забайкальскую	13	57.025	198.930	—
» Иркутскую губернию	1.767	27.243	32.221	200
» Енисейскую губ.	—	1.150	—	—
» Томскую губ.	—	6.553	29.662	—
» Семипалатинскую область	692	12.886	138.703	—
» Семиречье	19.544	11.790	572.513	—

Прогон скота из Монголии проходит по нескольким скотогонным трактам; одним из главных является Тункинский, находящийся вблизи от гор. Иркутска. Хорошие выпасы на всем его протяжении, и близость от монгольских степей делает Иркутск значительным сибирским центром монгольского мяса. Отсюда скот попадает и на Бодайбинские приiski. По статистическим данным, прогон скота через Тункинский тракт выразился:

1901 г.	28.024	голов.	1913 г.	81.623	голов.
1902 г.	40.457	»	1914 г.	30.365	»
1903 г.	55.861	»	1915 г.	98.922	»
1904 г.	54.531	»	1916 г.	77.087	»
1905 г.	51.614	»	1917 г.	49.124	»
1906 г.	44.312	»	1918 г.	55.190	»
1907 г.	49.605	»	1919 г.	прогона	
1908 г.	51.293	»	1920 г.	не было	
1909 г.	55.415	»	1921 г.	8.813	»
1910 г.	57.518	»	1922 г.	17.044	»
1911 г.	67.149	»	1923 г.	22.742	»
1912 г.	72.867	»			

В отношении снабжения Восточной Сибири мясом и скотом большое значение имеет Прикосогольский район. Последний в своей территории, как замечает проф. Б. Э. Петри**), не велик и сам по себе особого значения не имеет. Его значение в экономике Монголии велико только благодаря тяготению к нему Кобдосского округа, Уласутайского, Уланкомского района реки Мурина. В тесном смысле к Прикосогольскому району надо отнести Дархотский край, Шабинское ведомство и Муринский район.

Край пригоден исключительно для скотоводства и в данное время ничего другого дать не может. Главную ценность Прикосоголье представляет как скотопрогонный пункт, как место, где может быть сосредоточена главная доля всей монгольской торговли скотом***).

Был период, когда скот даже из Бийского уезда с Алтая шел через Хангинский перевал, что объясняется отсутствием тогда железнодорожного

*) Московская торговая экспедиция в Монголию. Москва, 1912 г., статья Морозова.

**) Б. Э. Петри. Прикосогольский скотогонный узел. «Жизнь Сибири», № 4. Ново-Николаевск, 1925 г.

***) Там-же.

пути. В настоящее время через озеро Косогол идет скот из Кобдосского округа, Улясутайского, Уланкомского и из района Мурина.

Через Прикосоголье, по сообщению Б. Э. Петри, можно выгнать скот с площади радиусом в 900 верст—от Урги до Кобдо. Но в настоящее время главная масса скота из Кобдосского округа идет все же на Алтай, а из Урги через Троицкосавск—Кяхту (Забайкалье), и только район Улясутая целиком выпускает свой скот через Прикосоголье.

Основным спуском скота является Хангинский перевал, откуда скот идет 216 вер. от границы до Култука. Кроме Хангинского (Мондинского) перевала есть еще перевал для спуска скота—Ури. Перевал Ури выводит на Туран (местность в Тункинской долине). Этот путь имеет ряд неудобств, а кроме того он опасен. Им пользуются только тогда, когда главный путь выбит (вытравлен), т. е. поздней осенью*).

Прикосогольский район, связанный условиями тункинского скотопроегонного тракта, может пропустить только 40.000 голов (при максимальном отпуске Монголией до 100.000 голов крупного рогат. скота и от 200 до 300 тыс. баранов). Но в настоящее время он не пропускает и этого количества, что видно из приведенной выше таблицы прогона скота.

Экспорт монгольского скота направляется в СССР и Маньчжурию (Китай). Участие СССР в монгольском экспорте скота в 1924 г. выразилось в 51,3%, в 1925 г.—53,7%.

Постановку торговли монгольским мясом в Восточной Сибири надо признать нерациональной и мало рентабельной, что видно из следующих приблизительных исчислений:

По приблизительным данным Иркутской Конторы Сибгосторга, стоимость быка средним убойным весом 10 пудов в районе Улясутая (400 верст от русской границы) равна 33 руб., прогон до Култука падает на быка примерно в 5 руб., таким образом, доставленный на Култук бык средним убойным весом в 10 пудов обходится 38 руб., не считая организационных расходов. Кожа такого быка стоит 12 руб., а с'емка сала с быка (в количестве 25 фун.) дает 4 руб. Если считать, что потрох покрывает расходы по забойке, то стоимость мяса живого должна равняться 38 руб.—(12 р.+4 р.)=22 руб., что в переводе на 1 пуд мяса дает 2 р. 20 к. Организационные расходы на быка могут быть приняты в 8 руб. или на пуд мяса 80 к. Отсюда полная себестоимость пуда мяса франко-Култук должна быть около 3-х руб. Эта цифра достаточно определенно говорит о том, что покупка живого скота в Монголии безусловно выгодна**). Тем не менее, по сообщению крупных оптовых мясоторговцев, торговля с монгольским мясом не столь прибыльное дело, как кажется на первый взгляд. Это, прежде всего, объясняется нерациональной постановкой мясной торговли. Дело в том, что обычно поздней осенью гурты скота, нагуленного за лето, подходили к району Култука, где и выдерживались до наступления крепких холодов. Нередки случаи, что скот приходилось выдерживать месяца полтора поздней осенью на плохом корме и в открытых прогонах. За это время скот теряет упитанность и уменьшается в весе от одного до двух пудов на голову. Если подсчитать расходы на сено, рабочие руки, соль и прибавить это к убыли в весе скота и к потере качества мяса, то получается, что выдерживание до холодов готового к убою скота даже в наиболее

*) См. статью Б. Э. Петри.

**) «Перспективы кожевенной и мясоконсервной промышленности проектируемого Ленно-Байкальского Края»—записка М. А. Добкина Иркутскому Губплану. Иркутск, 1926 г. (рукопись).

благоприятные годы падает не менее 10 руб. на голову. Убытки становятся еще более значительным, если скот начнет болеть.

С наступлением морозов, массовый убой скота и массовое предложение мяса вызывают на рынке резкое падение цен на этот продукт, а если наступает оттепель и мясо начинает подвергаться порче, то его приходится буквально отдавать за бесценок, и как результат—убыток от всей мясной операции.

Такое состояние мясоторговли в Восточной Сибири властно требует применения рациональных форм. Основой рационализации мясопромышленности прежде всего необходимо признать широкое применение искусственного холода. Имея в Култуке, или в каком-либо другом месте при слиянии скотопрогонного тракта с линией железной дороги, холодильник, забивку скота можно начинать с момента прихода скота к Култуку, не дожидаясь наступления естественных холодов с тем, чтобы искусственным холодом замороженное мясо в вагонах-холодильниках направлять на рынки сбыта*).

Отсутствие постановки холодильного дела в торговле с монгольским мясом приводит почти к анекдотичным случаям. Достаточно указать на способы переброски монгольского скота на Бодайбо. На Бодайбинские прииски в 1924 году около 2 тыс., а в 1925 г. свыше 5 тыс. быков были доставлены живьем из Монголии. Скот проделал длинный и тяжелый путь: из Монголии скот был доставлен гоним до Култука; так как ветеринарный надзор не разрешил гнать скот трактором далее, то его пришлось в Култуке погрузить в вагоны и вести до ст. Иркутск. Со станции Иркутск скот гоним был доставлен на пристань реки Ангары, находящейся за дер. Жилкиной. Здесь скот был погружен в баржи и по р. Ангаре спущен до села Мамырь. От села Мамырь скот шел гоним до пристани Усть-Кут (на реке Лене) и уже в Усть-Куте вновь был погружен в баржи и по рекам Лене и Витиму доставлен на Бодайбинские прииски, проделав путь водою и сушею в несколько тысяч верст**).

7. Пушнина. Общее положение пушнины, как экспортной статьи, нами было выявлено в первой главе. Для настоящей главы считаем необходимым ограничиться только итогами пушных заготовок в Монголии за последние два года. Эти итоги позволяют приблизительно исчислить ресурсы продукции звероловства. Было заготовлено: сурка—2 мил. штук, белки—300 тыс. штук и разной пушнины—20 тыс. беличьих единиц. Участие СССР в экспорте монгольской пушнины не велико:

В 1924 г.	8,4%
В 1925 г.	4,7%

Главная масса монгольской пушнины направляется на иностранные рынки.

Кроме указанных выше статей экспорта, из Монголии вывозятся рога изюбра, кабарговая струя, солодковый корень, грибы, шкуры мелких животных и пр.

*) Записка М. А. Добкина.

***) Записка М. А. Добкина.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

История развития русско-монгольской торговли*).

История развития русско-монгольской торговли может быть разбита на два периода: первый—до 1911 г., когда Монголия входила в состав Китайской Империи, и второй период—провозглашение Монгольской независимости. Первый период имеет два этапа, до 1881 г. монгольская торговля почти совпадает с понятием торговли китайской и, только с 1881 г., когда для русского влияния открывается ряд значительных пунктов, русско-монгольская торговля приобретает определенную физиономию.

Русские торговые сношения с Монголией издавна шли двояким путем: западным (через Алтай) и восточным (через сибирский путь на Кяхту-Ургу-Калган-Пекин). Самым старинным путем является путь через Восточную Сибирь, почему о торговле Монголии с Восточной Сибирью мы и уделяем наибольшее внимание.

Первые известия о Китае и Монголии доставили казаки Петров и Ялычев, посланные в 1567 году царем Иваном Грозным «для исследования неизвестных стран». Затем, получив отрывочные сведения о богатстве этих стран, Московское правительство стремится завязать постоянные сношения с Китаем.

Первые регулярные сношения с Монголией начались в XVII столетии. В 1668 г. был отправлен в Китай через Монголию первый русский караван и с тех пор караваны стали отправляться туда периодически. Первоначально караваны эти были казенные, при чем сопровождавшие их русские купцы получали из Посольского Приказа проезжие грамоты и рекомендательные листы к монгольским князьям и к Хутухте о пропуске и сопровождении караванов в пути для их охраны. Караваны эти отправлялись с «соболоиной казной и иной мягкой рухлядью для продажи, мены и покупки про государев обиход китайских всяких товаров». Главною же целью этих караванов была закупка для придворной аптеки разных лекарственных растений, мускуса, ревеня, каменного масла и проч. аптекарских припасов.

В 1689 году (27-го августа) торговля эта была санкционирована Нерчинским договором, статьей 5-ой которого было разрешено «людям с проезжими грамотами из обеих Империй приезжать и отъезжать», а равно покупать и продавать, «что им надобно». Договор 1689 года—это первый этап в установлении более или менее правильных торговых сношений с Китаем и Монголией. Необходимость указанного договора была продиктована тем обстоятельством, что китайский рынок для России имел важное значение, т. к. прилив пушных товаров из Сибири в Москву ставил русское правительство в весьма затруднительное положение. Получая в большом количестве мягкую рухлядь в качестве ясака с сибирских инородцев и десятинной пошлины на внутренних заставах, правительство не знало, куда сбывать эти ценные товары,

*) Для настоящей главы использована следующая литература:

- 1) Краткий очерк возникновения, развития и теперешнего состояния наших торговых с Китаем сношений через Кяхту. Издание Кяхтинского купчества. Москва, 1896 г.
- 2) А. Свечников. Русские в Монголии. «Вестник Азии», № 3. Харбин, 1910 г.
- 3) С. Лайнер. Краткий очерк развития русско-монгольских торговых сношений. «Музей Товароведения Киевского Коммерческого Института. V-й выпуск. Отчет за 1913-14 учебн. год. Киев, 1915 г.
- 4) А. И. Субботин. Чай и чайная торговля в России и других странах. Петербург, 1892 год.
- 5) М. Помус. Вопросы хозяйственно-промышленной увязки с Монголией. Статья в журнале «Жизнь Бурятии», № 4—5. Верхнеудинск, 1924 г.

и с этой целью искало рынков для выгодного сбыта. Естественно, поэтому, что внимание казны должно было пасть на Китай, который, вследствие развитаго спроса на пушнину, мог явиться весьма емким рынком для русского сырья.

Нерчинский договор 1689 г. послужил известным стимулом к развитию торговых сношений с Монголией: вслед за казенными караванами стали проникать в Монголию и частные торговые караваны.

На первых порах, тем не менее, наши торговые сношения с Китаем и Монголией были далеко не урегулированы; для урегулирования их Екатерина I в 1725 году назначила в Китай полномочного посла Савву Рагузинского. Из инструкции, данной последнему от коммерц-коллегии, видно, что ему поручено было добиваться свободной и беспошлинной торговли во всем Китайском царстве; кроме того, ему поручено было узнать: какую с Монголией можно иметь торговлю, какие туда привозятся товары и откуда, по какой цене там продаются, какие из иностранных купцов привозят туда свой товар и что оттуда вывозят. В § 18 этой инструкции говорилось: «А понеже китайцы всегда с японцами торгуют, надлежит, как возможно, об японском торге и об японском государстве подлинно уведомиться».

20-го августа 1727 года Савва Рагузинский заключил Буринский договор относительно точного определения границ; 21-го октября того же года был заключен Кяхтинский договор, которым и регулировались наши сношения с Китаем до половины XIX ст. Последним договором была санкционирована частная торговля между обоими государствами, при чем статьею 4-ю купцам было разрешено приезжать в Пекин через каждые 3 года в количестве не более 200 чел. с тем, чтобы торговля производилась ими свободно и беспошлинно.

Таким образом, договором 1727 года (Кяхтинским) русская торговля получает исключительное право в Китае и Монголии.

Но последнему договору торговля в Кяхте устанавливается меновая. Предметы обмена—сибирская рухлядь, на которую русские получали мануфактурные и др. изделия, как то: китайку, разных цветов дабу, шелк и шелковый бархат, чай кирпичный и байховый, сахар-леденец, румяна и пр.

Насколько начинают развиваться торговые сношения России с Китаем (и Монголией) после договора 1727 г. показывает тот факт, что наш товарооборот в 80-х годах XVIII стол. доходит в среднем свыше 6 мил. руб. в год. Главную ценность промена составляла попрежнему мягкая рухлядь, кожевенные и мануфактурные товары, сукна, преимущественно иностранные (прусские, голландские, английские и французские), привозимые купцами в Сибирь через Архангельск. В обмен—главную роль играли хлопчатобумажные и шелковые изделия. Значительное количество провоза составляла китайка—она в мене товаров служила единицей ценности, и по ней расценивались все прочие товары; впоследствии они стали расцениваться на чай.

Нелишне отметить, что по Положению 15-го марта 1800 г. в кяхтинской мене участвовали российские подданные, а иностранное купечество в ней никакого участия принимать не могло. Таким образом, Кяхта сделалась единственным пунктом, где заграничная торговля находилась исключительно в руках русского купечества.

В начале XIX стол. привоз китайской мануфактуры стал ослабевать и уступил по ценности место чаю, зато увеличился привоз сахара-леденца, что явилось следствием потребления чая в Сибири. Русскими товарами в это же время были сибирские пушные товары, юфть, кожи и пр.

После военных событий 1812—1813 г. г. сбыт китайцам иностранных изделий сделался одним из предметов нашей торговли с Китаем.

Но договором с Пруссией 1817 г. был допущен транзитный провоз через Россию сilesских сукон, которые стали закупаться русскими для промена в Кяхте. Торговля сразу оживилась, но сбыт русских сукон упал; затем в 20-х годах начинает развиваться суконная промышленность Польши и России. Польские сукна вступают в конкуренцию с сilesскими, и в 1831 году они вытесняют их с монгольского рынка. В это же время начинает рост сбыта в Китай русских полотняных и бумажных изделий, особенно китайки из Москвы, Казани и Кинешмы. Это было кстати, т. к. в тридцатых годах, благодаря значительному ввозу в Китай через Кантон английских сукон, сбыт русского сукна начал падать. По статистическим сведениям *), ввоз английских сукон рос следующим образом:

за период 1815—1822 г. г. из общего количества ввезенных в Китай 7,8 мил. аршин сукна, через Кантон поступило английских 2,8 мил. аршин, или 36%;

за период 1823—1830 г. г. из 10,2 мил. аршин через Кантон уже доставлено 6,3 мил. аршин, или 63%.

С открытием Китаем в середине прош. столетия своих портов для иностранной торговли часть китайских чаев пошла в Россию морским путем (из Ханькоу и Шанхая на Дальний Восток и Николаевск-на-Амуре, откуда по Амуру и Шилке на Сретенск), транзит их через Монголию на Кяхту значительно сократился. Положение русской торговли с Монголией от этого сильно пошатнулась, и русские торговцы, чтобы укрепить свои позиции, должны были продвинуться в Монгольскую Халху и на месте воздействовать своим влиянием на укрепление нарушенных торговых связей. В этот период русские начинают оседать в Урге.

С прорытием Суецкого канала роль сухопутной торговли России с Китаем еще быстрее падает. Установление пароходного сообщения между Шанхаем и Тяньцзином отвлекает монгольский экспорт и импорт на калганское направление. Разрешение провоза чая морем, учреждения таможи в Одессе, дешевка и быстрота привоза из Китая в Россию чаев являются дальнейшими причинами падения сибирской торговли с Китаем; торговля начинает почти целиком переходить в английские руки.

Во второй половине XIX ст. русскому правительству удается заключить относительно Монголии ряд удачных договоров, по которым для русской торговли создавалась благоприятная обстановка. Например:

Статьей 4-й Тянь-цзинского договора 1858 г. и статьями 5 и 7-й Пекинского 1860 г. были отменены существовавшие ранее ограничения относительно числа торговцев, времени их прибывания, с тем лишь, чтобы в одном месте их не было более 200 чел. и чтобы они были снабжены билетами.

Статьей 4-й Пекинского договора была дозволена «свободная и беспоплиная меновая торговля между подданными обоих государств на протяжении всей граничной линии».

Статья 5-я этого договора разрешала русским купцам, сверх существовавшей торговли в Кяхте, также торговать в Урге и Калгане, не открывая оптовой торговли, а русскому правительству—содержать в Урге своего консула.

*) А. П. Субботин. Чай etc.

По статье 7-й русские получали право в Китае, на местах, открытых для торговли, заниматься торговыми делами совершенно свободно, без всяких стеснений со стороны местного начальства, продавать и покупать товары оптом и в розницу, на деньги или посредством мены, давать и брать в долг по взаимному доверию.

20 февраля 1862 г. в Пекине были подписаны правила для сухопутной торговли с Китаем, которые предоставляли русским купцам, ведшим торговлю с мелкими капиталистами, право торговать беспошлинно во всей подчиненной Китаю Монголии.

Торговые правила, заключенные в Пекине 15-го апреля 1869 г., представляют большие льготы для русских товаров, привозимых сухим путем через Калган в Тянь-Цзинь: с них взималась пошлина на $\frac{1}{3}$ меньшая против общего тарифа; наконец, для китайских товаров, покупаемых русскими торговцами в Калгане, устанавливалась вывозная пошлина в половинном размере против общего тарифа.

Петербургский договор 12 февраля 1881 г. еще более расширил торговые права русских в Монголии. Статья XII этого договора представляла русским подданным право попрежнему торговать беспошлинно в подвластной Китаю Монголии, как в местах, так и в аймаках. Статьей XIII разрешено было русским подданным в местах пребывания русских консулов, а равно в Калгане, строить собственные дома, лавки, амбары и др. здания на участках приобретаемых покупкою или отводимых местными властями. Статья X предусматривала учреждение в Монголии русских консульств в Кобдо и Улясутае «по мере развития торговли и по соглашению с Китайским правительством». Кроме того, договор 1881 года открыл для русских торговцев притяньшанские города—Турфан, Урумци, Хами и Гучен.

Таким образом, договорами второй половины XIX ст. для русской торговли в Монголии были созданы чрезвычайно благоприятные условия.

Выше мы отмечали, что самым старейшим путем монгольской торговли является восточно-сибирский путь. Здесь самая яркая страница русско-монгольских торговых сношений должна принадлежать Кяхте, которая долгое время являлась единственным пунктом, через который шли наши торговые сношения с Китаем.

Сделав маленькое отступление, остановим несколько внимание читателей на краткой истории развития кяхтинской торговли.

В 1727 г. основывается Троицкосавск, а в 1745 г. возникает Кяхтинская слобода. Первое время торговля здесь шла слабо, но с 1762 г. с отменной монополией казны в меховой торговле, обороты Кяхты быстро возрастают с 230 тыс. руб. в 1768 г. до 5 мил. руб. в 1792 году *) и 8 мил. руб. в 1800 году.

На Кяхту в это время стали возить мануфактурные товары из Москвы. С тридцатых годов пр. ст. дела Кяхты растут быстро, в России возрастает спрос на чай**), русских товаров в Китай направляется все больше и больше.

Быстрый рост кяхтинской торговли хорошо виден из следующих данных:

*) Одной мануфактуры к пушнине проходило через Кяхтинскую таможду за 1857--1861 г. г. в среднем на 1.330.000 руб. в год.

**) Впервые Россия познакомилась с китайским чаем в 1616 году, когда были получены первые образцы.

В 1854 г. в Кяхте было 58 купеческих домов, в том числе 37 сибирских с общим оборотом в 5,8 мил. руб. и 21 из внутренней России с оборотом на 4,5 мил. руб. Из 10.300.000 руб. приходилось:

На 7 московских фирм	2,4 мил. руб.	} 54 ⁰ / ₁₀₀ всего оборота.
» 11 кяхтинских	» 1,8 » »	
» 10 иркутских	» 1,5 » »	

В 1858 г. в Кяхте уже было до 100 всех купцов, в том числе 65 сибирских.

В шестидесятых годах кяхтинская торговля переживала бурную эпоху, торговые обороты простираются в некоторые годы до 30 мил. руб. Из Китая идет на Кяхту до 400.000 пудов чая, из России—сукна до 1,5 мил. арш., плиса 3,5 мил. арш., нанки 600 тыс. арш., драдедама 120 тыс. арш., льняных и пеньковых тканей 270 тыс. арш., кожи 500 тыс. штук, мерлушки и пр.

С семидесятых годов, с развитием морской доставки чаев, замечается поворот в сторону сокращения кяхтинской торговли.

Движение торговых оборотов Кяхты представляется следующими таблицами:

Г О Д Ы	О Б О Р Т Ы
1755—1770 г. г.	от 1 мил. до 1,5 мил. руб. в год
1770—1779 г. г.	» 2,3— » 2,5 » » »
1780—1820 г. г.	» 5—6 » » » »
1820—1840 г. г.	» 7—8 » » » »
в 50-х годах	на 6 » » » »
в 60-х годах	до 30 » » » »
в 70-х годах	до 15 » » » »
• 1871—1880 г. г.	на 20 » » » »

Состояние импортной и экспортной торговли в Кяхте (в мил. руб.)

Г о д ы	В ы в о з	В в о з	Общий оборот
1881	4,9	18,1	23,0
1882	6,4	15,6	22,0
1883	5,5	18,7	24,2
1884	3,8	18,2	22,0
1885	4,6	15,3	19,9
1886	4,3	19,3	23,6
1887	5,7	25,7	33,4
1888	5,2	19,5	24,7
1889	3,2	14,6	17,8
1890	3,3	13,9	17,2

С открытием движения по Сибирской железной дороге вновь поднимается на короткое время былое значение Кяхты в русско-монгольской торговле.

Постройка Китайской Восточной железной дороги окончательно подтолкнула кяхтинскую торговлю. Только в русско-японскую войну через Кяхту прошло товаров на 11,7 мил. руб. Но эта была последняя вспышка угасшей торговли.

До 1911 г. русско-монгольская торговля, несмотря на благоприятные торговые договоры с Китаем, вела довольно жалкое существование, и торговый баланс складывался не в пользу России.

1911 г. должен был открыть новую страницу в русско-монгольской торговле. Монголия объявляет свою независимость от Китая и тем самым укрепляет политическую связь с Россией. Договорами с Монголией российскому капиталу предоставляется главенствующее положение. К этому времени относится посылка Московской торговой экспедиции, которая должна была нащупать пути для продвижения российских товаров и эксплуатации монгольского сырьевого рынка. С этого же времени русская промышленность начинает частично вырабатывать фабрикаты, специфические для монгольского рынка, которыми должна была заместить, вернее вытеснить, товары китайского происхождения. Этот процесс роста экономического влияния России прерывается событиями мировой империалистической войны.

Во время войны Россия ведет заготовительные операции в Монголии для нужд армии. В виду того, что заготовки проводятся военными экспедициями, то их характер приобретает формы грубой эксплуатации. Русский торговый капитал в Монголии в это время был представлен небольшими частными фирмами, работающими частично в сторону Китая, частично в сторону России.

Период 1917—1921 годов характеризуется для Монголии целым рядом крупных политических осложнений, делающими настолько неустойчивым рынок, что не могло быть и речи о более или менее организованном выступлении на этом рынке каких бы то ни было организаций. Из российских организаций, работающих в Монголии в это время, был только один Центросоюз, работа которого в период 1919—1923 годов сводилась исключительно к поставке мяса для сибирских городских рынков и других видов дешевого монгольского сырья для нужд сибирского населения*).

Каков был характер русско-монгольской торговли, мы рассмотрим в следующей главе.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Характеристика русско-монгольской торговли.

Монголия, как рынок сбыта фабрично-заводской промышленности, находится в сфере влияния двух соседних государств, с одной стороны, России, в настоящее время Союза ССР, с другой—Китая.

В предыдущей главе мы отметили все те благоприятные условия, которые обеспечивали широкий выход русским фабрикатам на монгольский рынок. Принимая во внимание, что до китайской революции, Монголия как

*) Б. И. Онищенко. Состояние и перспективы товарного рынка Монголии и методы экономической работы советских организаций. Материалы Совещания хозяйственников в Монголии.

рынок, была закрыта, кроме России, для всех подданных иностранных держав (последние могли вести торговлю только при посредстве китайцев или русских), и что Китай не имел развитой фабрично-заводской промышленности, станет ясным, что Россия в прошлом на монгольском рынке должна была занять доминирующее положение.

Итоги русско-монгольской торговли приводят нас, как раз, к обратному заключению. Говорить о нашей довоенной и дореволюционной торговле в Монголии—это говорить о наших торговых неудачах. Чтобы не быть голословным, попытаемся в кратких чертах охарактеризовать наши торговые отношения в Монголии в прошлом.

С проникновением во второй половине прошлого столетия русских торговцев в Ургу, для последних создавались в высшей степени благоприятные условия. С одной стороны, монгольское сырье не имело еще выхода на мировые рынки, а потому было баснословно дешево, с другой стороны, меновой характер самой торговли базировался на сбыте русских товаров в Монголию. Момент, надо признать, был безусловно весьма благоприятный для внедрения в монгольский оборот русских фабрикатов. Но полное непонимание создавшейся конъюнктуры и малая заинтересованность крупного купечества и фабрикантов в монгольской торговле не дали возможности использовать этот благоприятный момент. Мелкое купечество, также недостаточно внимательно отнесясь к потребностям местного рынка, снабжало монгол всякой завалью и тем создавало нездоровую обстановку в торговых сношениях.

По мере того, как к монгольскому сырью стал пред'являться большой спрос, что вызвало повышение цен на сырье, китайцы учитывают благоприятную конъюнктуру и начинают искусно укреплять свои торговые позиции в Монголии, в ущерб русскому торговому влиянию. Китайцы начинают вести обменные операции с монголами не только на иностранные, но и на русские товары. В 1885 году, например, по сведениям быв. Ургинского консула Пашмарева, с Сибирской и Нижегородской ярмарок китайцами было привезено русских товаров на 400.000 рублей.

С проведением же Сибирской железной дороги монгольское сырье, получившее более широкий доступ на мировой рынок, возрастает в цене невероятно. Торговля сырьем становится чрезвычайно выгодным делом, а потому конкуренция за его обладание среди купечества принимает ожесточенные формы. Торговые фирмы в погоне за захват в свои руки монгольского сырья не могли его концентрировать путем традиционного обмена на русские фабрикаты, подвергнувшись в это время вытеснению более дешевыми фабрикатами иностранного происхождения, проникшими в Монголию через посредство китайских фирм; поэтому, изменив своим излюбленным меновым торговым приемам, они начали покупать сырье на серебро и деньги*).

Интенсивности разрушения прежних форм меновой торговли и ускорению перехода к скупке на серебро и деньги послужило также появление в Монголии русских представителей от некоторых торговых фирм, транспортировавших монгольское сырье в Европу и Америку. Представители этих коммиссионных фирм, появившись в Монголии, широко повели скупку сырья на серебро и деньги и, бросив их в оборот монгольского населения, быстро

*) Из путевого дневника И. М. Морозова. Московская Торговая Экспедиция в Монголию. Москва, 1912 г.

сконцентрировали в своих руках крупные партии сырья (шерсти). Монгольское население, привыкши к меновой торговле, сразу оценило преимущества сбыта сырья на серебро и деньги перед меной его на товар и стихийно стало направлять свое сырье в новое русло создавшихся торговых отношений*).

Русские же торговцы, ведшие в Монголии меновую торговлю на русские товары, не желая упускать уходившее из их рук сырье, принуждены были для его скупки прибегать к однородным приемам торговли. Этот момент послужил началом сокращения ввоза в Монголию изделий русской промышленности и усиления вывоза монгольского сырья в Россию. Торговли России с Монголией с этого времени получила пассивный характер, который продолжал оставаться таковым до самого последнего времени.

Нижеследующая таблица пассивность нашего баланса показывает особенно рельефно.

Торговый баланс русско-монгольской торговли.

(В мил. руб.).

Г. О Д Ы.	Общий баланс.	Экспорт в Монголию.		Импорт из Монголии.	
		В мил. руб.	В %/о/о к общему балансу.	В мил. руб.	В %/о/о к общему балансу.
1891	15,5	2,5	16,1	13,0	83,9
1892	15,6	1,9	12,1	13,7	87,9
1893	14,3	1,5	10,4	12,8	89,6
1894	15,6	1,1	8,9	14,2	91,1
1900	16,9	1,5	8,8	15,4	91,2
1901	6,4	1,1	17,1	5,3	82,9
1902	9,9	1,9	19,1	8,0	80,9
1903	12,1	1,9	15,7	10,2	84,3
1904	10,4	1,6	15,3	8,8	84,7
1905	11,3	2,2	19,4	9,1	80,6
1906	12,5	2,7	21,0	9,8	78,4
1907	11,1	2,2	19,8	8,9	80,2
1908	9,1	1,7	18,6	7,4	81,4
1909	9,3	1,9	20,4	7,6	79,6
1910	12,0	2,6	21,6	9,4	78,4
1911	10,5	1,7	16,1	8,8	83,9
1912	8,3	2,4	28,9	5,9	71,1
1913	8,9	3,0	33,7	5,9	66,3

*) См. дневник И. М. Морозова.

Состояние русско-монгольской торговли по отдельным районам (таможням) рисуется следующими цифрами:

Товарооборот России и Монголии.

(В тыс. руб.).

Годы.	Таможни.		Через Кяхтинскую таможню.		Через Кош-Агачскую таможню.		Через Зайсанскую таможню.		Итого через русские таможни.	
	По границе с Сайотией (Урянхаем).		Вывоз	Ввоз.	Вывоз	Ввоз.	Вывоз	Ввоз.	Вывоз	Ввоз.
1865 . . .	—	—	—	—	35,0	45,0	—	—	—	—
1873 . . .	—	—	—	—	170,0	126,0	—	—	—	—
1891 . . .	98,2	101,3	1.548,5	12.622,8	374,0	159,0	496,8	119,6	2.517,5	13.002,7
1892 . . .	77,3	81,8	1.422,4	13.279,7	174,6	163,3	184,7	171,1	1.859,0	13.698,9
1893 . . .	64,8	77,8	951,6	12.378,6	213,0	189,3	238,2	201,2	1.467,6	12.846,9
1894 . . .	58,3	56,7	731,3	13.542,9	229,7	271,0	315,5	305,7	1.364,8	14.176,3
1900 . . .	118,1	122,4	594,3	14.479,5	373,4	552,3	407,2	263,5	1.493,0	15.417,7
1901 . . .	130,8	142,6	212,3	4.209,2	413,8	920,8	326,7	68,3	1.083,6	5.310,9
1902 . . .	141,8	147,1	752,2	6.413,0	576,2	1.168,4	434,1	248,8	1.904,3	7.977,3
1903 . . .	146,9	161,1	768,2	8.482,4	496,4	1.188,1	458,9	373,3	1.870,4	10.204,9
1904 . . .	156,1	159,3	677,5	6.882,7	294,4	1.364,3	442,0	154,1	1.570,0	8.760,4
1905 . . .	151,1	175,3	1.239,0	6.923,0	436,9	1.451,0	362,4	488,2	2.189,4	9.127,5
1906 . . .	157,0	238,5	1.591,7	7.691,7	550,0	1.204,6	409,4	619,9	2.708,1	9.754,7
1907 . . .	306,9	206,4	746,6	6.351,2	563,5	1.595,8	631,0	736,1	2.248,0	8.889,5
1908 . . .	218,5	224,6	556,4	5.004,3	363,7	1.511,5	593,8	754,1	1.732,4	7.193,9
1909 . . .	—	—	627,2	5.787,3	764,8	1.813,3	557,6	—	1.949,6	7.630,6
1910 . . .	450,6	485,1	805,4	4.233,6	776,0	4.021,9	554,9	712,5	2.586,9	9.153,0
1911 . . .	318,5	300,2	486,3	3.623,9	356,5	4.234,1	560,4	634,2	1.713,7	8.792,4
1912 . . .	386,9	443,8	888,4	3.564,8	289,7	893,4	828,3	998,6	2.393,3	5.900,6
1913 . . .	—	—	1.130,4	3.457,1	993,1	1.558,0	904,0	933,2	3.027,5	5.949,3

Вся монгольская торговля, как видно из приведенной таблицы, проходила по четырем пограничным пунктам: Сайотскому (Урянхайскому), Кяхтинскому, Кош-Агачскому и Зайсанскому.

Общий товарооборот русско-монгольской торговли за период 1900—1913 гг. определился в 149,2 мил. руб., из которых по вывозу 28,5 мил. руб. или 19,2% и по ввозу 120,7 мил. руб. или 80,8%, т. е. по ценности экспорт монгольского сырья в Россию превышал в 4 раза импорт наших изделий в Монголию.

Работа отдельных пограничных пунктов за указанный период выразилась:

Общий русско-монгольский товарооборот за 14 лет (с 1900 по 1913 г.г.) по пограничным таможенным—в мил. руб.

Таможенные границы.	Общий товарооборот за 14 лет.	В том числе.		В процентном отношении по границам к общему обороту.	В процентном отношении.	
		По вывозу.	По ввозу.		По вывозу.	По ввозу.
Кяхтинская	98,2 м. р.	11,1 м. р.	87,1 м. р.	65,9 ⁰ / ₀	38,9 ⁰ / ₀	72,2 ⁰ / ₀
Кош-Агачск.	30,7 »	7,2 »	23,5 »	20,5 ⁰ / ₀	25,3 ⁰ / ₀	19,4 ⁰ / ₀
Зайсанская	14,8 »	7,5 »	7,5 »	10,0 ⁰ / ₀	26,4 ⁰ / ₀	6,0 ⁰ / ₀
Сайотская	5,5 »	2,7 »	2,8 »	3,6 ⁰ / ₀	9,1 ⁰ / ₀	2,1 ⁰ / ₀
Итого . .	149,2 м. р.	28,5 м. р.	120,7 м. р.	100 ⁰ / ₀	100 ⁰ / ₀	100 ⁰ / ₀

Первое место в русско-монгольском товарообороте занимала Кяхтинская таможенная граница (65,9⁰/₀), второе Кош-Агаческая (20,5⁰/₀), третья Зайсанская (10,0⁰/₀) и последнее Сайотская (3,6⁰/₀).

Обрисовав в общих чертах русско-монгольский товарооборот, посмотрим те сферы русского влияния, которые сложились в предвоенный период. Конечно, сферы русского торгового влияния в Монголии прежде всего определялись в зависимости от путей сообщения, связующих отдельные торговые центры монгольской торговли с их выходами на Россию. Исследования быв. томских профессоров М. И. Боголепова и М. И. Соболева *) установили следующие районы:

1. Илийский район, тяготеющий к Семипалатинску и Омску;
2. Кобдосский район, связанный с Россией Чуйским трактом и поэтому тяготеющий к Бийску и Ново-Николаевску;
3. Улясутайский район, западной своей частью тяготеющий к Бийску больше потому, что русская торговля в Улясутайском районе представлена больше бийскими купцами; но этот район, признавался всеми исследователями Монголии связанным с Иркутском, и вся его восточная половина интересами транспорта привязана к Кяхте-Троицкосавску—Верхнеудинску;
4. Ургинский район с тяготением к Кяхте и Иркутску;
5. Сайотская и северная полоса Улясутайского района с тяготением и связями с Усинским краем и Минусинском;
6. Крайняя восточная Монголия с ее тяготением к русскому дальневосточному рынку, главным образом, через Маньчжурию.

Таким образом, сфера русского экономического влияния в Монголии была поделена между Западной и Восточной Сибирью.

В сферу влияния Западной Сибири входили следующие районы Монголии: Илийский край, Кобдосский район, западная часть Улясутайского; экономическое влияние Восточной Сибири распространялось на восточную и северную часть Улясутайского района, Ургинский, Сайотию и, наконец, на всю крайнюю восточную Монголию (последняя в большей степени тяготела к Китаю).

*) М. И. Боголепов и М. И. Соболев. Очерки русско-монгольской торговли. Томск, 1911 год.

С упадком кяхтинской торговли (после Правил для сухопутной торговли с Китаем 1862 г., когда русским подданным было представлено право торговать беспрепятственно во всей Монголии), русское купечество начало обращать немалое внимание и на торговлю в западной части Монголии. Русские купцы, помимо направления своих товаров по издавна установленному и единственному пути на Ургу и ближайшие ее окрестности, стали постепенно проникать и в другие ближайшие к границам России хошуны Монголии. Новые пункты русской торговли с Монголией начали возникать на запад от Кяхты. Эта часть Монголии, надо заметить, привлекала с самого начала наибольшее внимание русских купцов, потому что, с одной стороны, она ближе отстояла к центральной России, а с другой стороны, здесь долгое время почти совершенно отсутствовала конкуренция со стороны китайских и иностранных товаров*).

Главными пунктами русской торговли с Западной Монголией явились: со стороны России—города Зайсанск, Бийск, Минусинск и Иркутск; со стороны Монголии—Кобдо, Улясутай и ставка Уланком у озера Убса.

Зайсанск (направление на Тулту и Кобдо) снабжал русскими товарами, главным образом, Черно-Иртышский район Монголии; город Бийск — район Кобдо. Последний является одним из наиболее важных пунктов западно-монгольской торговли, т. к. здесь сходятся восемь путей, из которых наибольшее для края значение имеют следующие: Кобдо-Уланком и Кобдо-Улясутай. От Улясутая же идет главный после Пекин-Кяхта путь во всей Монголии, именно, путь Кобдо-Улясутай-Саир-Усу-Калган и Куку-Хото. Таким образом, Кобдоский и Улясутайский районы являются рынками Монголии, ближе всего лежащими к России, но и здесь, кстати заметить, наша торговля была вытеснена иностранными фабрикатами.

Третьим пунктом русской торговли с северо-западной Монголией является гор. Минусинск, откуда товары шли в Урянхай (Сайотию). Четвертым и одним из самых значительных—гор. Иркутск.

Итак, главная сфера экономической работы России в Монголии была западная ее часть. Отсутствие китайской конкуренции в первое время способствовало нашей торговле настолько, что в ожидании прихода караванов с русскими товарами монголы откладывали до этого времени удовлетворение своих потребностей. Русские товары шли ходко и вполне удовлетворяли потребностям рынка. Благодаря широкой приемке всякого сырья и всех видов монгольского скота в обмен на русские произведения, наши мелочные торговцы довели вначале дело до того, что во второй половине 80-х годов пр. ст., по крайней мере, на 75% население кругом Улясутая одевалось исключительно в русские бумажные ткани**). Успех сбыта русских товаров слишком скоро открыл беспечность русского купца, он обрадовался тому, что монгол очень охотно брал все, что купцом привозилось, начиная с бязи и кончая нитками. Русский купец вообразил, что он уже завоевал рынок, что теперь он хозяин положения и может делать все, что хочет. В погоне все за большими и большими барышами русский купец стал привозить в Монголию товар самых низких сортов, те отбросы, которые не находили сбыта в Сибири и которые можно было всучить доверчивому полу-дикому монголу. Проф. Боголепов и Соболев отмечают, что иногда в Монголию ввозили товары не потому, что население в них чувствовало потребность, а потому, что торговец

*) Б. Гурьев. Русская торговля в Западной Монголии. «Вестник Азии», № 19. Харбин, 1911 г.

**) А. Свечников. Русские в Монголии. «Вестник Азии», № 3. Харбин, 1910 г.

случайно и подешевке получил этот товар у какого-нибудь оптовика, очищавшего свой склад. Были случаи ввоза в Монголию партии гнилых шелковых зонтиков и дамских перчаток *).

Монголы, правда, вначале разбирали и эти товары, но, конечно, скоро поняли, что и качеством они никуда нигодны и вообще многие из них совершенно не применимы в его монгольском обиходе.

Русская торговля в Монголии, кроме того, сопровождалась обманом, обвесом и обмером. Торговые принципы русского купца вообще базировались на одном стремлении: наименьше продать и побольше заработать.

История русско-монгольской торговли полна анекдотическими случаями и показывает то, как можно погубить дело даже в самых лучших и чрезвычайно благоприятных условиях для его мощного развития.

Соболев и Боголепов рассказывают: один русский торговец продал монголу небольшой шнурок, стоивший несколько копеек, но монголу он был поставлен полтинник и записан в долг. Во время монгол не мог или не захотел отдать этот полтинник. Кредитор случайно увидел этого монгола в Кош-Агаче и отобрал у него за долг топор. Дешевые зеркала всучивались за десятки рублей, меняли зеркала на скот. Железные шомпола продавались по такой цене, как будто эти шомпола были сделаны из серебра. За пачку иголок купец брал барана и даже тарбака (годовалого бычка)**).

Эти факты убедительно показывают, что русские торговцы не знали меры, и раз замечали, что какая-либо вещь понравилась монголу, то брали за нее такие цены, что у монгола этим отбивали охоту что-либо покупать. Русский купец в Монголии мало заботился о том, чтобы распространить вещь, а главным образом думал лишь как бы заработать лишний рубль: если монголу понравилась спичечница с рисунком, продают ее за шкуру сурка; понравился монголу пиленый русский сахар, продают его по 1 копейке за кусок, т. е. по 60 коп. за фунт***).

Кроме плохого качества русских товаров и их чрезмерной дороговизны, большим тормазом в развитии русской торговли в Монголии, несомненно, явилось и то, что русские купцы не обращали внимания на вкусы своих покупателей; оптовики снабжали мелкого торговца товарами, не пользующимися спросом на монгольском рынке. Нельзя, конечно, не отметить и того, что среди торговцев находились лица, которые учитывали своеобразные условия монгольского рынка и специфические особенности спроса. Русский консул в Улясутае сообщал, что, несмотря на усилия передового купечества, торгующего в Монголии, заинтересовать наших фабрикантов выделкой сортов мануфактуры для монгольского рынка, для чего много раз были представлены им образцы разных сортов товаров, требующихся в Монголии, последние, заваленные работой на внутренний рынок, или выдвигали требуемый товар в ничтожном количестве, что удорожало его стоимость, или качество выпускаемого ими товара совершенно не удовлетворяло вкусам монголов****).

Таким образом, неуспех русской торговли в Монголии многим обязан методам работы русского старого купечества. О планомерном завоевании рынка, основанном на тщательном изучении особенностей такового, речи в прошлом и не могло быть. Кроме инертности и неправильного подхода самого

*) М. И. Боголепов и М. Н. Соболев. Очерки Русско-Монгольской торговли, Томск, 1911 г.

**) М. И. Боголепов и М. Н. Соболев. Очерки русско-монгольской торговли, Томск, 1911 г.

***) А. Свечников. Русская торговля в северо-западной Монголии по личным наблюдениям с 1905 по 1907 г. «Вестник Азии», № 11—12. Харбин, 1912 г.

****) Б. Гурьев. Русская торговля в западной Монголии. «Вестник Азии», № 10. 1911 г.

купечества, успеху русской торговли немало препятствовали и другой род причин. Статьей XIII Петербургского договора 1881 г., русским подданным разрешалось в местах пребывания русских консулов строить собственные дома, лавки, амбары и др. здания на участках, приобретаемых покупкой или отводимых местными монгольскими властями. Этой статьей обеспечивалась возможность организации оптовых складов, постоянных магазинов и т. д., тем не менее русские коммерсанты своих помещений в Монголии не имели, т. к. возведение домов и вообще деревянных построек в Монголии воспрещалось Уложением, утвержденным еще в правление китайского императора Шен-цзу в 1845 году; китайские власти по отношению русских пользовались этим Уложением, несмотря на его архаичность и противоречие буквальному тексту Пекинского договора, широко. Неурегулированность этого вопроса находилась на ответственности российского правительства*).

Другой причиной являлись чрезвычайно жесткие карантинные меры в отношении пригона скота и пропуска монгольского сырья через русскую границу. Иногда умышленно и сильно преувеличенные слухи о падеже скота в Монголии вызывали со стороны российского правительства, из опасения заноса заразы, воспрещение перегона скота в пределы России. Обстоятельство это, лишая русских торговцев главного предмета их обмена, породило собою колебание русских успехов, и в результате, как утверждает А. Свечников, в окрестностях Улэсутая снова возросла продажа китайцами американской даламбы и других бумажных товаров европейского производства. Оценка наших пограничных карантинных мер нашла место в следующем эпизоде, рассказываемом А. Свечниковым: в Урге англичанин, знакомый Свечникова, спросил— можно ли провести кожи из Урги через Россию в Америку? Когда Свечников объяснил условия ввоза из Монголии шерсти и др. сырья, то англичанин заявил: «Ну, знаете, мы, англичане, осторожные люди и во многих отношениях, где нужно, осторожнее вас, русских, но и у нас нет ничего подобного. У нас проще».

Вообще излишние карантинные строгости сыграли непоследнюю роль в том ненормальном факте, что, несмотря на Сибирскую железную дорогу, сырье не только из района Урги, но и из района Улэсутая в большем количестве шло на Тянь-Цзин, чем в сторону России.

Отмеченные выше условия, в которых протекала русская работа, привели к тому, что в Монголии главенствующее положение заняли китайцы, оттеснив русских на последнее место. Благодаря создавшимся условиями русское купечество не только не могло удержат за собой импорт в Монголию, но и участие его в экспорте не соответствовало тому удельному весу, который должен был бы принадлежать русской торговле в Монголии. Торговый оборот Урги в 1907 г., например, равнялся 24 мил. руб., из которых на долю России приходилась меньшая часть**). Несмотря на то, что расстояние от Урги до Верхнеудинска всего лишь 550 верст, а расстояние Урги до Калгана 1.200 верст, более крупная часть монгольского экспорта направилась на Калган. В монгольском же сырье русская промышленность заинтересована была в достаточной степени.

Если сравнить количество фирм, работающих в Монголии, то станет совершенно ясно, в чьих руках находилась вся торговля.

*) А. Свечников. Русские в Монголии. «Вестник Азии», № 3. 1910 г.

**) В 1907 г. общий вывоз из Монголии в Россию выразился менее 9 миллионов руб., а ввоз русских товаров—немного более 2-х мил. руб.

ГОРОДА	Количество фирм	И з н и х	
		Китайских	Русских
Урга	100	90	10
Улясутай	85	80	5
Кобдо	65	58	7
Ван-Курен	30	27	3
Зайншаби	12	8	4
Калган	42	41	1
И т о г о .	334	304	30

Все китайские фирмы торговали американскими, английскими, японскими и немецкими товарами *).

Установив основные моменты характера русской торговли, посмотрим проникновение на монгольский рынок отдельных русских товаров.

Хлопчатобумажные ткани занимают первое место в вывозе русских товаров в Монголию. Приведенная таблица вывоза хлопч.-бум. тканей обнимает период, последовавший после значительного сокращения русского экспорта. К сожалению, данные таможенной статистики не выражают вывоз в аршинах. Если бы у нас был указанный перевод в аршины, мы могли бы ясно себе представить, насколько неполно наша мануфактура охватывала монгольский рынок. Проф. Соболев и Боголепов потребность Монголии в мануфактуре определяли в 15—20 арш. в год на человека. Принимая современное народонаселение, общую емкость монгольского рынка в мануфактуре можно определить в 13 м. арш. Боголепов и Соболев спрос на мануфактуру определяют до 30 мил. арш. Это преувеличено. Ошибка указанных профессоров объясняется тем, что они приняли неправильные данные о народонаселении Монголии.

Вывоз из России в Монголию хлопчато-бумажных тканей — в пудах.

Годы \ Таможни	Кош-Агач- ская таможня	Зайсанская таможня	Усинская граница	Кяхтинская таможня	ВСЕГО
1891	147	1.875	1.063	4.989	8.074
1892	1.620	4.445	636	6.121	12.822
1893	2.480	7.947	467	3.567	14.461
1894	2.556	8.205	457	5.455	16.673
1895	2.496	12.844	425	7.665	23.430
1896	3.948	10.309	959	6.027	21.243
1897	3.162	6.341	1.014	7.552	18.069
1898	3.081	6.801	1.019	5.689	18.590
1899	2.440	8.594	1.119	7.536	19.689
1900	2.822	8.372	943	1.635	13.772
1901	5.551	7.264	1.201	760	14.776
1902	8.868	8.757	1.687	10.863	30.175
1903	6.881	8.951	2.119	8.886	26.817

*) С. Лайнер. Краткий очерк развития русско-монгольских торговых сношений. Отчет музея товароведения Киевского Коммерческого Института, Киев, 1915 г.

Таможни Годы	Кош-Агач- ская таможня	Зайсанс. таможня	Усинская граница	Кяхтинская таможня	ВСЕГО
1904	1 850	7.932	1.642	6.260	17.684
1905	3.909	6.691	1.631	11.863	24.094
1906	4.014	8.055	1.473	6.988	20.530
1907	1.078	11.046	2.890	3 331	18.445
1908	2.280	10.275	1.090	3.105	16.750
1909	1.632	9.275			} сведения неполные
1910	1.672				

Сокращение русского ввоза хлопч.-бумаж. тканей с конца пр. столетия стоит в связи с проникновением американских и английских аналогичных материй, при чем по ценам значительно дешевле. Приобретение иностранных хлопч.-бумажн. тканей для монгола было много выгоднее, чем русских. Так, например, изготовление халата из русских товаров ему обходилось около 7 чаев, такой же халат из заграничной материи обходился на 30% дешевле. Кроме того, качество некоторых материалов было выше русских: молескиновый халат из русской материи, по сообщению Соболева и Боголепова, носился одно лето, тогда как халат из китайской далямбы носится 2—3 года. По этим причинам монгольский рынок заполнялся английским и американским товаром. Монголы предпочитали товар иностранный русскому, не только как более дешевый (кусок на халат обходился в 1 руб. 40 коп., а из русского—1 р. 80 к.), но и как более добротный.

Экспорт льняных и пеньковых изделий в Монголии в среднем колебался между 4—6,5 тыс. пудов.

Вывоз из России в Монголию сукна—в пудах.

Таможни Годы	Кош-Агач- ская таможня	Зайсанс. таможня	Усинская граница	Кяхтинская таможня	ВСЕГО
1891	9	—	66	6.937	7.012
1892	116	—	29	—	145
1893	123	17	39	2.691	2.870
1894	148	10	33	2.135	2.325
1895	116	97	19	526	758
1896	348	83	23	39	493
1897	332	80	28	972	1.412
1898	551	9	420	1.190	1.792
1899	627	21	37	1.148	1.833
1900	440	33	39	331	843
1901	305	8	147	136	596
1902	216	26	101	—	343
1903	332	44	291	61	728
1904	175	50	153	—	378
1905	313	16	89	—	418
1906	498	—	397	972	1.867
1907	—	—	—	—	—
1908	326	—	—	—	326
1909	103	—	—	—	} сведения неполные
1910	158	—	—	—	

Экспорт русских сукон в Монголию подвергался резким колебаниям. Русское сукно, если бы фабриканты учитывали особенности и вкусы монгольского спроса, могло бы найти солидный сбыт. Отдельные виды русского сукна, особенно «солдатское», настолько хорошо зарекомендовали себя среди монгол, что каждый монгол считал своим долгом купить для себя на дождевик только солдатское сукно русской выработки и платил за него какую угодно цену*). Спрос на солдатское сукно объясняется чисто местными условиями. Монгол много времени проводит на воздухе, часто приходится ему бывать и на дожде. Настоящих резиновых дождевиков монгол не знает, а потому дождевики-халаты шьет из сукна.

Вывоз из России в Монголию пшеничной муки — в пудах.

Таможня	Коп-Агач- ская таможня	Зайсанск. таможня	Усинская граница	Кяхтинская таможня	ВСЕГО
1892	45	178	7.970	—	8.193
1895	253	—	1.240	—	1.493
1900	644	119	1.235	100	2.098
1901	483	4	1.926	1.335	3.748
1902	780	40	1.320	300	2.420
1903	692	107	1.998	150	2.947
1904	1.173	76	1.110	1.000	3.359
1905	1.563	83	—	—	1.646
1906	3.638	305	2.901	1.500	8.344
1907	5.505	3.323	—	—	8.828
1908	4.766	4.689	5.001	—	14.456
1909	9.238	2.276	—	530	} сведения неполные
1910	3.570				

Через Кяхтинскую таможню английская мука стала поступать в конце девяностых годов пр. стол. После русско-японской войны русский экспорт муки в Монголию начал увеличиваться. Более интенсивному внедрению русской муки в Монголию мешал недoves в продаваемой муке, на что часто жаловались монголы. В этом отношении, как справедливо замечают Соболев и Боголепов, весьма поучителен пример американцев. Последние ввозили муку в Маньчжурию в зашитых десятифунтовых мешках и, благодаря точности веса, вытеснили одно время этой мукой русский продукт. Этот пример русские мукомолы, работающие на Монголию, в прежнее время не использовали.

Вывоз из России металлических изделий и машин — в пудах.

Г О Д Ы:	П у д ы.	Г о д ы.	П у д ы.
Среднее 1899 — 1901 г.	16.071	1906 г.	20.817
1903 г.	17.409	1907 г.	17.097
1904 г.	23.018	1908 г.	14.111
1905 г.	21.137	1909 г.	12.315

*) Монгольская ярмарка в Ганьчжуре в 1912 году. Доклад агента коммерческой части Кит.-Вост. жел.-дор. П. Н. Смольникова. Харбин. 1913 г.

Через кяхтинскую границу металл изделия не вывозились.

Вывоз выделанных кож для отдельных годов выразился:

1906 г. (максимальный)	35.381 пуд.,	в том числе	через Кяхту	30.087 п.
1907 г.	12.087 »	»	»	6.659 п.
1908 г.	9.859 »	»	»	9.859 п.
1909 г.	3.565 »	»	»	2 80 п.

Из России экспортировалась главным образом юфть, так назыв. «кахта», которая вырабатывалась из монгольского сырья.

Вывоз кожаных изделий ничтожный,—от 350 до 635 пудов в год.

В незначительном размере из России экспортировался (через Вахты на Чугучак) лес и деревянные изделия; очень ограничен был размер экспорта писчебумажного производства и галантерейного товара. Экспорт металлов не в деле колебался от 28 до 46 тыс. пудов в год, при чем через Кяхту металлы не вывозились совсем.

Характерно движение через кяхтинскую таможенную товаров, обложенных акцизом. Сахар, спички, спирт, гильзы вывозились через этот пограничный таможенный пункт с возвратом акциза и затем водворялись обратно в Россию контрабандным путем. Значительная часть населения Забайкалья пользовалась этими контрабандными товарами. Этим, главным образом, и объясняется большой экспорт сахара и спичек через Кяхту *).

Вывоз из России в Монголию сахара—в пудах.

ТАМОЖНИ. ГОДЫ.	Кош-Агач-	Зайсанская	Усинская	Кяхтинская	ВСЕГО.	
	ская таможня.	таможня.	граница.	таможня.		
1901	249	4	13	1.859	2.125	
1902	270	17	—	1.501	1.788	
1903	245	32	—	13.555	13.832	
1904	212	36	—	10.941	11.189	
1905	252	51	—	2.884	3.187	
1906	1.153	63	—	4.402	4.618	
1907	1.810	131	—	8.048	9.989	
1908	110	90	167	15.663	16.030	
1909	497	238	—	12.535	13.270	
1910	1.259	нет	с	в	е	д

Вывоз из России в Монголию спичек—в пудах.

ТАМОЖНИ. ГОДЫ.	Кош-Агач-	Зайсанская	Усинская	Кяхтинская	ВСЕГО.
	ская таможня.	таможня.	граница.	таможня.	
1905	162	2	20	800	984
1906	176	—	29	4.048	4.253
1907	197	1	—	3.556	3.753

*) М. И. Боголепов и М. Н. Соболев, указан. соч.

Рассмотрение отдельных наиболее крупных статей русского экспорта в Монголию показывает, что русская торговля не только не развивалась, но, наоборот, все время клонилась к упадку.

После 1911 г. в русско-монгольской торговле должна была начаться новая эпоха. 13 ноября 1911 г. во время китайской революции монголы удалили из Урги китайские власти и провозгласили независимость Монголии. 21 октября 1912 г. в Урге русским уполномоченным Коростовцем и уполномоченным монгольского правительства было подписано русско-монгольское соглашение, которым представлялись широчайшие льготы русским коммерсантам. Актом от 21-го октября 1912 г. Россия получала большие политические права: «Российское правительство обещало Монголии свою поддержку для сохранения провозглашенной ими автономии, выражающейся в праве не допускать на свою территорию китайской администрации, содержать свое национальное войско, не допуская ввода китайских войск и не допускать колонизации монгольских земель китайцами» и т. д.

Русское правительство, учитывая необходимость экономического укрепления в Монголии, широко пошло навстречу интересам русских коммерсантов и предоставило последним ряд льгот, в виде разрешения вывоза товаров из России в Монголию без уплаты ввозных и вывозных пошлин. Кроме того, русские купцы получили возврат акциза с вывозимых ими товаров в Монголию.

Китайские же торговцы, не пользуясь таким преимуществом, были отягощены целым рядом специальных налогов, пошлин и иных поборов. По официальным данным, Монголией за 9 месяцев 1912 г. было взыскано с китайских купцов одной пятипроцентной пошлины с ввезенных ими товаров в Монголию свыше миллиона рублей.

Кроме того, Монголия, рассчитывая на обеспечение своего рынка русскими товарами и стремясь в то же время к полному своему экономическому и политическому освобождению от Китая, не замедлила применить систему репрессий по отношению к китайским купцам, продолжая в то же время, и даже еще более, усиливать предоставление различных льгот русским купцам, что в сильной мере как будто должно было бы способствовать усилению русского влияния на рынках Монголии *).

После удаления из Монголии китайских войск, китайские торговцы были выдворены, и ввоз в Монголию каких бы то ни было товаров со стороны Китая был запрещен. Следовательно, все то, что монголы получали от китайцев с юга, теперь должны были получать с севера, из России. Русские купцы и промышленники, вместо того, чтобы использовать создавшуюся монополию и наводнить монгольский рынок дешевыми товарами русского производства и тем самым закрепить за собою монгольский рынок, совершенно не приняли никаких мер в этом направлении. Результатом этой инертности получилось то, что цены на все товары повысились на 100 и 200%. Это обстоятельство вызвало необходимость монгольского правительства открыть доступ китайским и иностранным товарам, чтобы монгольское население совсем не осталось без предметов первой необходимости**).

В результате в Ургу за 1912 год было ввезено***).

*) А. Б. Корецкий. Торговый восток и СССР. Москва, 1925 г.

***) С. Лайнер. Краткий очерк развития русско-монгольских торговых сношений.

****) А. Б. Корецкий. Торговый восток и СССР.

а) китайскими купцами:

Мануфактуры	на 550 тыс. руб.
Кирпичного чая	» 360 » »
Прочих товаров	» 2.800 » »

Итого . . . на 3.980 тыс. руб.

б) русскими купцами:

Выделанной кожи	на 150 тыс. руб.
Готовых изделий, вина, кон- дитерск. товаров и проч.	412 » »

Итого . . . на 562 тыс. руб.

Это служит лучшей иллюстрацией того, что русское купечество не умело торговать, не умело использовать ни близость рынка, ни наличие выгодных условий.

Опыт и результаты московской и томской экспедиций по выявлению монгольского рынка русским купечеством, как видно, использованы не были. Прекрасно характеризует отношение русского купечества к монгольскому рынку письмо М. И. Воллосовича *). «Интерес к Монголии в Москве растет, но для завоевания рынков ничего не делается: москвичи решительно не желают считаться с потребностями и вкусами монголов, как это делают китайцы, американцы, англичане; они хотят взять рынки силой и диктовать свои цены; с конкуренцией борются не качеством и ценой, а запретительными мерами. Когда появляется спрос на какой-нибудь товар, москвич ставит непреодолимые условия. Пример: для переписки священной книги «Ганьчжура» требовалось пять тысяч листов черной лощеной бумаги; никто из московских фабрикантов не согласился поставить менее 30 тыс. листов; возможно, раз бумага оказалась бы подходящей, то со временем понадобилось бы и более 30 тыс. листов, но пока довольно было 5 тыс. Заказ, как и другие, ушел в Китай. Теперь как раз хутухта открывает типографию для религиозных книг на тибетском языке, а управление иностранных дел другую на монгольском».

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Советско - Монгольская торговля.

Благодаря отсутствию политической и экономической самостоятельности Монголии в прошлом, ее товарное хозяйство, как мы видели из предыдущих глав, развивалось исключительно по линии собирания и вывоза животного сырья. Монголы сами торговлей не занимались, последняя была сосредоточена исключительно в руках иностранцев, которые и совершали все операции: собирали сырье, вывозили его за границу, расплачивались за сырье ими же привезенными иностранными товарами. Основным аппаратом торговли внутри Монголии, не потерявшим свое значение и в настоящее время, являлись китайские купцы. Русское экономическое влияние Монголия чувствовала очень слабо. Китайцы же, имея походные лавки-палатки с хорошо подобранным ассортиментом потребных монголам товаров, кочевали вслед за монгольскими юртами по степям Монголии, сбывая монголам товары за сырье и цепко за кабала монгола **).

*) М. И. Воллосович. У соседей. Письма из Монголии. «Вестник Азии», № 34. 1915 г. книга II. Харбин. 1915 г.

**) П. И. Итоги монгольско-советской торговли. «Хозяйство Монголии», № 2. Урга, 1926 г.

В 1911 г. при содействии России объявляется независимость внешней Монголии. Провозглашение автономии по существу ничего не дало монгольским массам. При отмене круговой поруки за долги китайцам, аппарат местного управления Монголии остался без изменения *). Царская Россия, создав благоприятные условия для своего экономического господства, соглашениями от 23 ноября 1913 г. и 25 мая 1915 г. с Китаем, фактически передает монгольскую автономию, создав из Монголии нечто вроде буфера между собой и Китаем и поделив ее с ним. Так называемое, Кяхтинское соглашение, подписанное Россией, Монголией и Китаем, установило суверенитет Китая над Монголией. Россия и Китай признали автономию Монголии, как одной из частей Китайского государства. Монголия лишилась права иметь собственное дипломатическое представительство, заключать самостоятельно политические международные договоры, но не лишилась, тем не менее, этого права по вопросам торговли и промышленности. В целях надзора за тем, чтобы монгольское правительство не нарушало прав суверена и интересов его подданных. Китаю представлялось иметь своего сановника в Урге**). Но и это соглашение скоро нарушается со стороны Китая, который в 1916 г. учреждает особое управление комиссара по заведыванию северо-западной границы и вырабатывает законы для Монголии.

Новая фаза монгольской политической и экономической жизни начинается с конца 1921 года, с момента провозглашения монгольской народной Республики. Этот момент в истории русско-монгольских торговых сношений открывает новую страницу. Образование монгольского народно-революционного правительства и укрепления советской власти в Сибири выдвигает перед обновленными государствами совершенно новые экономические задачи, задачи, способствующие закреплению политической связи, которая устанавливается между Союзом ССР и Монголией. Эти задачи по существу своему совершенно изменили характер взаимоотношений и формы влияния на монгольском рынке. На смену частному торговому капиталу с его своеобразной «экономической» политикой выступает государственный капитал Союза ССР, работа которого идет согласно общим началам советской экономической политики.

Прежде чем начать рассмотрение советско-монгольской торговли, бросим беглый взгляд на торговую конъюнктуру Монголии, сложившуюся за эти немногие годы существования монгольской народной республики.

По данным монгольской податной инспекции выдано Ургинской инспекцией патентов на торговые предприятия:

1922 г.	1.131 лицам.
1923 г.	1.940 »
1924 г.	2.326 »

Из приведенных данных видно, что торговая жизнь Монголии значительно расширяется. Владельцев торговых предприятий можно разбить по национальности:

*) М. А. Ваксберг. Конституция революционной Монголии. Издание Иркутской Секции Научных Работников Рабпроса. 1925 г.

***) М. А. Ваксберг. Конституция революционной Монголии, Иркутск, 1925 год.

Владельцы торговых предприятий по национальности.	Количество предприятий.		
	В 1922 г.	В 1923 г.	В 1924 г.
Русских	29	57	166
Американцев, англичан и немцев	5	20	62
Тибетцев	—	18	19
Китайцев в Урге	163	486	818
» в хошунах	700	1076	625
Монгол (мелкие торговцы перекупщики)	234	286	636
И т о г о	1131	1940	2326

По тем же данным, выдано было в 1924 г. 491 патент на ремесленные мастерские (считая в среднем по 7 человек на мастерскую), которые, главным образом, сосредоточены в руках китайцев. В таблицу торговых предприятий не вошли отделения монгольского кооператива, которые от выборки патентов освобождены. По далеко неполным*) данным (в смысле точности оборота), но дающим представление об относительном удельном весе каждой группы предприятий (по национальному признаку), обороты торговых предприятий в 1924 г. распределялись:

Китайские предприятия	60%	всего оборота.
Английские »	20%	» »
Монценкооп (кооперация)	11%	» »
Монгольские мелк. предприятия	4%	» »
Русские частные	3%	» »
» государственные	2%	» »

Итого . . . 100%

Из произведенных данных видно, что в 1924 г. в торговой жизни Монголии участвовали капиталы:

иностранные на	80%
русские на	5%
монгольские на	15%

Таким образом, необходимо констатировать значительный удельный вес монгольского национального капитала в торговле. С получением политической и экономической свободы, монгол вышел из своих юрт на широкое торговое поле деятельности.

Кроме привлечения монгола к торговле, Монгольская Народная Республика привлекла широкие массы к кооперативному строительству.

До революции Монголия совершенно не знала никакой кооперации, тем более своей. Вся торговля в стране, как известно, безраздельно находилась в

*) «Состояние торговли в Монголии». Статья в журнале «Жизнь Бурятии», № 6. Верхнеудинск, 1924 г.

руках иностранных фирм. Впервые в степях Монголии кооперация появляется в 1919 г. в лице мясозаготовительного аппарата Центросоюза, раскинувшего по Монголии ряд отделений и пунктов. Надо отметить, что некоторые попытки организации потребительской кооперации имели место и ранее, в 1917 г. в Урге, но успехом они не увенчались.

Экспедиция Центросоюза в 1919 г., обследовав вопрос о возможности создания монгольских кооперативов, пришла к выводу, что, вследствие разбросанности и низкого культурного уровня населения, создания таковой, как организации самодеятельности населения, невозможно. Мыслима и осуществима лишь организация государственного снабжения населения товарами и государственного сбыта скота и сырья*).

Дальнейшее показало, что при широком содействии правительства кооперативная форма и организация торговли могут дать для государства чрезвычайно благоприятные результаты.

Постановлением правительства в 1921 году образуется Монгольский Центральный Народный Кооператив. Опубликованным тогда объявлением Министерства Финансов указывалось, что кооператив должен бороться с засильем иностранного капитала путем поднятия народного хозяйства страны, закупки хороших и дешевых товаров, продажи сырья в первые руки, а также путем организации собственных предприятий для обработки монгольского сырья. Кооператив, кроме того, должен способствовать делу народного образования, готовить культурных работников и вообще стремиться поднять экономическую мощь страны. На Центральный Народный Кооператив возлагались чрезвычайно ответственные и серьезные задачи государственно-экономического порядка. Финансовая поддержка правительства и предоставление кооперативу ряда налоговых и финансовых льгот поставили Монценкоп на твердые основы настолько, что в 1924 г. он развернул в стране мощный торговый аппарат. За три года работы кооператив сумел вовлечь до трех тысяч членов**).

К четвертому съезду уполномоченных кооператив имел 23 отделения и 82 подотделения, кочующие со своими товарами вместе с населением. Отделения Кооператива раскинулись:

- | | |
|----------------------------|----------------------|
| 1. Улан-Батор-Хото (Урга), | 13. Дара-Ганга, |
| 2. Мишик-Гун, | 14. Егодури, |
| 3. Хара-Гол, | 15. Дуренчи-Ван, |
| 4. Дайчин-Бейсе, | 16. Дзасактухан-Хан, |
| 5. Бревен-Хит, | 17. Дайчип-Ван, |
| 6. Мурин-Курен, | 18. Сартул-Ван, |
| 7. Алтан-Булак, | 19. Улясутай, |
| 8. Цецен-Хан, | 20. Кобло, |
| 9. Ван-Курен, | 21. Уланком, |
| 10. Хамбо-Шаби, | 22. Хатхыл и |
| 11. Сам-Бейсе, | 23. Ханга. |
| 12. Ханхым-Гол, | |

Кроме того, кооператив имел 5 контор: в Хайларе, Калгане, Тянь-Цзине, Москве и Ново-Сибирске. Число членов возросло до 4 тыс. человек.

Правлением были организованы краткосрочные курсы, давшие два выпуска в 19 и 17 человек, из коих 26 распределены на периферии кооператива. Опыт краткосрочных курсов, как указывает отчет правления, оказался

*) И. Майский. Современная Монголия. Иркутск, 1921 г.

**) М. А. Ваксберг. Кооперация в Монголии. Бюллетень Иркутского филиала Всесоюзной Научной Ассоциации Востоковедения, № 1. Иркутск, 1926 г.

неудачным, и в дальнейшем правление приступает к организации уже долгосрочных двухлетних курсов. Оперативная работа Монценкоопа в 1924—1925 хов. году выразилась: заготовлено разного импортного товара на сумму 4,1 мил. долларов по цене реализации, из которых:

• в Китае на	2,9 мил. дол.	71%
в СССР »	0,9 » »	22%
на местном рынке на	0,3 » »	7%

Заготовлено за тот же период сырья и пушнины по реализации стоимости:

шерсти бараньей	82.821 пуд.	на сумму	1.308 тыс. дол.
» верблюжьей	8.534 »	»	233 » »
сурка	336.000 шт.	»	797 » »
кож скотских	54.564 »	»	свыше 300 » »
» сарлычьих	7.115 »	»	» 23 » »
» конских	8.155 »	»	около 15 » »
овчины	166.928 »	»	» 209 » »
яманины	79.263 »	»	» 159 » »
мерлушки	49.519 »	»	свыше 59 » »
ишегенины	21.429 »	»	около 11 » »
пушнины разной		»	183 » »
скота и баранов		»	481,5 » »
разного сырья		»	252 » »

Итого на сумму около 4.030.00 долларов.

Из заготовленного сырья шерсть запродана была по договору, заключенному на три года Монценкоопом с крупной тянь-цзинской иностранной фирмой Вильсон и К-о.

В СССР вывезено и реализовано сырья (скот, кожсырье, волос, сало, кишек) на 1.134 тыс. дол. Реализация в СССР производилась частью на Нижегородской ярмарке, частью через советские хозяйственные организации в Монголии. Установлены и непосредственные связи с потребителями сырья. Так Шадринскому Артельсоюзу проданы были кожа и разная овчина, Вологодскому—бычьи рога.

В Китае закупались и в дальнейшем предположено закупать чай, табак, дунза, далембу, пулембу, шандабу, дурдци, шелк, сигареты, свечи, галантерею, посуду и разную мелочь.

Всего на операций 1926—1927 г. предположено заготовить в Китае на 1.750 тыс. долларов.

В СССР заготавливались: крупчатка, ярица, железо, железные изделия, галантерея, сукна, бумага, сахар, папиросы, разные пищевые предметы. Предполагалось заготовить в СССР на операции 1925—1926 г. на 470 тыс. долларов, фактически же заготовлено менее 25%. На операции 1926—1927 г. предположено заготовить товаров на 600 тыс. долларов*).

Монценкооп имеет ряд промышленных предприятий, на которых в 1924—1925 году выработано**):

1. алтабулакский кожевенный завод выпустил кож: 10.774 скотских, 215 конских и 763 бараньих;

*) Данные из отчета правления Монценкоопа использованы по статье М. А. Ваксберга «Кооперация в Монголии».

***) А. К. К отчету Монценкоопа за 1924—1925 г. Статья в журнале «Хозяйство Монголии», № 1 (январь—февраль). 1926 г.

2. овчинный и пимокатный завод выпустил 18 тыс. овчин и 2.300 пар катанок;
3. пошивочные мастерские изготовили 780 пар сапог и 920 пар ичиг;
4. салотопня перетопила 7.281 пуд сала скотского и 967 пуд. бараньего;
5. мыловаренный завод работал $5\frac{1}{2}$ месяцев, выработал 964 пуда мыла и 171 пуд обрезков и полуфабриката;
6. бойня пропустила 4.146 быков и 6.647 баранов;
7. кишечный завод пропустил свыше 184 тыс. концов кишек.

Из приведенного обзора Монценкоопа видим, что в лице последнего мы имеем несомненно серьезную экономическую силу. Охватывая приблизительно 30% сырьевого и 21% товарного рынка Монголии, кооператив уже и сейчас может в значительной мере влиять на рыночные отношения в стране.

Таким образом, Союз ССР, выступая на монгольском рынке, нашел не только новые политические формы государства, но и значительно видоизмененную экономическую структуру самой страны. Каковы же задачи экономической политики должен был поставить Союз ССР в своей работе в Монголии?

Торговый и политический представитель Союза ССР в Монголии П. М. Никифоров на происходящем летом 1926 г. в Урге совещании хозяйственников указал, что особой торговой политики в отношении Монголии СССР не имеет — этот вопрос разрешен рабочим классом России в определенной и общей плоскости экономических задач, стоящих перед СССР на Дальнем Востоке. Осуществляя в Монголии свои экономические интересы, нашей основной задачей является в то же время практически показать, как мы на деле относимся к угнетенным народам, как мы на деле стремимся своей работой содействовать укреплению и расширению народного хозяйства Монголии.

Наша хозяйственная деятельность, отмечал П. М. Никифоров, должна преследовать не только брать от Монголии, но и давать, в виде оставления опыта экономического и социалистического строительства, которое мы должны в процессе практической работы осуществлять в Монголии. В методах нашей экономической работы, безусловно, не должны иметь места отрицательные моменты, которые вставали бы в противоречие с интересами монгольского народа. В практической работе интересы обеих стран должны быть вполне согласованы и мы не можем в своей деятельности подходить с теми же приемами, с какими подходил в старое время российский частный капитал. Жить успехами деятельности, как справедливо указал П. М. Никифоров, лишь сегодняшнего дня мы не можем. Нам необходимо серьезно подходить к построению нашей работы и руководствоваться в ее ведении не успехами дня, а теми конечными результатами хозяйственной работы, которые будут от нее получаться. Методы нашей работы в Монголии должны исключить из себя все то, что болезненно может отравиться на взаимоотношениях с монгольским народом. Такова основная линия экономической работы Союза ССР в Монголии.

Первыми советскими организациями, выступившими в Монголии, явились Госторг и Сибкрайсоюз. Задачи их работы сводились не только к помощи поднимающейся советской промышленности, но были, кроме того, направлены и к тому, чтобы укрепить политическую независимость Монголии и поддерживать молодые монгольские хозяйственные организации в их борьбе против иностранного капитала, хищнические методы работы которого подрывали зачастую самые основы политических завоеваний монгольского народа*).

*) Б. И. Онищенко. Состояние и перспективы товарного рынка Монголии и методы экономической работы советских организаций. Материалы Совещания Хозяйственников в Монголии.

Роль советского капитала в первоначальный период его работы в Монголии определить чрезвычайно трудно, имеются только общие данные об обороте монгольской внешней торговли, который в 1923 г. выразился в 33 мил. рублей.

Определить удельный вес советских хозяйственных организаций возможно только с 1924 г. Б. И. Онищенко в своем докладе о работе советских организаций приводит следующие данные:

Работа советских организаций в Монголии в 1924 г. (в тыс. руб.).

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ	ОБОРОТЫ ПО ИМПОРТУ В МОНГОЛИИ			
	Российских (советских) товаров	Восточных товаров	В с е г о	Общий оборот по экспорту
1. Ургинская контора Центросоюза	210	180	390	51
2. Другие отделения Центросоюза	355	350	705	630
3. Акц. О-во «Шерсть»	300	20	320	250
4. Сибгосторг	250	—	250	250
5. Дальгосторг	655	61	716	189
6. Центросоюз—Лимитед	—	—	—	80
7. Чикойский Кожзавод	48	—	48	84
8. Иргубторг	50	—	50	50
И т о г о	1 868	611	2.479	1 554

Для определения торгового баланса указанных в таблице организаций, необходимо принять во внимание, что данные об оборотах по импорту выражены по продажным ценам, а по экспорту по ценам заготовительным; поэтому их необходимо, как говорится, привести к единому знаменателю. Принимая во внимание надбавку от 25 до 30% на накладные и торговые расходы, ложащиеся по экспорту товара, получим действительную стоимость экспорта франко-граница в 2.097.000 рублей. Таким образом, активность баланса советской торговли в 1924 г. доходит до 400 тыс. руб.

Общий баланс внешней торговли Монголии за 1924 г. Б. И. Онищенко определяет в 39.353.127 руб., из которых по экспорту—18.920.288 руб. (48,1%), по импорту—20.432.839 руб. (51,9%). Обороты советских хозяйственных организаций, таким образом, составляют 10,4% общего внешнего оборота Монголии (по импорту—12,2%, по экспорту—9,5%).

Сравнивая отчетные данные наших хозяйственных организаций с материалами таможенного управления СССР, Б. И. Онищенко получает следующую разницу:

а) по импорту:

по данным таможенного управления из СССР вывезено на сумму . . . 2433 т. р.
 » » сов. хоз. организации вывезено рос. товар. » » . . . 1868 » »

Р а з н и ц а 565 т. р.

б) по экспорту:

по данным таможен. управления ввезено в СССР на сумму . . . 2.663 тыс. р.
 » » сов. хоз. орган. ввезено росс. товар. » » . . . 2.097 » »

Разница 566 тыс. р.

Полученную разницу в полмиллиона руб., как по экспорту, так и по импорту, Б. И. Онищенко относит за счет работы частных торговцев, ведущих собственные торговые операции с СССР, и Монценкоопа, начавшего выступать в это время на рынке СССР.

С учетом разницы в 0,5 мил. руб. оборот торговли по границе Союза по отношению к общему обороту внешней торговли выразится в 130/0.

Участие Союза ССР в монгольском экспорте 1924 г. незначительно; основными экспортерами являлись:

англо-американские и немецкие фирмы	50 ⁰ / ₀	} 100 ⁰ / ₀ .
китайские фирмы	16 ⁰ / ₀	
советские организации	11 ⁰ / ₀	
Монценкоп	23 ⁰ / ₀	

Если к этому добавить, что Монценкоп большую часть сырья запродавал английским и американским фирмам, то ясно станет, что монгольский экспорт 1924 г. почти полностью был направлен в сторону Англии и Америки.

Работа советских организаций в 1924 и 1925 г.г. отмечается значительным ростом.

В 1925 г. вывезено товаров:

совет. хоз. организациями по их действительной стоимости франко-Монголия на	2.152	тыс. руб.
ввезено из СССР Монценкопом на	900	» »
» частными фирмами и организациями	737	» »

Итого на 3.789 тыс. руб.

В 1925 г. ввезено сырья:

заготовки сов. хоз. организац. фр. граница на	3.806	тыс. руб.
Монценкопом и частными фирмами на	967	» »

Итого на 4.773 тыс. руб.

Сравнивая работу советских хозяйственных организаций за 1924 и 1925 г. г., Б. И. Онищенко приходит к следующим результатам:

	По импорту	По экспорту
1924 г.	2.479 тыс. руб.	1.554 тыс. руб.
1925 г.	2.157 » »	3.806 » »

Уменьшение на 321 тыс. руб., увеличение на 2.252 тыс. руб.

Посмотрим теперь итоги заготовительной работы.

Итоги заготовительных операций за 1924—1925 г. г. выразились:

крупного скота	34 тыо. голов
баранов	300 » »

КОЖ СКОТСКИХ И КОНСКИХ	139 тыс.	штук
овчин, яманин и мерлушки	750 »	»
сурка осени.	1.400 »	»
пушнины	500 »	бел. единиц

Распределить заготовки по заготовителям мы не имеем возможности.
Заготовки в 1925—1926 хоз. году распределились:

ЗАГОТОВИТЕЛИ	Кож скотских тыс. штук	Кож конск. тыс. штук	Овчин, яманин и мерлушек тыс. штук	Пушнины тыс. бел. единиц
Монценкоп	35	3	150	150
Сибгосторг	41	4	270	80
Чингойский кож. завод	5	—	—	—
Частные русские фирмы	—	7	—	—
Иностранные фирмы	—	—	450	200
Итого	81	14	870	430

95

Экспорт монгольского сырья (в % 0/0).

НАИМЕНОВАНИЕ СЫРЬЯ	В СССР		В ДРУГИЕ СТРАНЫ	
	1924 г.	1925 г.	1924 г.	1925 г.
Масла, сала	80%0	56,2%0	20%0	43,8%0
Кожи невыделан. и овчина	15 »	19,1 »	85 »	80,1 »
Шерсть разная	18,3 »	54,8 »	81,7 »	45,2 »
Кишки	20 »	34,8 »	80 »	65,2 »
Рогатый скот	51,3 »	53,7 »	48,7 »	46,3 »
Овцы	8,4 »	11,9 »	91,6 »	88,1 »
Пушнина	8,4 »	4,7 »	91,6 »	96,5 »

Из приведенной таблицы видно, что в вывозе масла, сала, шерстя и рогатого скота Союз ССР занимает доминирующее положение; пушнина и кожносырье, главным образом, направляются через Китай. Удельный вес участия СССР в 1925 г. возрос на кожносырье, значительно по шерсти и кишкам и незначительно по овцам; уменьшение по маслу и пушнине.

Наиболее полные сведения о работе СССР в Монголии дают статистические данные Таможенного Управления*)

*) А. Шостакович. Торговля Монголии в СССР за 1924—1925 г. г. «Хозяйство Монголии», № 2. Урга, 1926 г.

Торговля Монголии с Союзом ССР за 1923—1924 и 1924—1925 г.г.
(в тыс. довоен. руб.).

ВИДЫ ЭКСПОРТА И ИМПОРТА	1923—1924 г.	1924—1925 г.	Уменьшение или увеличение
	Ввоз из СССР		
Жизненные припасы	658	834	+26,7%
Сырые материалы и полуфабри- каты	323	391	+21,05%
Животные	—	0,2	
Изделия	523	630	+20,4%
Итого	1.504	1.855,2	+23,3%

ВИДЫ ЭКСПОРТА И ИМПОРТА	1923—1924 г.	1924—1925 г.	Уменьшение или увеличение
	Вывоз в СССР		
Жизненные припасы	88	35	— 60,2%
Сырые материалы и полуфабри- каты	908	1.542	+ 69,8 »
Животные	971	800	— 17,6 »
Изделия	3	10	+200,3 »
Итого	1.970	2.387	+ 20,1

Из таблицы наглядно видна пассивность нашего торгового баланса с Монголией.

Отдельные статьи ввоза из СССР в современных руб.: за 1924—1925 г.г.

1. По группе жизненных припасов:

хлеб в зерне и мука	2.980 тонн на 537 тыс. руб.
сахар песок	16 » » 8 » »
сахар рафинад	152 » » 111 » »
конфеты, варенье	13 » » 14 » »
Чай *)	582 » » 471 » »
табак, папиросы	19 » » 33 » »
спирт и спиртн. напитки	39 » » 24 » »
соль поваренная	65 » » 6 » »

2. По группе сырых материалов и полуфабрикатов:

кожа всякая	47 тонн на 186 тыс. руб.
металлы	317 » » 105 » »
рога маральи	1 » » 30 » »

*) Годовая потребность Монголии выражается в 100—120 тыс. корзин. Монголия потребляет зеленые кирпичные чаи, которые являются главным импортным товаром Китая. Чай Монголия получает из Хань-Коу или через Калган, или же через Владивосток. См. статью А. И. Кулакова, «Заготовка зеленых кирпичных чаев в Китае», в журнале «Хозяйство Монголии», № 2, за 1926 г.

нефтепродукты	431	»	»	150	»	»
цемент	35	»	»	4	»	»
дубильн. вещества	262	»	»	11	»	»
химич. и фармац. прип.	22	»	»	26	»	»

3. По группе изделия:

Металлические изделия	368	тонн	на	221	тыс. руб.
Ткани бумажные	46	»	»	278	»
Изд. льнян. и пеньков.	60	»	»	76	»
Бумага, картон	35	»	»	12	»
Стеклян. изделия	210	»	»	68	»
Ткани шерстяные	17	»	»	146	»
Спички	26	»	»	9	»

Отдельные статьи вывоза в СССР в современных руб. за 1924—1925 г.:

1. По группе жизненных припасов:

Мясо, сыр, масло	179	тонн	на	45	тыс. руб.
Рыба свежая	30	»	»	7	»

2. По группе сырых материалов и полуфабрикатов:

Жиры животного происхождения	116	тонн	на	45	тыс. руб.
Кожи невыделанные	1.405	»	»	792	»
Пушнина	44	»	»	180	»
Рога и копыта	37	»	»	14	»
Волос не в деле	15	»	»	9	»
Кишки и желудок	21	»	»	14	»
Шерсть	2.286	»	»	1248	»
Сено и солома	2	»	»	0,1	»

Чтобы закончить рассмотрение советско-монгольской торговли приведем еще таблицу участия СССР в монгольском импорте:

Наименование товаров.	1924 г.	1925 г.	Наименование товаров.	1924 г.	1925 г.
Мука ржаная	86,9%	82,2%	Кожа выделан. и кож-изделия	42,7%	53%
Овес	100 »	100 »	Нефтепродукты	50 »	84,2 »
Сахар	46 »	54 »	Порох, спички, крас-ки и пр.	50 »	29,2 »
Разная бакалея	1,6 »	3,4 »	Железо, металл. из-делия, посуда	37,1 »	46,3 »
Табак, папиросы	6,5 »	9,9 »	Канцел. принад.	15,3 »	16,0 »
Чай разный	10,3 »	21,6 »	Ткани, мануфакт.	6 »	19,3 »
Медикаменты	22,8 »	50 »			
Шерстяные и прочие товары	25 »	22,5 »			

Наиболее крупное место в монгольском импорте занимают следующие наши товары: хлебо-фураж, сахар, кожа и кожизделия, нефтепродукты и железные изделия. По остальным товарам импортные позиции слабы.

В общем размеры нашей торговли в Монголии не велики. Причин малого успеха советско-монгольской торговли много. Укажем на некоторые наиболее основные. Прежде всего, наша общая неблагоприятная товарная кон-

конктура. При отсутствии основных товаров на внутреннем рынке, конечно, трудно форсировать их экспорт. Поэтому для того, чтобы обеспечить товарный фонд наличием товаров, имеющих в монгольской торговле первостепенное значение, советские хозяйственные организации вынуждены были до последнего времени закупать на китайском рынке частично китайскую мануфактуру, что крайне неблагоприятно отражалось на нашем торговом балансе. Советская промышленность не может еще предложить своих дешевых фабрикатов, приспособленных ко вкусам монгол и могущих заменить китайские. Лишь в 1925—1926 хоз. г. предполагалось выпустить на монгольский рынок 1 миллион метров советской далембы. Насколько удачно она будет конкурировать с китайской, как встретят ее монголы, пока сказать трудно. Несомненно только, что хорошее качество нашей далембы и приемлемая цена обеспечит успех развития экспорта ее из Союза ССР.

Другой причиной является наше неумение торговать на Востоке и наша коммерческая слабость по отношению наших конкурентов. Главным нашим конкурентом на монгольском рынке являются китайцы. В деле непосредственного подхода к населению, в деле развития торговли у китайского капитала еще много преимуществ перед нами. Китайские фирмы имеют большой и дешевый аппарат, который они могут разбросать во все населенные и малонаселенные пункты Монголии. Дешевизна аппарата дает возможность китайской фирме не только заниматься раз'ездной работой по всем местам, где только есть население, но и буквально ездить за каждым монголом-продавцом и посещать юрты, где можно хоть что-нибудь купить *). Большое преимущество китайцев и в том, что они хорошо знают монгольский язык. Кроме того, китайская торговля, имеет здесь почти трехвековой опыт, знает хорошо быт населения, знает хорошо потребности страны и умеет подойти к покупателю-продавцу сырья. Монгол-кочевник, приехавший продать что-либо китайским фирмам всегда в первую очередь получит чашку горячего чая. Для монгола это гостеприимство имеет большое значение. В наших организациях этого гостеприимства нет. Монгол-кочевник, приехавший с продажей в торговый центр вечером, всегда найдет приют у китайской фирмы. В наших организациях этого тоже нет. Китайские фирмы почти всегда имеют приличный и вполне приспособленный ассортимент товаров к потребностям монгольского населения, китайские фирмы почти не знакомы с явлением товарной завали. Умелый подход китайских торговых фирм к населению, гостеприимство, ассортимент товаров заставляет монгольское население все же предпочитать китайскую торговлю, хотя для монгола и невыгодно **).

Уклад хозяйственной жизни заставляет прибегать монгольское население к кредиту. Ранее кредитную систему применял как китайский, так и русский капиталы, извлекая из кредитных операций чрезмерную прибыль. Теперь же, в виду аннулирования старых долгов, китайский капитал стал осторожнее в вопросах кредитования. Советские хозяйственные организации при отсутствии густой сети низовых ячеек не имеют возможности кредитовать население непосредственно. Кредитование у некоторых из них имеет место, но не населения, а мелких перекупщиков. Так как это обстоятельство не устраивает ни население, ни хоз. организации, то последние от него стараются воздерживаться. Кредитование населения в последнее время начинает вести и Монценкоон ***).

*) Доклад И. И. Уварова о восточном районе Монголии. Материалы Совещания.

**) Г. Л. Рейфисов. Краткий торговый обзор пунктов части сев.-зап. Монголии. Материалы Совещания Хозяйственников в Монголии.

***) Г. Л. Рейфисов. Указ. доклад.

А. С. Королев на Советании хозяйственников указывал на наличие большого числа государственных советских заготовителей, ведущих однородную работу, а также на активное выступление русских частных фирм, благодаря чему наблюдается нездоровая конкуренция между заготовителями и ненормальный рост спроса на все виды сырья. Результатом такого ажиотажа наносится ущерб как монгольским, так и советским организациям и способствует укреплению частного посреднического аппарата перекупщиков. Как выход из создавшегося ненормального характера заготовительной работы, А. С. Королев выдвигает здоровую идею устранения параллельных организаций путем создания единого мощного советского торгово-заготовительного аппарата, могущего полностью по всем видам скота и сырья охватить монгольский рынок.

Неуменьше наше работать в Монголии сказывается и в том, что мы не умеем более или менее полностью охватить сырьевой рынок Монголии. Мы, например, мало обращаем внимания на заготовку мелких шкур: телка, жеребка, яманушек, шкур диких животных-дверпы. Эти мелкие шкуры китайцами покупаются за гроши; нередко за шкуру телка или жеребка они уплачивают несколько кусков сахара. Сбыт же мелких шкур совершенно обеспечен. На германском рынке шкурки мелкого ямана и жеребка пользуются большим спросом.

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

Транспортные условия монголии *).

Большим тормазом в развитии монгольского товарооборота, прежде всё-го, является полное отсутствие в стране железнодорожного и водного парового транспорта. Транспорт Монголии до сих пор базируется на вьюке и гуже и только в последнее время начинает приобретать огромное значение автомобильное движение. Но, как обычное правило, транспортировка грузов производится на быках и верблюдах и в незначительном размере—на лошадях (последние преимущественно идут со стороны СССР). Благодаря примитивным способам транспортировки грузов, оборот капитала в Монголии происходит чрезвычайно медленно, не более 1¹/₂ раза в год.

Монгольский рынок, как видно было из нашего очерка, находится под воздействием двух основных рынков—Китая и СССР.

А. А. Семенов предполагает, что при обороте Монголии в 40 мил. рублей на долю СССР приходится только 20%, на долю Китая—80%. Несмотря на невысокий вес СССР в монгольском торговом балансе, грузовой оборот СССР с Монголией уже определяется значительным размером. По данным Семенова грузооборот СССР и Китая с Монголией выражается:

*) Материалом для настоящей главы послужили следующие источники:

- 1) А. А. Семенов. Состояние транспорта Монголии. Материалы совещания хозяйственников в Монголии.
- 2) Бурдуков. Транспорт и транзит в торговле с Монголией. Журнал «Кооперативная Жизнь», № 412. 1924 г.
- 3) В. А. Попов. Пути сообщения Монголии. Московская торговая экспедиция в Монголию.
- 4) Груды Совещания по вопросам о развитии русских торговых сношений с Монголией. Иркутск, 1913 г.
- 5) Журнал Особого Межведомственного Совещания по русско-монгольским делам Иркутск, 1913 г.
- 6) Краткая записка о Хянтинской железной дороге. Издание Мысовского Городского Общественного Управления. Иркутск. 1914 г.

Этот тракт обслуживается, главным образом, бычьим транспортом и гужем на лошадях из СССР и, как исключение, верблюжьим транспортом, который привлекается к работе в исключительных случаях: снежная зима, отсутствие хорошо организованного фуражирования. По имеющимся материалам, тракт обеспечен не менее как двумя тысячами бычьих подвод, от одной до полутора тысяч лошадей и до полуторы тысяч верблюдов. Возможно увеличение на 60—80%. Направление грузов следующее: в летний сезон до Усть-Кяхты, зимой непосредственно до Верхнеудинска. Транспортировка грузов, по сведениям А. А. Семенова, в настоящее время обходится от Урги до Алтан-Булака от 50 до 75 коп., а от Алтан-Булака до Верхнеудинска—от 30 до 35 коп. с пуда.

Кроме работы с СССР, тракт этот имеет большое транзитное значение и для переброски грузов на Дальний Восток и обратно. С установлением паромного сообщения по монгольским рекам, грузооборот этого тракта должен значительно возрасти, т. к. путь для заброски грузов на Шанхай и из Шанхая будет скорее на 5—7 суток Калганского направления (путь через Калган не менее 45 дней). Кроме скорости, это направление даст преимущества и в стоимости фрахта.

Несмотря на значительные преимущества указанного тракта, его транзитное значение по целому ряду причин использовано не было. Основными причинами чего были, с одной стороны, длительная задержка грузов при переходе через пароформалиновую камеру в Троицкосавске, в виду чего необходима была новая сортировка и упаковка. Это создавало целый ряд неудобств, не говоря уже об удорожании расходов по транспортировке. С другой стороны, нельзя не отметить и недостаточную выявленную активность и настойчивость в привлечении грузов через СССР и урегулировании связанных с этим вопросом.

Часть тракта Улан-Батор-Верхнеудинск носит название Кяхтинского (от Верхнеудинска до Кяхты). Подсобным к Кяхтинскому тракту является дорога, соединяющая город Троицкосавск со ст. Мысовой Забайкальской железной дороги, когда-то носившей громкое название **Кяхтинского пшечесного тракта**. В настоящее время эта дорога служит, главным образом, для прогона скота из Монголии на пристань Мысовую оз. Байкала, откуда скот следует водой по Байкалу.

2. Тракт Урга-Калган имеет протяжение до тысячи верст и связывает Монголию с Китаем. Транспортировка грузов совершается на быках (продолжение пути 40—50 суток) и на верблюдах через Гоби (путь 35 суток). Тракт проходит по естественному грунту для автотранспорта. Тракт Урга-Калган особенно оживился после установления на нем автомобильного движения*). Рост его будет и дальше. Все легкие грузы (пушнина и галантерея) перебрасываются на автомобилях.

3. Тракт Улясутай-Калган (Гуй-Хуа-Чен) имеет те же условия передвижения, что и тракт Урга-Калган.

4. Тракт Хатхыл-Култук (продолжение Улясутайского тракта) связывает СССР с Прикаспийским районом Монголии. Этот тракт для нас в высшей степени ценен, так как, имея одной из опорных точек станцию Култук Забайкальской железной дороги, он соединяет кратчайшей линией не только ир-

*) Условия автомобильного движения картинно изложены в небольшой статье Сен-Катаяма—«По Монголии» (путевые впечатления). «Жизнь Бурятии», № 5—6. 1926 г.

кутский район Восточной Сибири, но и сибирский железнодорожный путь с Улясутаем, богатейшим районом Монголии *).

Вследствие сравнительной неблагоустроенности этого тракта, экспорт из Улясутайского района, естественно тяготеющего к Иркутску и быв. Иркутской губернии, большую часть своего сырья должен направлять помимо Иркутска на Бийск, в Ургу и Кяхту, а также через Калган и Куку-Хото в Китай.

При наличии же Улясутайского тракта грузы с сырьем должны были направляться на Иркутск, отстоящий от Улясутая приблизительно на 950 вер., или на Кулдук, отстоящий от Улясутая в 850 верстах. Грузам улясутайского района в настоящее время приходится делать до линии железной дороги (ст. Верхнеудинск) окружный путь через Кяхту, около 1300—1350 вер., не считая пробега по железной дороге от Верхнеудинска до станции Иркутск— 450 верст.

При существовании же удобного пути Кулдук-Улясутай большинство грузов с сырьем направится на Иркутск, что, во-первых, удешевит провоз, а во-вторых, часть сырья будет оттягиваться от Китая.

Улясутайский тракт естественно разбивается на две части: от Кулдука до Монды—в пределах быв. Иркутской губернии, и от Монды—в пределах Монголии. Кулдук-Монды, тракт носящий наименование Тункинского, в настоящее время находится в плохом состоянии и по своему значению должен быть приведен в состояние годное для автомобильного движения.

От Монды на границе дорога разветляется: одна идет на Дархоты, к западу от оз. Косогол, другая сворачивает в долину реки Ханги через Хангинский Курень, к пристани на оз. Косогол. Дорога же от пристани обходит оз. Косогол въюжной тропой по восточному берегу. Тракт Ханга-Улясутай принадлежит к числу уртонных и Ханхыла не захватывает—на него нужно выезжать с тракта в сторону.

Главными недостатками этого тракта является то обстоятельство, что он не проходит через Мурен-Хуре и Шумул-Тай-Хуре, которые остаются восточнее. Между тем эти два Хуре являются в настоящее время наиболее важными после Улясутая торговыми центрами Северо-Западной части Монголии.

*) По данным Н. Ф. Иванова и П. И. Княжева (Материалы Соевещения Хозяйственников), экономическая мощьность Улясутайского района определяется: верблюдов 40 тыс. голов (шерсти до 7 тыс. пудов), лошадей до 200 тыс. гол., крупного рогатого скота до 250 тыс., овец и коз до 2 мил. голов (шерсти 115 тыс. пуд.). В районе сравнительно развит охотничий промысел. Земледелием население не занимается, почему хлебные продукты чрезвычайно дороги. Цена на крупчатку II-го сорта в Улясутае достигает иногда 10—11 долларов за пуд. Население района исчисляется в 140—150 тыс. душ. Заготовки по району приблизительно выражаются: шерсти до 125 тыс. пуд., скота рогатого до 3,5 тыс. гол., сарлычьих до 25 тыс. гол., баранов до 15 тыс. гол. Емкость Улясутайского района в импортных товарах выражается:

Чаю	6 тыс. ящик.	Сукна грубого	150 кусков.
Даленбы	150 тыс. куск.	Чесучи	3 тыс. куск.
Даленбы выс. сорта	15 » »	Шелков. матер.	500 куск.
Цуембы цветной	23 » »	Муки	25—30 тыс. пуд.
Шандыи-дабы	3 » »		

Весь ассортимент товаров, потребляемых улясутайским районом, китайских и советских до 200 видов. Советские промышленные товары на улясутайском рынке, кроме юфги и сукна, еще не завоевали для себя надлежащего места. Главнейшими видами товаров являются еще китайская мануфактура и галантерея.

Некоторые авторитетные работники в Монголии (Г. Л. Рейфисов) тракту Хатхыл-Култук придают большое значение. Положительными чертами его в настоящих условиях является то, что до Шимков он хорошо приспособлен для автомобилей. Месячный оборот тракта до 60 тыс. пудов. Возчиками обеспечен, срок доставки 10—15 дней, по цене 1 р. 40 к. с пуда.

Направление грузов из Култука в Хатхыл возможно с начала января по половину апреля (время покрытия Косокола льдом). С половины же апреля до июня переброска производится до Хангы, а с 25 июня (приблизительно) пароходом из Хангы и Хатхыл. Переброска грузов по берегу Косокола благодаря высоким под'емам и плохой дороге чрезвычайно затруднена. Монголы на верблюдах в Хангу почти не ходят. Грузы, поступившие в Хангу после рейсирования парохода (по Косоколу), остаются лежать полтора месяца в Ханге.

В 1925—1926 г. крупчатка Сибгосторга и Торгпредства запоздала на несколько дней и осталась в Ханге до января. Это обстоятельство приходится особенно учитывать при транспортировке грузов через Култук—Хатхыл: необходимые для сырьевой кампании товары должны поступать в Хатхыл в августе и сентябре для переброски их дальше на обратных ямщиках, привезших шерсть. Товары для весенней кампании поступают в Хатхыл в феврале и марте и тогда же перебрасываются дальше. Из Хатхыла груз отправляется, главным образом, на быках. К недочетам указанных для осенних забросок необходимо указать и на затруднения зимой: затруднение в обеспечении возчика обратным грузом удорожает провоз до 30%. Тормозом же для отправки по этому тракту сырья является отсутствие пареоформалиновой камеры в Ханге. Отсутствие последней также способствует тому, что кожсырье этого района идет на Алтан-Булак, результат—удорожает стоимость груза. От Шимков до Монды тракт неблагоустроен, часто ломаются телеги.

По Улясутайскому тракту ввоз сырья из Монголии перед войной выразился:

1909 г.	42 тыс. пудов
1910 г.	104 » »
1911 г.	128 » »

Одним из очередных мероприятий в развитии советско-монгольской торговли является острая необходимость приведения в хорошее состояние тракта Хатхыл-Култук, что будет способствовать торговому значению Иркутска в монгольском товарообороте. В прежние времена в торговле с Монголией Иркутск играл одну из главных ролей, как товарораспределительный пункт, в некоторой мере эта роль осталась за ним и в настоящее время. О связи Иркутска с прикосокольским и улясутайским районами в последние дореволюционные годы могут служить некоторым показателем данных по вводу монгольского сырья по Тункинскому тракту*).

Годы.	Ввоз невыделанных кож (в штуках).			Вывоз шерсти (в пудах).		Вывоз конского волоса (в пудах).
	Конских.	Крупного рогатого скота.	Овец.	Овечьей.	Верблюжьей.	
1910 .	5000	2600	7000	3000	200	300
1911 .	5000	2140	6350	3470	150	88
1912 .	1825	1200	5700	3625	85	51
1913 .	3769	9090	3935	3875	125	118.
1914 .	3052	8387	27.718	4513	625	881
1915 .	9503	13.076	8766	2840	303	840
1916 .	5522	7885	966	2184	103	695
1917 .	2314	9274	1270	506	139	сведенный нет.

* Г. И. Решетников и А. В. Черных. Торговля и рынок Иркутской губернии. Материалы Иркутского Губернского Статистического Бюро. Вып. XVI. Иркутск, 1923 г.

5. **Чуйский тракт** соединяет Западную Монголию через Кобдо-Кош-Агач с Союзом ССР (от Бийска на Онгудай и Кош-Агач). Этот тракт является одним из старейших, которым пользовались русские купцы в своих сношениях с Монголией. До села Онгудай он представляет собой обычный тип грунтовой почтовой дороги, несколько гористого характера; только кое-где существуют незначительные под'емы. От Онгудая дорога приобретает вполне гористый характер. Только верст за 25 не доезжая до Кош-Агача, горная природа сменяется степным ландшафтом. Чуйский тракт развился чрезвычайно быстро, и с 1901—1902 г., когда были произведены земляные работы и построены мосты, грузооборот стал быстро расти, что видно из следующих цифр:

Оборот с Монголией по Чуйскому тракту.

1891—1895 г. г.	484 тыс. руб.	1906—1910 г. г.	2.448 тыс. руб.
1895—1900 г. г.	934 » »	1911—1925 г. г.	2.812 » »
1901—1905 г. г.	1.675 » »		

За 25 лет оборот в этом направлении увеличился в 6 раз. В настоящее время, с восстановлением торговых сношений с Монголией, уже почти весь оборот западной частью Монголии может быть обслужен этим трактом.

Стоимость транспортировки в 1925 г., по сообщению А. А. Семенова установилась:

От Кобдо до Кош-Агач	350 верст	до 1.50 центов с пуда
От Кобдо до Улан-Батора	1250 »	» 4.30 » »
Кобдо-Улясутай	420 »	» 1.50 » »
Кобдо-Алтан-Булак	1980 »	» 4.00—4.50 »

Сроки доставки от Кобдо до Бийска 36 дней, при расстоянии 860 верст: средняя провозная плата от 2 дол. 70 цент. до 3 дол. 20 цент. (колебания вызываются весенней распутицей). При наличии груза в обе стороны возможно снижение транспортных расходов до 30—35%. Главным торговым районом Западной Монголии является Кобдоский округ (Джаргалантуйский).

6. **Восточная часть Монголии** экономически тяготеет к Китаю, или через Хайлар и Маньчжурию (ст. Маньчжурия Кит.-Вост. ж. д.—Урга, 1000 верст, большая и удобная караванная дорога), или же на Калган. Некоторое значение приобретает и пограничный путь СССР—ст. Борзя Забайкальской железной дороги.

Расстояние монгольских пунктов восточного района от границы СССР:

Ламым-Курен—граница СССР	60 вер.,
» » Санбесе	350 »
» » Цеценхан	140 »
» » Бревен-Хит	90 »
» » Улан-Батор	350 »
» » Ульцза	110 »
» » Агуца	120 »

Переброска грузов с территории Союза ССР (крупчатка, чугун, железо и др. тяжеловесы) происходит из Борзи до Ульцзы. Расстояние от ст. Борзи в Ламым-Курен через Кыру самое кратчайшее и дешевое. В силу некоторых местных особенностей единственно и коммерчески выгодно направлять все заготовки через Куку-Нор на Борзю и дальше вглубь СССР. На Борзю открыт путь выхода скота и сырья. Борзя, надо заметить, может в монгольской торговле иметь немаловажное значение, т. к. здесь имеются пропускные вете-

ринарный и административный пункты, пароформалиновая камера, скотобойня, кишечная, таможня, транспортные организации и железнодорожная станция.

Рассмотрев основные направления торговли и пути сообщения, связующие Монголию с рынками СССР и Китая, посмотрим удельный вес работы каждого направления. По данным доклада А. А. Семенова, грузооборот отдельных направлений в среднем выражается следующим образом:

П У Т И.	В тысячах пудов.			Удельный вес отдельных направлений в общем грузообороте в %/о/о.
	Экспорт.	Импорт.	Общий грузооборот.	
1. Улан-Батор-Калган	140	310	510	26,8
2. » » Верхнеудинск	245	365	610	32,1
3. Улясутай-Калган	74	80	154	8,1
4. Прикосогол-Култук	58	80	138	7,3
5. Кобдо-Кош-Агач	90	60	150	7,9
6. Самбейсе-Борзя	28	25	53	2,8
7. » Хайлар	50	50	100	5,2
8. » Калган	35	130	165	9,8
Итого	750	1.150	1.900	100%о

Главное направление, как видно из приведенной таблицы, занимают направления Улан-Батор-Калган и Улан-Батор-Верхнеудинск, на долю которых приходится 58,9%о всего грузооборота. На долю Восточной Сибири (направления: Улан-Батор-Верхнеудинск, Прикосогол-Култук и Самбейсе-Борзя) приходится свыше 42%о всего грузооборота Монголии.

Движение основных видов грузов по указанным направлениям по данным доклада А. А. Семенова выражается:

а) Экспорт (в тысячах пудов).

П У Т И.	Шерст.	Кожсырье.	Овчина.	Прочее сырье.	Итого.
1. Улан-Батор-Калган	80	25	25	40	170
2. » » В.-Удинск	95	55	20	75	245
3. Улясутай-Калган	25	10	9	30	74
4. Прикосогол-Култук	25	10	8	15	58
5. Кобдо-Кош-Агач	50	10	10	20	90
6. Самбейсе-Борзя	10	10	3	5	28
7. » Хайлар	30	5	5	10	50
8. » Калган	10	—	10	15	35
Итого	325	125	90	210	750
в %о/о	43,3%о	16,6%о	12,0%о	28,0%о	100%о

б) Импорт—в тыс. пудах.

Пути.	Наименование товаров.							Итого.
	Чай.	Ману-фактура.	Нефте-продукты.	Же-лезо.	Мука крупчатка.	Прочие товары.		
1. Улан-Батор-Калган . . .	135	70	10	10	15	100	340	
2. » » В.-Удинск . . .	85	30	35	20	140	75	385	
3. Улясугай-Калган . . .	32	25	—	3	—	20	80	
4. Прикосогол-Култук . . .	35	5	2	5	23	10	80	
5. Кобдо-Кош-Агач . . .	—	10	1	3	26	20	60	
6. Самбейсе-Борзя . . .	5	5	1	3	5	5	25	
7. » Хайлар . . .	13	5	1	1	15	15	50	
8. » Калган . . .	40	15	—	2	48	25	130	
Итого . . .	345	165	50	47	273	270	1.150	
в %/о %/о	30,0	14,3	4,3	4,1	23,7	23,6	100% ₀	

Отсутствие удобных путей сообщения, связующих Монголию с рынками Союза ССР и Китая и необходимость пользоваться дорогим гужевым транспортом, несомненно, на характере монгольской торговли сказывается крайне неблагоприятно. Самым высоким расходом в монгольских операциях является расход по транспортировке грузов. А. А. Семенов в своем докладе на Совещании Хозяйственников Монголии приводит следующие данные гужевого тарифа по Монголии.

Средняя оплата транспортировки грузов в долларах в центах за пуд груза.

Н а п р а в л е н и я.	Расстояние в верстах.	Срок доставки в сутках.	Стоимость провоза в дол. за пуд.
Улан-Батор-Алтан-Булак	320	15	0.50 — 0.70
» » В.-Удинск	240	7	0.30 — 0.40
» » Калган	1000	35	1.30 — 2.00
Улясугай-Калган	1600	50	3.50 — 4.00
Кобдо-Кош-Агач	350	10	1.00 — 1.50
» Бийск	860	35	2.70 — 3.20
Хатхы-Култук	360	12	1.00 — 1.40
Улясугай-Хатхы	505	25	1.00 — 1.10
» Улан-Батор	1000	35	2.00 — 2.50
Самбейсе—ст. Борзя	300	8	1.10 — 1.30
» Хайлар	450	12	1.20 — 1.50
Кобдо-Улясугай	420	15	1.20 — 1.70
Озеро Косогол	100	1/2	0,45
Ханга-Култук	240	10	1.00 — 1.10
Улан-Батор-Самбейсе	680	25	2.00 — 2.50

Дороговизна гужевого тарифа, прежде всего, способствует удорожанию продажных цен на импортные товары на монгольском рынке и приобретению монгольского сырья по более низким ценам. Таким образом, транспортный вопрос в условиях монгольского народного хозяйства является одним из самых основных. Улучшение путей сообщения является крупным фактором в развитии производственных сил Монголии и общем росте народного хозяйства.

Насколько транспортные расходы тяжело ложатся на монгольскую торговлю видно из следующего процентного соотношения транспортных расходов к покупной цене на товары, считая их франко-основные пункты покупки:

Наименование товаров	Цена места покупки	Стоимость провоза			%отношение транспортных расходов к покупной цене
		До Монголии	В Монголии-Улан-Батор (Урга)	Итого	
Чай на Калган	11.20	2.40	10.00	12.40	110%
» через СССР	11.20	7.60	2.45	10.05	90 »
Крупчатка II-го сорта	2.40	0.70	0.70	1.40	58 »
Железо листовое	5.00	1.60	0.70	2.30	42 »
Чаша чугуна пуд.	2.50	1.60	0.70	2.30	92 »
Далемба	26.60	—	2.60	2.60	10 »
Безьян	5.84	0.30	0.70	1.00	17 »

Расчет по транспортировке приурочен до Урги, но принимая во внимание, что местом сбыта импортных товаров являются периферийные районы Монголии, отстоящие от Урги (Улан-Батора) на 300—500 и более верст, то и процент транспортных расходов значительно увеличится. Отсюда вполне понятно, почему цена крупчатки в Улясутае иногда доходит до 10—11 долларов за пуд.

Для иллюстрации высоты цен в Монголии приводим данные по г. Урге:

Динамика средне-оптово-розничных цен в Урге
(в мексиканских долларах)

Единица измерения	Наименование товаров	Ноябрь		Декабрь		Январь		Февраль		Март	
		1924	1925	1924	1925	1925	1926	1925	1926	1925	1926
Пуд.	Крупчатка русск 1-й с.	5.70	5.50	5.75	5.40	5.70	5.40	5.70	5.80	5.30	5.90
»	Мука преничная . . .	2.75	2.55	3.05	2.60	3.35	2.60	3.30	2.80	2.80	3.20
»	» ржаная	1.80	1.90	1.90	1.90	2.00	—	2.00	—	1.80	—
»	О в е с	1.85	1.80	2.15	2.25	2.15	2.25	2.20	2.75	2.20	2.65
»	Сахар рафинад	13.50	13.00	13.50	12.75	13.50	12.65	13.50	12.50	13.50	12.50
»	» японский	10.50	7.75	10.60	8.50	11.00	8.25	11.00	8.00	11.75	8.00
»	Соль Иркутская	3.40	3.40	3.40	3.30	3.40	3.30	3.30	3.30	3.20	3.30
»	» озерная осадочная	1.85	2.40	1.90	—	1.90	—	1.90	—	1.90	—
»	Мыло простое	11.50	12.00	10.75	11.25	11.00	11.25	10.50	11.00	10.75	11.00
»	» ядровое	10.50	10.00	10.00	8.00	9.50	8.50	11.00	11.50	—	11.50
»	Мясо скотское	4.45	4.40	4.00	4.40	3.80	4.40	4.00	5.20	4.40	6.00

Единица измерения	Наименование товаров	Ноябрь		Декабрь		Январь		Февраль		Март	
		1921	1925	1924	1925	1925	1926	1925	1926	1925	1926
		Пуд.	Кожа скотская сырая	4 25	5.50	4 30	6.85	3 90	6.60	1.00	7.00
Пара	Ичиги	4.50	5.25	5.25	5.25	5.50	5.25	5 25	5 00	5.00	5.00
Пуд.	Железо листовое	9.50	9.75	11.00	9.10	11.00	9.20	11.00	9.20	11.50	9 20
„	Гвозди подковные	16.50	12.00	16.25	13 00	15.00	13.25	15.00	12.50	15.00	13.00
Шт.	Топор плотничий	2.75	2.75	2.75	2.75	2.75	2.75	2.75	2.75	2.75	2.75
Пуд.	Керосин русский	5.90	6.25	5.75	6.25	5.75	6.25	5.75	6.50	5.75	6.50
100 пач.	Спички русские	14.50	11.25	—	11.00	—	11.00	—	11.00	11.50	11.00

Примечание. Сведения о ценах Урги заимствованы из журнала Русско-Монгольского Делового Клуба «Хозяйство Монголии»: ноябрь—январь, № 1, и февраль—март, № 2.

Судоходные пути Монголии.

В отношении судоходных путей сообщения в Монголии, необходимо указать на возможность использования двух водных бассейнов: Черного Иртыша и Селенги.

Черный Иртыш может иметь большое торговое значение для взаимоотношений Сибири и Западной Монголии. Организация пароходного сообщения по Черному Иртышу осуществлена была еще в 1903 г. «Верхне-Иртышским Товариществом Пароходства и Торговли», получившим на этот предмет значительную ссуду от Российского правительства*). В 1909 г. ходило уже от Семипалатинска до озера Зайсан четыре парохода, выше от Зайсана, к пределам Монголии, пароходы не пускались, хотя исследования 1896 г. установили полную возможность плаванья по верхним истокам во всему руслу Иртыша, до устья реки Алкабека.

Особое совещание в Семипалатинске по подготовке материалов к пересмотру договора 1881 года признало желательным, чтобы при пересмотре указанного договора было выговорено разрешение свободного плаванья по Черному Иртышу и в пределах Монголии.

Вопрос об использовании судоходных возможностей Черного Иртыша остается открытым по настоящее время.

Вторым наиболее крупным водным бассейном, могущим быть широко использованным в советско-монгольских торговых сношениях, является река Селенга, омывающая земли как Союза ССР, так и Монголии. В настоящее время на страницах прессы этому водному пути уделяют огромное внимание. На использование монгольской Селенги с притоками Эгин, Хонуйгол, Тельгир, Мурын и Урги и Орхона с притоками Тола, Харагол, Иро уже давно было обращено внимание, и делались даже попытки исследования этих рек в отношении возможности судоходства. Со стороны старых русских организаций в смысле использования монгольской Селенги мы находим попытку известной фирмы Коковина и Басова, которая в 1910 г. отправила свой пароход по

*) Г. Е. Грум-Гржимайло. Современное положение русской торговли в Западной Монголии. Петербург, 1903 г.

реке Орхон, дошедший до устья реки Хара-Гол (в 185 клм. от границы) Дальнейшие исследования монгольских рек установили полную возможность эксплуатации рек Селенги и Орхона мелкосидящими судами в течение шестимесячного навигационного периода. Эксплоатация реки Селенги может быть произведена на протяжении 430 клм. от границы, до устья реки Хануй-Гол. и реки Орхон на протяжении 64 клм. до устья реки Иро.

Вопрос об использовании возможностей судоходства в Монголии приобретает особенную актуальность потому, что разрешение этого вопроса безусловно будет способствовать не только росту товарообмена, но и оседанию монгола для земледельческих работ.

До сего времени все грузы, идущие как в Монголию, так и из Монголии в СССР, перевозились в навигационное время только от Верхнеудинска до пристани Усть-Кяхта, в остальном расстоянии—390 верст от Усть-Кяхты до Урги, транспортировались исключительно гужем, на быках, верблюдах и лошадах по относительно неудобной дороге.

О работе Селенгинского водного пути, связанного с монгольским товарооборотом, можно судить из следующих статистических данных:

Перевезено грузов по р. Селенге на участке Верхнеудинск—Усть-Кяхта
(в пудах).

Годы	Перевезено грузов	Годы	Перевезено грузов
1905	458.782	1915	Сведений нет
1906	429.671	1916	
1907	240.532	1918	
1908	252.748	1919	
1909	487.780	1920	
1910	801.587	1921	140.888
1911	862.000	1922	304.695
1912	900.000	1923	400.508
1913	980.000	1924	378.120
1914	1.235.000	1925	618.000

Железнодорожный вопрос. Вопрос о проведении железных дорог в Монголии не раз обсуждался в прессе, но до сего времени он носил, главным образом, теоретический характер. В литературе имеется два проекта, один принадлежит китайцам и американцам о проведении дороги от Урги на Калган, которая должна примкнуть к Пекин-Калганской жел. дороге. Другой проект исходит из России—это соединение Урги с Кяхтой. Последний проект получил два варианта: Верхнеудинск-Кяхта и Мысовая—Кяхта. Последний вариант одно время, казалось, имел много шансов на осуществление. Теперь он, как будто, снят с очереди, и имеются защитники (особенно в лице Бур-Монгольской АССР) варианта Верхнеудинск—Кяхта. Преимуществам обоих вариантов железной дороги в свое время уделено было достаточное внимание. Мы не задаемся вопросом защиты того или иного варианта, т. к. это должно служить предметом специального рассмотрения. Тем не менее, мы совершенно солидарны с той точкой зрения, которая высказана была Совещанием по вопросам о развитии русских торговых сношений с Монголией, имеющим место

в Иркутске в конце 1912 и начале 1913 годов. Указанное совещание всецело признало преимущества направления Мысовая—Кяхта по следующим соображениям:

1) железная дорога Мысовая—Кяхта приведет к жизни обширный район Джидинского Края с прилегающей к нему Баргойской степью, граничащей с Монголией на протяжении 600 верст, с огромным количеством свободных земель для скотоводства, тогда как на линии Верхнеудинск—Кяхта нет ни одного свободного клочка земли;

2) направление Мысовая—Кяхта открывает возможность разработки золотоносных площадей по системе реки Джиды, обещающих развитие в крае золотопромышленности;

3) дает возможность заселения значительных площадей, т. к. малая заселенность края объясняется главным образом отсутствием удобных путей сообщения;

4) за предпочтительность варианта Мысовая—Кяхта говорит также и то обстоятельство, что Верхнеудинск соединен с Кяхтой, кроме почтовой дороги, пароходным сообщением в течение 6-ти месяцев в году, которое неизбежно прекратит свое существование, раз только будет построена параллельно водному пути железная дорога;

5) при направлении на Верхнеудинск пробег всех грузов на запад и с запада увеличивается на 150 слишком верст, сравнительно с пробегом этих грузов по линии Мысовая—Кяхта.

В настоящее время, в связи с намечающимся широким капитальным строительством и перспективами возможного промышленного развития южного побережья озера Байкала («Мысовский Промышленный Куст»), все преимущества Мысовско-Кяхтинского железнодорожного направления приобретают особенную очевидность. С этим фактом при окончательном рассмотрении направления железной дороги на Кяхту придется безусловно считаться.

ГЛАВА СЕДЬМАЯ.

Очередные задачи советской экономической политики в Монголии.

История экономической работы России в Монголии показала полное неумение и несостоятельность русского купечества в завоевании дальневосточных рынков. Непродолжительная работа советских хозяйственных организаций также обнаружила целый ряд дефектов. Теперь, когда характер работы в Монголии значительно изменился, когда поднятие производительных сил страны, интенсификация народного хозяйства и полная эмансипация от хищничества иностранного капитала стала одним из наиболее актуальных вопросов монгольской политики, на долю Союза ССР выпадает ответственная задача. Основные моменты нашей экономической политики в Монголии были затронуты в главе о советско-монгольской торговле. Но для осуществления наших экономических задач в Монголии сама жизнь властно выдвигает целый ряд конкретных мероприятий, от разрешения которых зависит наш успех и наше участие в национальном народно-хозяйственном строительстве монгол. По нашему мнению, перед Союзом ССР в деле экономического сотрудничества в Монголии на очереди стоят следующие вопросы:

Мы крайне заинтересованы в монгольском сырье. Низкое качество последнего, примитивность с'емки и консервировки его наносят ущерб не только

нашей промышленности, но и самому монгольскому народному хозяйству. В интересах дела мы должны обратить самое серьезное внимание на повышение качественной стороны монгольского сырья. Установление опытно-показательных пунктов по заготовке сырья при наших советских заготовительных организациях, где бы монгол, держатель сырья, мог наглядно познакомиться с более рациональными методами, конечно, не только бы способствовала интенсификации монгольского скотоводства, но дало бы советской промышленности сырье высокого качества. В настоящее время на монгольском рынке выступает ряд советских заготовительных организаций. Параллелизм, слабая увязка в общей работе создает между ними не только нездоровую конкуренцию, но и ажиотаж. Дорого стоящий торгово-заготовительный аппарат ложится накладным расходом на заготавливаемое сырье. Поскольку мыслится организованное выступление советского государственного капитала, постольку в целях рационального использования его необходимо создание единого торгово-заготовительного органа, работающего по всем видам монгольского сырья. При существовании единого органа наиболее полно осуществима плановая заготовительная работа.

На протяжении почти всей истории русско-монгольской торговли наш торговый баланс был не в нашу пользу. Пассивность его обуславливалась исключительно тем, что мы не могли использовать Монголию как рынок сбыта для своих промышленных товаров. Конкуренция с китайцами нам была не по силам. Это же положение остается в силе и в современных советских условиях. С одной стороны, наше бестоварье, с другой — полное незнание потребностей рынка создают особенно выгодные условия для работы конкурирующего с нами иностранного капитала. Планомерное и всестороннее изучение монгольского рынка должно быть широко поставлено, как нашим Торгпредством в Монголии, а также и советскими хозяйственными организациями. Приспособление советской фабрично-заводской продукции ко вкусам монгола есть одно из необходимых условий нашей торговли. Монгол любит ткани, которые не линяют и долго носятся, посуду, которая не лопается. Советская промышленность, работающая на монгольский рынок, должна приспособиться к национальным вкусам монгола, чрезвычайно консервативного в массе и имеющего свой строго выработанный стиль. Немного не тот цвет ткани, чуть-чуть иная непривычная форма сосуда, и товар уже не пойдет. Необходимо заняться изучением художественных вкусов монгола, чрезвычайно своеобразных. Особенность художественного вкуса монгола сказывается во всем: в покрое одежды, в оторочке платья и ткани, в отделке кисета, в рисунке почти всегда вышитого сапога, валеного чулка, в рисунке медной посуды, седла, в головном уборе и т. д.

Национальные вкусы монгола не учитывались ни старыми русскими торговцами, ни современными советскими организациями.

Монгольский рынок необходимо всесторонне изучить, также необходимо изучить и бытовые особенности монгола. Использование знания последних способствует торговым успехам в Монголии. Отличительной чертой монгольского характера является их удивительное радушное гостеприимство, играющее в жизни монгола видную роль. Монгол не только оказывает гостеприимство, но он и сам всегда рассчитывает на него. Это бытовая сторона особенно хорошо учтена китайскими коммерсантами; должны ее учесть и советские торговые организации. Предложенная папироса, чашка чая есть лучшая реклама в Монголии.

Торгово-заготовительная работа в Монголии требует кадра специальных работников, хорошо знающих Монголию не только в торгово-экономическом

смысле, но и в смысле бытовом. Знание монгольского языка для такого работника является обязательным условием. В настоящее время таких работников у нас почти не имеется. Старый торговый аппарат в Монголии, так наз. «монголисты», привлеченный к работе советскими хозяйственными организациями, современным требованиям работы в Монголии нисколько не отвечает. Воспитанный на старых купеческих традициях, без полного осознания наших экономических задач в Монголии, он ни в какой степени не может быть проводником советских экономических принципов. Поэтому остро встает необходимость создания для монгольской работы нового кадра специалистов. В этом отношении на факультет права и местного хозяйства Иркутского Государственного Университета, этого единственного рассадника высшего хозяйственно-экономического образования, выпадает ответственная задача подготовки высоко-квалифицированных работников для Монголии. Но торговая армия нуждается не только в руководителях, ей необходимы и работники средней квалификации. Таких должен дать специальный торговый техникум (тип прежних торговых школ). Для организации такового наиболее подходящим пунктом является гор. Иркутск, как университетский город, обеспеченный научными и культурными работниками, и как наиболее крупный экономический центр Восточной Сибири. Близость Иркутска к Монголии и его тесная культурно-экономическая связь с ней выдвигают перед ним целый ряд новых задач, одной из которых является создание торгового музея. Последний сосредоточив в себе особенности монгольского рынка, будет крупным проводником в развитии советско-монгольских торговых сношений.

Наряду с постановкой изучения монгольского рынка и подготовки кадра специальных работников для Монголии перед Союзом ССР, в частности, перед Восточной Сибирью, встают вопросы рационализации форм советско-монгольской торговли. Укажем, например, на одну из них, мясоторговлю. О современной постановке мясоторговли мы указывали в одной из глав нашей работы, где отмечали все ее дефекты. Применение холодильного дела не только обеспечивает монгольским мясом рынки Восточной Сибири и русского Дальнего Востока, но даст ему выход на рынки европейской части СССР.

Монгольское кожсырье из Монголии экспортируется в Восточную Сибирь, а затем частью в виде, главным образом, юфти возвращается обратно в Монголию. Спрос на юфть со стороны Монголии значителен. Наиболее рациональной постановкой торговли с Монголией этим товаром является создание специального завода, перерабатывающего монгольское кожсырье на юфть. Таким заводом, ближе всего отстоящим от монгольской границы, надо признать Чикойский кожевенный завод (находится на территории Бур.-Монгольской АССР). Переоборудование последнего для указанного специального назначения является наиболее правильным разрешением поставленного вопроса.

Не задача нашего краткого очерка дать всю совокупность тех мероприятий экономической политики, которые по нашему мнению, необходимо было осуществить.

Остановив внимание читателей на некоторых из наиболее важных, мы считаем, что параллельно указанным мероприятиям должно идти разрешение транспортного вопроса. По нашему мнению, здесь три очередных задачи:

Прежде всего, необходимость использования судоходных возможностей монгольской Селенги и ее притоков. Связь Селенги через Байкал с Ангарой и далее через Енисей с Северным Ледовитым морем (далее Северный морской путь) может создать в будущем сплошной водный путь, обеспечивающий дешевый сбыт монгольского сырья на мировые рынки.

В отношении грунтовых дорог наиболее актуальным является необходимость улучшения тракта Култук-Хатхыл, связующего богатый Улясутайский район с гор. Иркутском. Для упорядочения связи с Селенгинским районом необходимо приведение в удобопроезжий вид старого так называемого Кяхтинского купеческого тракта, некогда игравшего огромную роль в русско-монгольской торговле.

Наконец, третья задача—осуществление железнодорожного пути Мысовая-Кяхта.

Комбинирование указанных путей: железнодорожного, водного и грунтового, создаст чрезвычайно благоприятные условия для укрепления советско-монгольских экономических взаимоотношений. Здесь мы связываем тесно ургинский и улясутайский районы с Восточной Сибирью. С одной стороны, торговля ургинского района будет иметь два направления: водный, связующий Ургу с Верхнеудинском и далее, через Байкал, с Иркутском, и железнодорожный, связующий Ургу с крупным в будущем промышленном центром (южный берег Байкала) и торговым центром Иркутском; тракт Култук-Хатхыл с его естественным продолжением—Улясутайским трактом—тесно связывает Восточную Сибирь, в частности, гор. Иркутск, с улясутайским районом. Бывший Кяхтинский купеческий тракт, соединяющий Троицкосавск с жел.-дор. станцией Слюдянкой на Байкале, будет служить подсобным дополнительным путем, связующим ургинский район с Иркутском.

Русско-монгольская торговля в прошлом носила резко выявленный пассивно-экстенсивный характер, советско-монгольская торговля должна получить новые формы активного сотрудничества двух дружественных народов. Осуществление поставленных мероприятий экономической политики создаст не только наиболее благоприятные условия для развития нашей экономической работы, но и теснее свяжет союз Монголии с СССР.

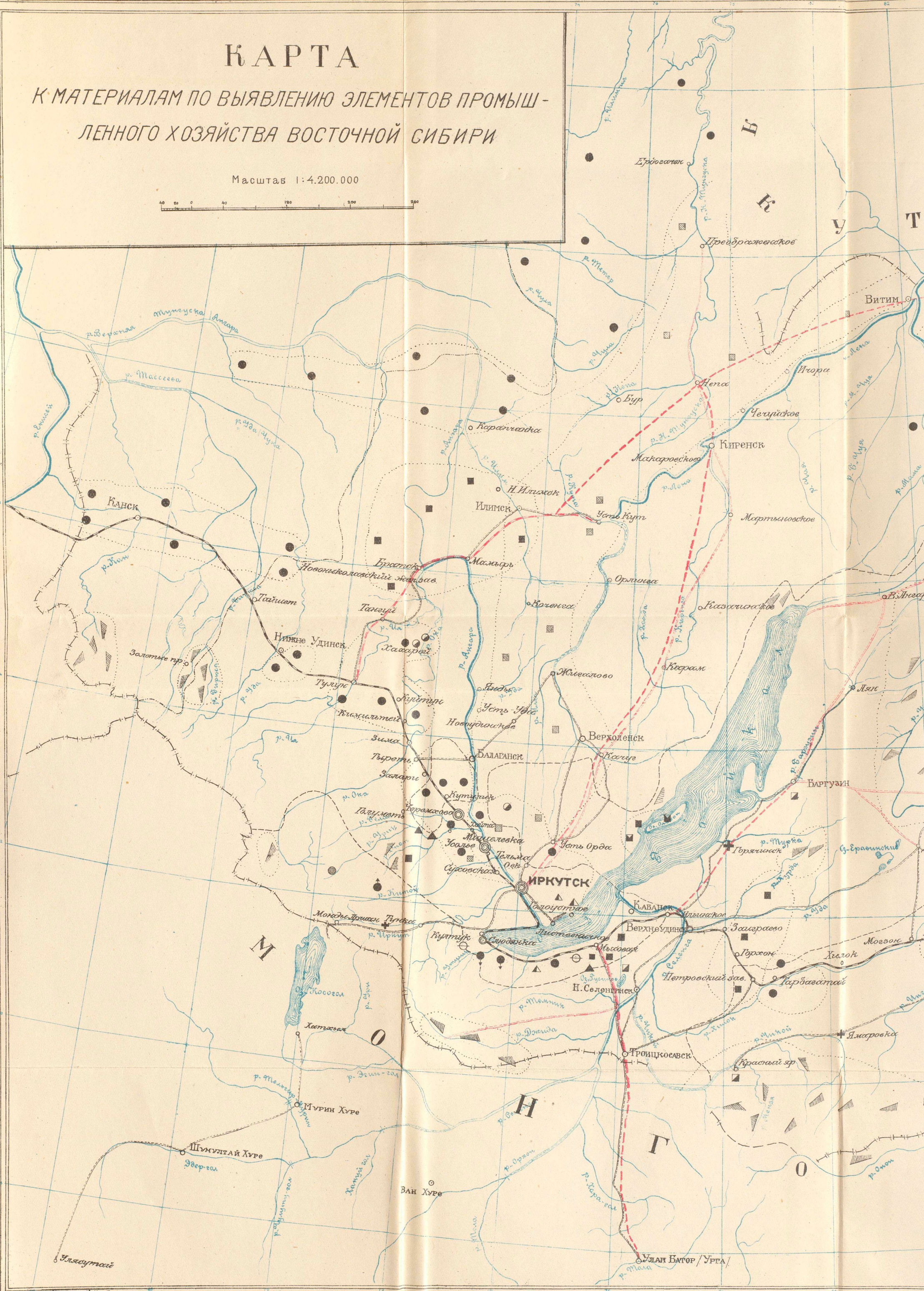
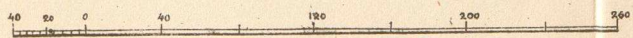
Август 1926 год.
Г. Иркутск.



КАРТА

К МАТЕРИАЛАМ ПО ВЫЯВЛЕНИЮ ЭЛЕМЕНТОВ ПРОМЫШ- ЛЕННОГО ХОЗЯЙСТВА ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ

Масштаб 1:4.200.000



Иркутск 1925 г. Гублит № 1208 Тираж 1500 экз.

