

38
3.78

Востр. 1
В 785

Труды Общества изученія Сибири и улучшенія ея быта.

С. В. ВОСТРОТИНЪ.

Сѣверный морской путь

И

ЧЕЛЯБИНСКІЙ ТАРИФНЫЙ ПЕРЕЛОМЪ

ВЪ СВЯЗИ СЪ

КОЛОНИЗАЦІЕЙ СИБИРИ.

БИБЛИОТЕКА
Новосибирскаго института
высшихъ водныхъ путей



Выпускъ 1.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ

Типографія Я. Балянского, Загородный просп., д. № 74.

1908

2386-
00048752

Печатано по постановленію Правленія Общества изученія Сибири
и улучшенія ея быта.

Предсѣдатель Правленія Академикъ *В. В. Радловъ*.

Мои личные пожеланія сводятся къ тому, чтобы мы Ледовитымъ океаномъ постарались воспользоваться какъ можно полнѣе и поскорѣе со стороны правильнаго торговаго движенія.

Менделѣевъ „Къ познанію Россіи“.

Торговья сношенія между сѣверными побережьями Россіи и Сибири по Ледовитому океану и Карскому морю существовали еще въ концѣ XVI и началѣ XVII вѣковъ. Судходство на этомъ пути въ то время было настолько оживленно и широко развито, что вызвало необходимость основанія города на рѣкѣ Тазѣ, нѣсколько выше впаденія ея въ Обскую губу. Этотъ городъ—Мангазея—былъ основанъ въ 1601 году и названъ такъ по имени страны, расположенной на сѣверѣ между рѣками Обью и Енисеемъ и составляющей теперь сѣверную часть Тобольской и Енисейской губерній. Мангазея скоро сдѣлалась центромъ этихъ торго-

*) Матеріаломъ для составленія настоящей брошюры, кромѣ лично собранныхъ данныхъ для ознакомленія съ вопросомъ, служили «Журналы совѣщаній, происходившихъ при министерствѣ торговли и промышленности въ 1898 и 1907 г.г. по вопросу о льготномъ пропускѣ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь чрезъ устья Оби и Енисея», за предоставленіе возможности пользоваться каковыми пользуюсь случаемъ выразить свою признательность члену совѣта министра торговли и промышленности т. с. Н. П. Ланговому и начальнику отдѣленія того-же министерства А. Ю. Бушу.

выхъ сношеній, куда стекались для мѣноваго торга не только промышленные люди и торговцы съ береговъ Бѣлаго моря, но даже и иностранцы.

Путь этотъ однако былъ скоро закрытъ по ходатайству тобольскаго воеводы кн. Куракина, который, не сочувствуя этимъ торговымъ морскимъ сношеніямъ, добился въ 1616 году того, что было запрещено пускать иностранцевъ далѣе Архангельска, въ виду возможности якобы захвата ими края, богатаго всякой мягкой рухлядью, а затѣмъ, неудовлетворенный и этимъ, сталъ направлять торговыхъ и промышленныхъ людей, пришедшихъ моремъ, назадъ черезъ Березовъ и Тобольскъ на Верхотурскую заставу для того, чтобы „казнѣ въ пошлинахъ потери не было“; притѣсненія-же и лихоимство разныхъ служилыхъ людей при сборѣ пошлинъ на разныхъ заставахъ, устроенныхъ по этому пути, заставили и русскихъ окончательно прекратить торговые сношенія морскимъ путемъ. Въ 1620 году, по ходатайству того-же воеводы, изъ Москвы было повелѣно запретить морской ходъ въ Сибирь и русскимъ людямъ подѣ страхомъ смертной казни.

Всякое торговое движеніе прекратилось болѣе, чѣмъ на 250 лѣтъ, исчезъ торговый городъ Мангазея, и сѣверный морской торговый путь былъ не только забытъ, но исчезла даже вѣра въ возможность плаванія по Карскому морю, считавшемуся до недавняго сравнительно времени непроходимымъ ледникомъ.

Въ половинѣ 70-хъ годовъ минувшаго столѣтія плаваніями по Карскому морю англійскаго капитана Виггинса и шведскаго проф. Норденшельда была окончательно доказана возможность пройти этимъ моремъ къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ Енисея и Оби, и старый историческій морской торговый путь былъ какъ-бы вновь открытъ.

Въ 1876 году были доставлены въ Енисей первые образцы товаровъ, присланные англійскими купцами на показъ и для начала торговли. Такъ какъ путь этотъ въ видѣ исключительности плаваній нуждался въ покровитель-

ствѣ и поддержкѣ со стороны правительства, то въ министерство финансовъ стали поступать ходатайства о разрѣшеніи беспошлиннаго ввоза въ Сибирь иностранныхъ товаровъ. Съ Высочайшаго соизволенія, по представленіямъ министра финансовъ, беспошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ черезъ устья Енисея и Оби былъ разрѣшаемъ то на пять лѣтъ, то на 3 года, то на годъ. Такъ, въ 1877 и 1878 г.г. былъ разрѣшенъ беспошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ, а затѣмъ Высочайше утвержденными 15 іюля 1879, 18 апрѣля 1880 г., 2 марта 1881 г., 2 іюня 1882 года и 7 сентября 1883 г. положеніями комитета министровъ было предоставлено министру финансовъ право допускать въ навигаціи 1879—1885 г.г. беспошлинный ввозъ къ устьямъ Оби и Енисея съ тѣмъ, чтобы таковой былъ ограниченъ лишь нѣкоторыми товарами и притомъ въ опредѣленномъ количествѣ, по ближайшему усмотрѣнію министра финансовъ. Вслѣдствіе заявленія русскихъ фабрикантовъ и заводчиковъ, къ беспошлинному привозу воспрещались слѣдующіе товары: иностранный сахаръ, мануфактура, сода каустическая и кальцинированная, стекло, стеклянные издѣлія, спиртъ, вино, крѣпкіе напитки, пиво, эль, табакъ, сигары, чай, патентованныя лекарства, литографскіе камни, книги и предметы печати.

Въ 1887 году вновь поступили ходатайства о беспошлинномъ ввозѣ товаровъ въ Сибирь. Ходатайства эти передъ министромъ финансовъ встрѣтили горячую поддержку въ лицѣ бывшаго тогда англійскаго посла сэра Роберта Мориера, который видѣлъ въ этихъ торговыхъ сношеніяхъ не простое только коммерческое предпріятіе, но сближеніе двухъ большихъ государствъ морскимъ путемъ, до сихъ поръ считавшимся непроходимымъ.

По положенію комитета министровъ, Высочайше утвержденному 21 мая 1888 г., и было постановлено разрѣшить беспошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ къ устью Енисея въ навигаціи 1888—92 г.г. включительно, а въ теченіе навигаціи 1888 г. и къ устью Оби на прежнихъ основані-

яхъ. Отъ судовъ-же, отправлявшихся въ Сибирь съ иностранными товарами, требовалось представленіе въ министерство финансовъ списка съ обозначеніемъ наименованій и количества каждаго товара для того, чтобы въ случаѣ, если найдено будетъ, что онъ заключаетъ въ себѣ такіе товары и въ такомъ количествѣ, что беспошлинный привозъ ихъ могъ-бы причинить вредъ нашей внутренней заводской и фабричной промышленности,—министръ финансовъ, по соглашенію съ министромъ государственныхъ имуществъ, могъ-бы эти товары или вовсе не допустить къ беспошлинному привозу, или допустить лишь въ ограниченномъ количествѣ.

На такихъ-же основаніяхъ былъ допускаемъ беспошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ и въ послѣдующіе годы вплоть до 1898 года.

Съ громаднымъ трудомъ, часто съ потерей значительнаго капитала, первымъ предпринимателямъ приходилось безъ точныхъ морскихъ картъ прокладывать путь среди льда вдоль негостепримныхъ береговъ Карскаго моря.

Вотъ почему первое десятилѣтіе съ 1877 по 1886 годъ было такъ неудачно для торговыхъ сношеній, а именно: изъ 34 судовъ, плававшихъ въ этотъ періодъ изъ Европы въ Сибирь и обратно, только 14 судовъ достигли цѣли, а 20 не достигли. Только болѣе близкое знакомство съ условіями плаванія по Карскому морю показало, что при опытности капитановъ море это всегда проходимо для судовъ; такъ, изъ 36 судовъ, плававшихъ изъ Европы въ Сибирь въ періодъ съ 1887 по 1898 г. включительно, достигли всѣ 36. Несмотря на всѣ удачи плаваній и на разрѣшеніе беспошлиннаго привоза, ввозъ иностранныхъ товаровъ въ устье Енисея, какъ видно изъ прилагаемой ниже таблицы, до 1896 г. не достигъ значительныхъ размѣровъ. Кромѣ того, дарованныя привилегіи беспошлиннаго ввоза товаровъ въ Енисей не касались съ 1888 по 1896 г. рѣки Оби. 15 марта 1896 г. Высочайше утвержденнымъ положеніемъ комитета министровъ былъ разрѣшенъ беспошлинный привозъ иностранныхъ то-

— 7 —

варовъ на прежнихъ условіяхъ въ устьяхъ рѣкъ Оби и Енисея еще на три года, т. е. *по 15 марта 1899 года*. Подъ вліяніемъ удачныхъ плаваній послѣдняго времени и произведенныхъ въ 1894—5 г.г. гидрографическихъ изслѣдованій Карскаго моря, съ одной стороны, а съ другой—вслѣдствіе вновь послѣдовавшаго разрѣшенія на беспошлинный ввозъ товаровъ окрѣпло довѣріе къ сѣверному морскому пути. Это довѣріе выразилось въ томъ, что въ 1896 и особенно въ 1897 году въ сибирскія рѣки было направлено 12 судовъ, которыя благополучно и достигли цѣли, причемъ многіе сибирскіе купцы сдѣлали попытку отправки иностранныхъ товаровъ въ Сибирь, а также кирпичнаго чая изъ Ханькоу черезъ Лондонъ и Карское море въ устья сибирскихъ рѣкъ, вслѣдствіе чего и ввозъ черезъ Обь и Енисей въ этомъ году поднялся до 280,000 пудовъ; изъ всего количества ввоза 154,000 пудовъ приходилось на долю кирпичнаго чая, а остальной грузъ, въ количествѣ 126,000 пудовъ, состоялъ изъ разнаго товара, въ числѣ коего были и стеариновыя свѣчи иностранной фабрикаціи. Попытка отправки кирпичнаго чая морскимъ путемъ, допущеннаго къ ввозу съ оплатою его пошлиною по тарифу иркутской таможни, кончилась полнымъ успѣхомъ: цибикъ чая достигъ Тюмени и Красноярска изъ Ханькоу черезъ Лондонъ и Карское море въ четыре мѣсяца, тогда какъ прежнимъ монгольскимъ путемъ для этого требовалось отъ полутора до 2 лѣтъ, и притомъ фрахтъ стоилъ дешевле, — отъ 15 до 18 руб. на цибикъ (5 и 6 пуд.) чая. То же можно сказать и про иностранныя стеариновыя свѣчи, которыя въ Енисейскѣ и Красноярскѣ продавались дешевле крестовниковскихъ отъ 3 руб. до 3 руб. 50 коп. на пудъ.

Кромѣ того, за отсутствіемъ перевозочныхъ средствъ на рѣкѣ Енисей и невозможностью вслѣдствіе того установить правильный торговый обмѣнъ между бассейномъ Енисея и европейскими портами, мѣстными лицами изъ торгово-промышленнаго класса было образовано «Товарищество пароходства по рѣкѣ Енисею» съ цѣлью, главнымъ образомъ,

экспорта мѣстныхъ сибирскихъ продуктовъ сельскаго хозяйства, животноводства, лѣсопромышленности и др. на европейскіе рынки сбыта. Это «Товарищество пароходства» для первоначальной организаціи дѣла приобрѣло одинъ мелкосидящій пароходъ для верховьевъ рѣки и два, въ Англіи, сильныхъ, съ полуморскими качествами для низовьевъ, рѣчныхъ парохода, которые и были доставлены въ 1897 году морскимъ путемъ въ Енисей. При такомъ положеніи дѣла торговыя сношенія сѣвернымъ морскимъ путемъ становились на прочную почву и имѣли всѣ данныя къ постепенному развитію.

Приводимая ниже таблица показываетъ, какое количество судовъ плавало ежегодно въ періодъ съ 1887 по 1898 годъ къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ Енисея и Оби, сколько изъ нихъ достигло цѣли, сколько не достигло, какое количество доставлено товара, сколько взыскано пошлинъ, и какъ велика была приблизительно потеря на пошлинахъ съ допущенныхъ къ беспошлинному привозу товаровъ.

Однако ввозъ чая и стеариновыхъ свѣчъ въ 1896 и 1897 г.г. вызвалъ ходатайства предъ министерствомъ финансовъ со стороны г. Зензинова, по мнѣнію котораго сѣверный путь могъ-бы отнять грузъ у Добровольнаго флота, и г. Крестовникова, по заявленію котораго „мѣстности по р. Енисею, какъ и вся Восточная и Западная Сибирь, изстари снабжаются свѣчами его завода, и недостатка въ свѣчахъ въ Сибири никогда не было“. Эти заявленія имѣли слѣдствіемъ образованіе при департаментѣ торговли и мануфактуръ въ іюлѣ 1897 года особой комиссіи для обсужденія вопроса объ условіяхъ дальнѣйшаго пропуска иностранныхъ товаровъ черезъ устья сибирскихъ рѣкъ, съ приглашеніемъ въ совѣщанія комиссіи г.г. Зензинова и Крестовникова, какъ представителей отъ купечества, а осенью того же года было объявлено, что, начиная съ навигаціи 1898 г. (до истеченія указаннаго въ Высочайшемъ соизволеніи срока, т. е. 15 марта 1899 г.), къ привозимымъ морскимъ путемъ иностраннымъ товарамъ будетъ примѣняться общеевропейскій таможенный тарифъ, съ изъятіемъ лишь для соли, каменнаго угля и золотопромышленныхъ машинъ; привезенныя же въ навигацію 1897 года черезъ Карское море въ Сибирь стеариновыя свѣчи (хотя и не числившіяся въ списокъ запрещенныхъ къ беспошлинному ввозу товаровъ) были конфискованы до уплаты пошлины, которая и была впослѣдствіи съ нихъ полностью взыскана. Такіе факты вызвали рядъ заявленій со стороны заинтересованныхъ лицъ, которыя указывали, что, въ виду правительственнаго дозволенія, ими уже сдѣланы заказы на изготовленіе въ Ханькоу кирпичнаго чая, куплены товары и зафрахтованы суда для отправки черезъ Карское море въ навигацію 1898 года. Кромѣ того, послѣдовалъ рядъ ходатайствъ какъ со стороны сибирскихъ отдѣленій московскаго сельскохозяиственнаго общества, такъ и со стороны сибирскихъ городскихъ думъ Тюмени, Томска, Красноярска и Енисейска, клонившихся къ тому, что если правительство имѣетъ въ виду способствовать вывозу малоцѣнныхъ сибирскихъ продуктовъ за границу, то необхо-

имо еще на нѣсколько лѣтъ удержать право льготнаго привоза въ Сибирь иностранныхъ товаровъ, чѣмъ единственно возможно привлечь иностранныя суда къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ. Ходатайства городскихъ обществъ Юго-восточной Сибири подкрѣплялись и мнѣніемъ иркутскаго генераль-губернатора, который, при представленіи докладныхъ записокъ городскихъ думъ въ департаментъ торговли и мануфактуръ, между прочимъ, писалъ: „Необходимымъ условіемъ, могущимъ способствовать правильному и твердому установленію морского сообщенія, является возможно большее продленіе существующаго, согласно Высочайше утвержденному въ мартѣ мѣсяцѣ 1896 г. положенію комитета министровъ, разрѣшенія беспошлиннаго привоза иностранныхъ товаровъ“, причемъ онъ находилъ, „что краткія, каждый разъ по сроку, разрѣшенія беспошлиннаго ввоза не могли способствовать прочной организаціи дѣла, несмотря даже на долговременное, въ общей сложности, открытіе порто-франко въ устьяхъ рѣкъ Сибири, и что, по его мнѣнію, только долгосрочное разрѣшеніе беспошлиннаго ввоза дастъ возможность основательно, твердо и безъ особаго риска предпринимателямъ взяться за это стольважное въ интересахъ края дѣло“. Вслѣдствіе указанныхъ заявленій и ходатайствъ вопросъ объ условіяхъ торговаго обмѣна съвернымъ морскимъ путемъ подвергся новому обсужденію въ особомъ совѣщаніи при департаментѣ торговли и мануфактуръ. Совѣщаніе состояло изъ представителей различныхъ вѣдомствъ: министерства финансовъ, министерства земледѣлія и государственныхъ имуществъ, многихъ представителей русской промышленности и торговли и трехъ сибирскихъ городскихъ головъ (гор. Тюмени, Томска и Енисейска), всего въ составѣ 45 человекъ. Совѣщаніе это, закончившееся въ два дня (26 и 27 января 1898 г.), хотя и признало этотъ путь жизненнымъ для Сибири, однако въ своихъ предположеніяхъ мало прибавило къ списку товаровъ, разрѣшенныхъ ранѣе къ беспошлинному привозу; оно добавило къ соли, углю, золотопромышленнымъ и сельскохозяй-

ственнымъ машинамъ беспошлинный ввозъ и всякихъ другихъ машинъ для оборудованія фабрикъ, заводовъ и всякаго рода механическихъ заведеній, ввозъ неводовъ и пряжи для нихъ, цѣпаннаго кали, хлорной извести, жести, олова и прованскаго масла, но все это лишь въ размѣрахъ отдѣльныхъ предпріятій. Кромѣ того, совѣщаніемъ было предположено въ навигацію 1898 и 1899 г.г. допустить ввозъ кирпичнаго чая черезъ устье Оби съ оплатою по 6 р. 75 к., а черезъ устье Енисея по 6 р. таможенной пошлины съ каждаго пуда, т. е. на 3 руб. съ пуда дороже, чѣмъ по иркутской таможенѣ. Этимъ повышеніемъ пошлины была уравнена стоимость провоза чая старымъ монгольскимъ путемъ съ сѣвернымъ морскимъ, и преимущество послѣдняго оставалось лишь въ скорости доставки. Результаты совѣщанія, сообщенные на заключеніе министерства земледѣлія и государственныхъ имуществъ, вызвали со стороны министра земледѣлія отзывъ, въ которомъ онъ увѣдомлялъ министерство финансовъ, что при разсмотрѣніи вопроса объ условіяхъ пропуска иностранныхъ товаровъ въ устья сибирскихъ рѣкъ, онъ не могъ не остановиться на томъ общемъ соображеніи, что развитіе мореходства въ указанномъ направленіи представляетъ серьезное значеніе для мѣстной сельско-хозяйственной промышленности; при этомъ вывозъ громоздкихъ сырыхъ произведеній моремъ изъ Сибири не только нѣсколько освободитъ сибирскую желѣзную дорогу отъ наплыва этихъ грузовъ, съ которыми ей трудно справляться, но и уменьшить давленіе дешеваго сибирскаго хлѣба на внутренніе рынки Европейской Россіи. Но для того, чтобы поощрить, во всякомъ случаѣ, довольно рискованныя предпріятія по организаціи мореходства въ упомянутомъ новомъ направленіи и обезпечить себѣ отправленіе, въ видѣ обратныхъ грузовъ, необходимо, казалось-бы, дать возможно больше не какихъ-либо особыхъ преимуществъ, а простого естественнаго простора иностраннымъ предпринимателямъ по привозу заграничныхъ товаровъ, не ограничиваясь льготами, проектированными упомянутымъ совѣщаніемъ. Принимая во

вниманіе, что товары, направляемые въ устья сибирскихъ рѣкъ, должны выдерживать сравнительно высокіе фрахты и въ особенности страховыя преміи, а также нести, при недостаточномъ пока устройствѣ торговли въ этомъ малодоступномъ направленіи, большія накладныя издержки, нежели при ввозѣ по европейской границѣ, — представляется, по мнѣнію министра земледѣлія и государственныхъ имуществъ, едва ли правильнымъ всецѣло подчинить эти товары нашему общему таможенному тарифу; отстаивать же по отношенію къ Сибири отвлеченный принципъ однообразія таможенныхъ ставокъ, установленный для Европейской Россіи, едва ли имѣется основаніе. Несмотря, однако, на всѣ эти ходатайства и отзывы, 3-го іюля 1898 года вступило въ законную силу положеніе комитета министровъ, принявшаго предложеніе министра финансовъ, въ которомъ были изложены полностью проектированныя предположенія особаго совѣщанія о дальнѣйшемъ пропускѣ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь на 5 лѣтъ съ 1898 по 1902 г., а 1 дек. 1898 г. въ 148 № „Собр. узакон. и расп. прав.“ были опубликованы и весьма стѣснительныя правила, по которымъ перечисленные товары пропускались беспошлинно, совершенно почти уничтожающія возможность ввоза и этихъ немногихъ товаровъ, а именно: машины при условіи представленія въ таможню, досматривающую грузъ, фабрикантами и заводчиками удостовѣреній отъ областного механика въ томъ, что машины эти ими дѣйствительно выписаны для оборудованія существующихъ или разрѣшенныхъ къ постройкѣ промышленныхъ заведеній, причемъ лица, выписывающія машины, обязаны предварительно дать областному механику подписку въ томъ, что машины эти будутъ установлены на заводѣ и приведены въ дѣйствіе; цѣанистый кали и хлорная известь, предназначенные для потребностей отдѣльныхъ рудничныхъ предпріятій и заводовъ въ Сибири, — по предъявленіи удостовѣреній отъ окружныхъ горныхъ инженеровъ въ томъ, что товары эти, дѣйствительно, необходимы для даннаго завода или рудника; жестъ, олово, прованское масло, выпи-

сылаемая для изготовленія рыбныхъ консервовъ,—при предъ-
явленіи владѣльцами такихъ предпріятій въ таможеню, до-
смотряющую грузъ, удостовѣренія отъ мѣстнаго губерна-
тора въ томъ, что данное лицо или общество, дѣйствительно,
имѣютъ или получили разрѣшеніе на открытіе въ Сибири
завода рыбныхъ консервовъ, причемъ владѣлецъ завода обя-
занъ, по полученіи такого удостовѣренія, дать подписку въ
томъ, что выписанныя имъ изъ-за границы жезъ, олово и
прованское масло будутъ употреблены имъ исключительно
для надобностей принадлежащаго ему консервнаго произ-
водства. Для досмотра же привозимыхъ морскимъ путемъ
иностранныхъ товаровъ и для огражденія возможности про-
никновенія этихъ товаровъ въ предѣлы Европейской Рос-
сіи были учреждены три таможни—въ Красноярскѣ, Тюмени
и Челябинскѣ. Съ опубликованіемъ настоящихъ стѣснитель-
ныхъ правилъ для беспошлиннаго ввоза перечисленныхъ
товаровъ и съ воспрещеніемъ беспошлиннаго ввоза для
остальныхъ, ввозъ иностранныхъ товаровъ почти совсѣмъ
прекратился; такъ, въ 1898 г. въ Енисей было доставлено
всего груза только 3,100 пудовъ (разнаго рода машинъ), въ
Обь же 155,220 пуд. кирпичнаго чая и только 14,200 пуд.
разныхъ товаровъ; въ 1899 году въ обѣ рѣки было отпра-
влено всего товара около 38,000 пуд. и, сверхъ того, въ Обь
кирпичнаго чая 223,984 пуда. Однако, весь грузъ, отпра-
вленный въ 1899 г., какъ извѣстно, вернулся обратно въ
Англию.

Убѣжденные въ безпрепятственной проходимости Кар-
скаго моря, англичане отправили экспедицію въ этомъ году
подъ руководствомъ лица, совершенно незнакомаго съ усло-
віями плаванія по этому морю, и экспедиція эта, встрѣтивъ
льды въ проливахъ и потерявъ одно судно, вернулась об-
ратно, хотя многія промысловыя суда въ томъ-же году сво-
бодно плавали по Карскому морю.

Въ виду этого печальнаго результата экспедиціи москов-
скіе чаоторговцы, отправившіе кирпичный чай въ Сибирь, и
англійская фирма Поппамъ, доставлявшая эти грузы до

устьевъ сибирскихъ рѣкъ, возбудили ходатайство провести вернувшійся, по несчастію, обратно въ Англію кирпичный чай чрезъ европейскую границу въ Сибирь, къ мѣсту назначенія, по желѣзнымъ дорогамъ при таможенномъ надзорѣ, со взысканіемъ установленной для сибирскихъ рѣкъ пошлины. Въ ходатайствѣ на имя министра финансовъ указывалось, что въ случаѣ неразрѣшенія провоза чая въ Сибирь по желѣзнымъ дорогамъ, не только одни чаоторговцы должны будутъ тяжело поплатиться за свою попытку отправить чай сѣвернымъ морскимъ путемъ, но отъ отправки чая обратно пострадаетъ на 465,000 р. и государственное казначейство, которое вмѣсто 6 р. 75 к. пошлины съ пуда, установленной для чая, идущаго черезъ устья сибирскихъ рѣкъ, вынуждено будетъ взыскать лишь по 3 р. 75 к. т. е., въ размѣрѣ пошлины, установленной для чая, проходящаго черезъ иркутскую таможню. Тяжелую, чувствительную потерю понесетъ отъ отсутствія на рынкѣ 155 тыс. пудовъ кирпичнаго чая и естественнаго вслѣдствіи этого вздорожанія его главный потребитель—бѣднѣйшая часть русскаго и инородческаго населенія Сибири и восточной Россіи; кромѣ того, чувствительную потерю понесутъ и сибирские предприниматели, заготовившіе и доставившіе въ низовья рѣкъ сибирскій грузъ для отправки за-границу, а также и сибирские пароходовладѣльцы, да и самый морской путь можетъ потерять то довѣріе, которое онъ приобрѣлъ за послѣдніе годы такъ какъ въ случаѣ разрѣшенія провоза по желѣзнымъ дорогамъ, каждый былъ твердо убѣжденъ, что товаръ выписанный морскимъ путемъ, въ случаѣ даже повтореній подобнаго печальнаго плаванія, которыя при настоящихъ условіяхъ необорудованности пути, возможны, можетъ быть, еще въ 15—20 лѣтъ разъ,—будетъ всегда полученъ въ тотъ же годъ, хотя и съ небольшимъ опозданіемъ, а эта увѣренность была бы лучшей гарантіей успѣха этого дѣла.

Однако, на всѣ эти ходатайства бывшій тогда министръ финансовъ отвѣтилъ категорическимъ отказомъ, вслѣдствіе чего фирма Поппамъ, потерпѣвъ огромные убытки, вынуж-

дена была приступить къ ликвидаціи своихъ дѣлъ, а чае-
торговцы должны были отправить чай обратно въ Хань-коу,
откуда старымъ монгольскимъ путемъ черезъ Кяхту и
Иркутскъ водворить эти чай въ Сибирь, потерявъ громад-
ныя суммы на фрахтѣ и страховкѣ. Чай эти только на 3-ій
годъ, по выходѣ впервые изъ Ханькоу, попали на сибирскіе
рынки. Понесли большія потери всѣ перечисленные выше
предприниматели, а также и сибирскіе пароходчики, и тор-
говья сношенія Сибири съ Западомъ прекратились. Все это
достаточно ярко подтверждаетъ старую истину, какъ трудно
у насъ въ Россіи что нибудь созидать и какъ легко губить.
Разсматривая плаванія къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ за 12-
лѣтній періодъ съ 1887 по 1898 гг., видно, что за все время
было ввезено вмѣстѣ съ кирпичнымъ чаемъ и рельсами для
сибирской желѣзной дороги 652.680 пудовъ всѣхъ грузовъ
и потеря на пошлинахъ достигла суммы 480.075 рублей, въ
среднемъ ввозъ, составила 54.380 пудовъ и потеря на пош-
линахъ около 40.000 рублей въ годъ, а если исключить изъ
всего ввезеннаго груза кирпичный чай, какъ продуктъ
русскаго происхожденія и оплачивавшійся пошлиной, и
рельсы сибирской желѣзной дороги, то на долю собственно
иностранныхъ товаровъ остается всего ввоза 249.135 или по
20.761 п. въ годъ и пошлинъ потеряно 435.075 р. или по
36. 256 руб. въ годъ. Одна надбавка пошлины на кирпич-
ный чай для сибирскихъ рѣкъ въ 3 руб. съ пуда выше
противъ размѣра иркутской таможни, произведенная въ
1898 году, дала излишка государственному казначейству
465.657 руб. и покрыла всѣ убытки казны за 12 лѣтъ суще-
ствования порто-франко на этомъ новомъ и еще трудномъ
пути.

Отсюда видно насколько сѣверный морской путь состав-
лялъ угрозу для русской промышленности и торговли и для
государственного казначейства.

Вывозъ изъ Сибири за эти послѣдніе годы былъ почти въ
тѣхъ-же размѣрахъ, что и ввозъ; суда принимали обратно си-
бирское сырье лишь въ размѣрѣ, какой позволяла имъ грузо-

БИБЛИОТЕКА

Новосибирского университета

48452

подъемность: такъ, въ 1898 году было отправлено изъ сибирскихъ рѣкъ 213,000 пуд. пшеницы въ зернѣ, затѣмъ лѣса, конопля, волоса, шерсти, роговъ, кожъ — около 15,000 пуд.; въ 1899 г. въ тѣхъ же размѣрахъ, въ какихъ грузъ былъ отправленъ изъ Европы въ Сибирь, былъ доставленъ къ устьямъ рѣкъ грузъ сибирской пшеницы, лѣса, масла, конопля и другихъ продуктовъ, который, за неприходомъ морскихъ судовъ, пришлось сложить на берегъ или увезти обратно. Понижение ввоза иностранныхъ товаровъ совершенно понятно, если принять во вниманіе, что изъ небольшого списка разрѣшенныхъ къ беспошлинному ввозу товаровъ на каменный уголь и соль врядъ ли явится спросъ въ Сибири. Каменный уголь необходимъ лишь для потребностей идущихъ туда пароходовъ. Изъ всѣхъ машинъ, разрѣшенныхъ къ беспошлинному ввозу въ Сибирь, могли бы составить значительный грузъ для судовъ, идущихъ чрезъ Карское море, золотопромышленныя и сельскохозяйственныя машины, такъ какъ только эти двѣ отрасли промышленности имѣютъ серьезное значеніе въ экономической жизни Сибири; но ввозъ золотопромышленныхъ и сельско-хозяйственныхъ машинъ разрѣшенъ, въ силу Высочайше утвержденного 24 апрѣля 1898 г. положенія комитета министровъ, въ теченіе 10-ти лѣтъ, до 1-го января 1909 г., беспошлинно по всѣмъ границамъ имперіи; при значительной же разницѣ въ страховкѣ, доходящей отъ 4 до 12%, и такъ какъ, кромѣ того, при отправкѣ морскимъ путемъ, разъ въ годъ, приходится ждать товаръ иногда въ теченіе 10 мѣсяцевъ, то совершенно естественно, что всѣ заказчики предпочитаютъ получать машины желѣзнодорожнымъ путемъ; такъ, по крайней мѣрѣ, за послѣдніе годы были получены всѣ золотопромышленныя и сельскохозяйственныя машины въ предѣлы Енисейской и Томской губерній. Трудно предполагать, чтобы товары могли пойти въ Сибирь морскимъ путемъ при одинаковыхъ таможенныхъ ставкахъ, что и по европейской границѣ, а потому изъ числа разрѣшенныхъ къ ввозу товаровъ оставался лишь одинъ серьезный грузъ въ Сибирь

морскимъ путемъ—это кирпичный чай, но и этотъ грузъ съ проведеніемъ желѣзной дороги далѣе на востокъ отъ Иркутска пошелъ по желѣзной дорогѣ, такъ какъ доставка желѣзнодорожнымъ путемъ сдѣлалась значительно дешевле, и установленная для сибирскихъ рѣкъ повышенная пошлина на кирпичный чай оказалась уже запретительной. Все это достаточно ясно показало, что путь этотъ еще былъ слишкомъ юнъ, не развился, не окрѣпъ, и что уничтоженіе въ 1898 г. дарованныхъ ранѣе льготъ сразу отозвалось на его дальнѣйшемъ развитіи. Условія плаванія въ Карскомъ морѣ нельзя сравнивать съ условіями плаваній въ Финскомъ заливѣ или другихъ моряхъ, а потому этотъ путь нуждается еще въ льготахъ и въ освобожденіи его отъ разныхъ стѣсненій. Въ настоящее время путь этотъ находится почти въ тѣхъ же условіяхъ, что и 30 лѣтъ тому назадъ, въ началѣ его открытія. Если многое сдѣлали для сѣвернаго морского пути гидрографическія изслѣдованія, предпринятія правительствомъ съ 1894 года, такъ какъ они исправили прежнія невѣрныя карты береговъ Карскаго моря и устьевъ сибирскихъ рѣкъ и сдѣлали во многихъ мѣстахъ промѣры, то нѣтъ еще на этомъ пути ни маяковъ, ни опознавательныхъ знаковъ, ни телеграфа (упрощеннаго теперь беспроводнаго въ разныхъ заранѣе намѣченныхъ мѣстахъ), никакихъ жилыхъ пунктовъ на тысяче-верстныхъ пространствахъ, а плаваніе во льдахъ дѣлаетъ его исключительнымъ. Для того, чтобы создать все то, что намѣчено практикой плаваній, потребуется не менѣе десятка лѣтъ, въ виду краткости навигаціи и работъ, а потому, пока это плаваніе представляетъ нѣкоторый рискъ, необходимо, чтобы этому пути дарованы были прежнія льготы на болѣе продолжительный срокъ, хотя бы, напр., 10-лѣтній. За послѣднія пять лѣтъ до 1898 года почти вся торговля велась уже русскими людьми, на русскія деньги: иностранцамъ оставался одинъ лишь фрахтъ отъ Лондона до устьевъ сибирскихъ рѣкъ и обратно, а потому всю тяжесть отъ прекращенія торговыхъ сношеній понесли, главнымъ образомъ, тѣ же русскіе люди. На Оби организовался

правильный экспорт за границу сибирскаго хлѣба, на Енисей возникло лѣсное и пароходное дѣло. До 1897 г., какъ ввозъ, такъ и экспортъ мѣстныхъ продуктовъ чрезъ бассейны рѣки Енисея развивались очень медленно отчасти еще и по отсутствію перевозочныхъ средствъ на рѣкѣ Енисей. До организаціи «Товарищества пароходства» иностраннымъ предпринимателямъ приходилось для одного рейса посылать одинъ или два морскихъ парохода изъ наиболѣе мелкозвѣздящихъ вверхъ по рѣкѣ до г. Енисейска и оставлять тамъ на зимовку на долгіе зимніе мѣсяцы, удорожая тѣмъ значительно стоимость провозной платы ¹⁾).

Въ настоящее время, съ прекращеніемъ торговыхъ сношеній по Карскому морю въ низовьяхъ Енисея, по разнымъ мѣстамъ разбросаны приготовленные уже для экспорта разные сибирскіе продукты: въ Гольчихѣ лежитъ на берегу свыше десятка тысячъ пудовъ графита, который, заносимый пескомъ и подмываемый весенними водами, постепенно сваливается въ рѣку; тамъ же на берегу постепенно догниваютъ великолѣпныя плахи; недалеко отъ устья рѣчки Гольчихи подлѣ берега стоитъ паузокъ, нагруженный косями и замываемый водой и пескомъ; на Бреховскихъ островахъ, въ устьяхъ Енисея, сложено до 1500 шт. замѣчательнаго лѣса, заготовленнаго въ брусьяхъ, какъ образцы, по берегамъ Енисея, въ предѣлахъ Енисейскаго уѣзда, для отправки за границу; въ Дудинкѣ сложенъ превосходный мѣстный каменный уголь для отопленія пароходовъ, и по разнымъ мѣстамъ Енисея (при устьи Курейки, Нижней Тунгузки, Фатьянихи) погибаетъ графитъ, приготовленный для экспорта въ Европу. Все это—молчаливые свидѣтели

¹⁾ При устанавливавшихся ежегодныхъ регулярныхъ плаваніяхъ страховыя премии на суда, идущія чрезъ Карское море, опустились съ 15% до 8% и на товары съ 12% до 6%, а фрахты на товары назначались отъ европейскихъ портовъ до Енисейска и Тобольска отъ 1 р. 10 к. до 1 р. 40 к. на пудъ, а для обратныхъ сибирскихъ грузовъ, громоздкихъ и малоцѣнныхъ, отъ устьевъ сибирскихъ рѣкъ до европейскихъ портовъ,—отъ 16 до 20 коп.

только-что было начинавшихъ оживатьъ торговыхъ сношеній Сибири съ Западомъ послѣ многолѣтняго застоя.

Отправка многихъ изъ этихъ продуктовъ была сдѣлана за время существованія торговыхъ сношеній не только изъ Енисейской губернии, но и изъ Забайкалья и Иркутской губернии, откуда были отправлены, въ видѣ опыта, шерсть, волосъ, кожи, рога и пр. и даже графитъ Алибера, и продажа перечисленныхъ продуктовъ въ Лондонѣ дала хорошіе результаты; она показала, между прочимъ, также и то, что культура конопли въ Енисейскомъ уѣздѣ можетъ съ успѣхомъ производиться и конопля экспортироваться за границу.

При такомъ порто-франко, какое было дано въ 1898 году, какъ и слѣдовало ожидать, морскія плаванія по Карскому морю прекратились, и съ 1899 года до 1905 года ни одно иностранное судно не приходило въ сибирскія рѣки. Всѣ возникшія предпріятія съ цѣлью экспорта сибирскихъ продуктовъ въ Европу, какъ-то—вывозъ хлѣба изъ западной Сибири, лѣсное дѣло на Енисеѣ, «Товарищество пароходства» по Енисею и др., вынуждены были ликвидироваться, потерявъ значительные капиталы. *)

Съ начала 1905 года, въ виду военныхъ событій на Дальнемъ Востокѣ и затрудненій пользоваться желѣзнодорожнымъ путемъ, въ министерства финансовъ и торговли и промышленности вновь стали поступать ходатайства различныхъ торговыхъ фирмъ и частныхъ лицъ возстановить безошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь черезъ устья Енисея и Оби.

Въ мартѣ того же года, по инициативѣ бывшаго министра путей сообщеній кн. Хилкова, было образовано, по Высочайшему повелѣнію, совѣщаніе для разсмотрѣнія предложенія министра путей сообщенія о томъ, чтобы, для облегченія

*) Продолжали только существовать открытыя правительствомъ таможи въ г. Красноярскѣ и Тюмени, но и тѣ, не досмотрѣвъ, за прекращеніемъ плаваний по Карскому морю, съ 1899 г. ни одного пуда иностранныхъ товаровъ, были закрыты только въ 1902 году.

движенія по Сибирской магистральной, въ виду обремененія ея грузами для маньчжурской арміи, воспользоваться сѣвернымъ морскимъ путемъ для доставки грузовъ въ Сибирь до устья Енисея и далѣе по рѣкѣ Енисею, — а также для разсмотрѣнія вопросовъ объ установленіи порто-франко на Енисеѣ, организациі гужевыхъ перевозокъ между Томскомъ и Маньчжуріей, устройствѣ автомобильнаго сообщенія, организациі частной компаніи для доставки грузовъ въ Енисейскъ моремъ, созданію рѣчного флота. Хотя высказанное кн. Хилковымъ мнѣніе, что наиболѣе надежнымъ средствомъ для доставки грузовъ въ Сибирь послѣ желѣзной дороги является сѣверный морской путь, и вызвало возраженіе со стороны нѣкоторыхъ членовъ совѣщанія, главнымъ образомъ, представителей министерства финансовъ, однако остальные члены совѣщанія, подтверждали полную возможность плаваній и указывали на необходимость созданія рѣчного флота на Енисеѣ, такъ какъ грузоподъемность всего существующаго рѣчного флота на Енисеѣ въ то время не превышала 300—350 тыс. пудовъ, но и тотъ былъ занятъ всецѣло перевозками частныхъ грузовъ. По докладу министра путей сообщенія послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ ассигнованіи 3 милліоновъ рублей на пріобрѣтеніе и доставку рѣчной флотилии для р. Енисея. Эта рѣчная флотилія должна была въ навигацію 1905 года доставить по Енисею казенные желѣзнодорожные грузы, а затѣмъ въ будущемъ подвозить строительные матеріалы для предрѣшенной тогда постройки второй колеи Сибирской желѣзной дороги, а также обслуживать и частные грузы, направленные въ Сибирь этимъ морскимъ путемъ.

Вопросъ объ установленіи правильныхъ сообщеній черезъ Карское море былъ подвергнутъ также обсужденію въ мартѣ 1905 года въ особомъ совѣщаніи при бывшемъ главномъ управленіи торговаго мореплаванія и портовъ, въ которомъ было обращено вниманіе на то, что путь этотъ до сего времени находится въ неудовлетворительномъ состояніи, недостаточно обезпечивающемъ возможность безопас-

наго плаванія, что является главной задержкой для установленія въ указанномъ направленіи правильныхъ пароходныхъ рейсовъ для вывоза сибирскаго сырья. Названное совѣщаніе пришло къ нижеслѣдующему заключенію:

1) Признать устройство проектированныхъ главнымъ управленіемъ почтъ и телеграфовъ станцій беспроволочнаго телеграфа въ проливахъ: Маточкинъ Шаръ, Карскія ворота, Югорскій Шаръ и въ устьяхъ рѣки Печоры, а равно воздушной телеграфной линіи отъ устья р. Печоры до телеграфнаго учрежденія въ Усть-Цильмѣ безотлагательно необходимымъ (стоимость этого телеграфа вѣдомствомъ исчислена была одновременно въ 350 тыс. руб. и ежегодное содержаніе въ 30 тыс. руб.);

2) ходатайствовать предъ главноуправляющимъ торговаго мореплаванія и портовъ о посылкѣ въ навигацію текущаго года ледокола въ Карское море для доставки изготовленныхъ главнымъ гидрографическимъ управленіемъ предостерегательныхъ знаковъ и попутно для оказанія помощи судамъ, проходящимъ во льдахъ;

3) ходатайствовать также о командировкѣ въ Карское море еще одного ледокольнаго судна для оказанія содѣйствія при устройствѣ указанныхъ въ п. 1-мъ телеграфныхъ станцій;

4) признать крайне желательнымъ командированіе особой экспедиціи и одного изъ принадлежащихъ сему министерству пароходовъ для установленія предостерегательныхъ знаковъ на островахъ Бѣломъ, Вилькицкаго и Сибирякова;

5) ходатайствовать о возможномъ облегченіи таможенныхъ расходовъ для грузовъ, доставленныхъ моремъ въ устья рѣкъ Оби и Енисея, что особенно важно въ видахъ облегченія Сибирской желѣзной дороги, обремененной въ настоящее время войсковыми перевозками;

6) просить министерство путей сообщенія оказать возможное содѣйствіе къ безотлагательному установленію правильной перевозки грузовъ по рѣкамъ Оби и Енисею.

12 апрѣля того же 1905 года состоялось, по Высочайшему повелѣнію, подъ предсѣдательствомъ графа Сольскаго особое совѣщаніе, на которомъ были подвергнуты обсужденію заключенія вышеупомянутаго, происходившаго подъ предсѣдательствомъ кн. Хилкова совѣщанія. Совѣщаніе это пришло, въ числѣ другихъ рѣшеній къ нижеслѣдующему заключенію, каковое и было Высочайше *утверждено 5 мая 1905 года*: объявить въ г. Енисейскѣ порто-франко въ отношеніи грузовъ, предназначаемыхъ для нуждъ дѣйствующихъ армій и Сибирской желѣзной дороги и въ отношеніи предметовъ потребленія первой необходимости для мѣстнаго населенія,—съ предоставленіемъ министру финансовъ издать подробный списокъ означенныхъ грузовъ и предметовъ, а также принять мѣры къ возможно широкому распространенію онаго въ отечественныхъ и заграничныхъ торгово-промышленныхъ кругахъ. *)

Всѣ эти рѣшенія, принятые правительствомъ и утвержденныя Высочайшею властью, породили среди русскихъ и иностранныхъ предпринимателей надежду на возстановленіе торговыхъ сношеній и даже увѣренность, что для сѣвернаго морского пути, наконецъ, наступаетъ новая эра, такъ какъ въ Высочайше утвержденной 5 мая 1905 года меморіи совѣщанія не указывалось даже срока, на который будетъ распространена эта льгота по беспошлинному ввозу, каковое обстоятельство толковалось, какъ мѣра продолжительная—пока не будетъ признана вновь правительствомъ подлежащей прекращенію.

Указаніе же въ меморіи на объявленіе г. Енисейска на положеніи порто-франко понималось тогда, какъ ближайшаго отъ Европы порта, откуда товары могли бы распро-

*) Все это показываетъ, какъ настойчиво и остро были поставлены въ 1905 году вопросы о необходимости сѣвернаго морского пути и беспошлиннато ввоза иностранныхъ товаровъ въ Сибирь.

страняться далѣе по Сибири, лишенной, особенно въ то время, почти всѣхъ товаровъ.

Однако указаннаго списка министромъ финансовъ не было выработано, но по отдѣльнымъ ходатайствамъ частныхъ лицъ на основаніи Высочайшихъ разрѣшеній, по представленію министра финансовъ, былъ разрѣшаемъ беспошлинный ввозъ на навигацію 1905 года. Такихъ разрѣшеній на беспошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ русскимъ и иностраннымъ предпринимателямъ въ 1905 году было выдано на 1.150,000 пудовъ. Однако всѣ попытки частныхъ предпринимателей найти перевозочныя средства по сибирскимъ рѣкамъ Енисею и Оби потерпѣли неудачу: весь мѣстный флотъ въ томъ году былъ занятъ перевозкой казенныхъ и частныхъ грузовъ; удалось найти, и то на рѣкѣ Оби, всего одинъ пароходъ съ двумя баржами, которые и были использованы для доставки иностранныхъ товаровъ, въ количествѣ около 120.000 пудовъ, отъ устья Оби до г. Томска.

Въ то же время министерствомъ путей сообщенія въ Германіи и Англіи спѣшно были закуплены для рѣки Енисея 6 пароховъ и 9 желѣзныхъ баржей грузоподъемностью на 500.000 пудовъ и изъ Гамбурга направлены въ Енисей. Всѣ эти рѣчные пароходы и баржи съ казенными грузами достигли осенью того же года до г. Енисейска.

Въ 1905 году въ устьѣ Енисея вошло 22 судна и привезено было казенныхъ желѣзнодорожныхъ грузовъ около 600,000 пудовъ, а въ устьѣ Оби 2 парохода съ частными грузами, въ количествѣ около 120,000 пудовъ.

Указаннаго въ меморіи списка товаровъ, допускаемыхъ къ беспошлинному ввозу въ Сибирь черезъ устьѣ Енисея, не только не было выработано и въ 1906 году, но и самый взглядъ министерства финансовъ на этотъ вопросъ существенно измѣнился. На многія ходатайства частныхъ предпринимателей, въ которыхъ указывалось на необходимость разрѣшенія беспошлиннаго ввоза вообще на рядъ лѣтъ и на возможность нынѣ воспользоваться казенной флотиліей,

введенной въ Енисей въ 1905 году, министерство торговли и промышленности, по соглашенію съ министерствомъ финансовъ, хотя и разрѣшило отдѣльнымъ предпринимателямъ, по примѣру 1905 года, ввозъ иностранныхъ товаровъ, въ количествѣ около милліона пудовъ, однако вычеркнуло изъ списковъ много такихъ предметовъ, которые были разрѣшены къ беспошлинному ввозу въ 1905 году и которые могли бы составить серьезный грузъ для судовъ, а именно: стеариновыя свѣчи, желѣзо, сталь, жестъ и многие другіе товары, и разрѣшенія эти давались всего на одну навигацію и послѣдовали весьма поздно. Министерство, такимъ образомъ, вступило снова на путь неопредѣленности и усмотрѣнія. Всѣ предприниматели отказались отъ отправки грузовъ въ Сибирь морскимъ путемъ въ 1906 году.

Такой образъ дѣйствій министерства финансовъ и министерства промышленности и торговли вновь вызвалъ, въ концѣ 1906 и началѣ 1907 годовъ, цѣлый рядъ ходатайствъ, какъ со стороны сибирскихъ городскихъ думъ г.г. Енисейска, Красноярска, Минусинска, Тобольска, такъ и частныхъ русскихъ и иностранныхъ предпринимателей, — указывавшихъ, какъ на упомянутую выше Высочайше утвержденную 5 мая 1905 года меморію особаго совѣщанія подъ предсѣдательствомъ графа Сольскаго, такъ и потребности этой обширной и богатой окраины въ дешевомъ морскомъ пути.

Въ то же время вопросъ о сѣверномъ морскомъ пути и беспошлинномъ ввозѣ товаровъ черезъ Карское море былъ подвергнутъ обсужденію на совѣщаніи, происходившемъ въ г. Иркутскѣ въ концѣ 1906 года о путяхъ сообщенія въ Сибири подъ предсѣдательствомъ иркутскаго генералъ-губернатора А. Н. Селиванова изъ представителей всѣхъ ведомствъ, штаба военного округа, нѣкоторыхъ сибирскихъ общественныхъ учреждений и частныхъ лицъ изъ торгово-промышленнаго класса. Совѣщаніе это почти единогласно признало необходимость открытія порто-франко въ устьяхъ Оби и Енисея.

Здѣсь необходимо остановиться нѣсколько подробнѣе на тѣхъ мотивахъ, которые высказывались, какъ общественными учрежденіями Сибири и разными частными лицами, такъ и различными представителями вѣдомствъ на совѣщаніяхъ въ прежнее время и теперь о необходимости разрѣшенія беспошлиннаго ввоза иностранныхъ товаровъ въ Сибирь черезъ устья Енисея и Оби.

Еще въ совѣщаніи, образованномъ при министерствѣ финансовъ 10 лѣтъ тому назадъ, въ 1898 году, о которомъ упоминалось выше, было признано, „что даже при закончаніи сооруженія рельсовыхъ путей Сибирской магистрали и Пермь-Котласъ морской путь могъ бы сослужить огромную пользу Сибири“... „съ водвореніемъ въ Сибирь переселенцевъ значительно увеличились запашки всѣхъ хлѣбовъ, въ особенности пшеницы, культурѣ которой благоприятствуютъ почвенныя и климатическія условія мѣстностей, расположенныхъ въ верхнемъ теченіи Оби, Иртыша и Енисея“... „этими водными путями, способствующими развитію грузового движенія по огромнымъ и нынѣ пустыннымъ рѣкамъ Сибири, должны пойти къ морю всѣ тѣ громоздкіе, малоцѣнные товары, которыми столь богата нынѣ Сибирь, и которые инымъ образомъ не могли бы найти себѣ выхода на нуждающіеся въ нихъ европейскіе рынки“. Сѣверный морской путь, такимъ образомъ, является жизненнымъ для Сибири.

Тогда же опредѣленно и ясно указывалось, что для поощренія вывоза сѣвернымъ морскимъ путемъ мѣстныхъ, особенно дешевыхъ и громоздкихъ продуктовъ, необходимо привлечь къ берегамъ Сибири морскія суда отмѣной ввозныхъ пошлинъ на иностранные товары на болѣе продолжительный срокъ. Необходимость беспошлиннаго ввоза вытекала изъ того, что выгоды, которыя могутъ быть получены отъ одного только вывоза сибирскихъ продуктовъ, не могутъ покрыть стоимость двойного пробѣга судовъ къ берегамъ Сибири и обратно, а потому необходимо, чтобы морскія суда, идущія за сырьемъ, имѣли хотя отчасти грузы

въ передній путь. Если экономическое положеніе Сибири въ то время требовало, при извѣстныхъ жертвахъ, открытія этого сообщенія, то теперь потребность въ этомъ пути сдѣлалась уже настоятельно необходимой. Истекшій 10-лѣтній періодъ даетъ уже много новыхъ данныхъ, подтверждающихъ высказанныя тогда положенія.

Прежде всего нельзя не остановиться на положеніи земледѣльческаго населенія Сибири, какъ коренного, такъ и пришлаго—переселенческаго—и на возможности сбыта его главнаго продукта труда—сельско-хозяйственныхъ продуктовъ. Правительствомъ принимаются всевозможныя мѣры къ наибольшему переселенію земледѣльческаго населенія въ Сибирь, для чего ассигнуются огромныя средства для упорядоченія переселенческаго—движенія, для оказанія первой помощи переселенцамъ, для устроенія ихъ на новыхъ мѣстахъ, по отводу переселенцамъ земель. Этимъ пока исчерпываются всѣ мѣропріятія правительства, а между тѣмъ на одинъ изъ главнѣйшихъ вопросовъ, имѣющихъ столь существенную роль въ колонизаціи страны, именно обезпеченіе сбыта продуктовъ труда этого населенія и полученіе имъ продуктовъ первой необходимости,—не только не обращено достаточнаго вниманія, но скорѣе можно констатировать въ этомъ отношеніи карательную роль правительства къ этому населенію. Сибирь поставлена въ крайне тяжелыя, ненормальныя условія: она не имѣетъ вблизи ни на западъ, ни на востокъ отъ себя крупныхъ потребительныхъ рынковъ, куда она могла бы сбывать свой хлѣбъ,—вотъ почему вопросъ о сбытѣ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ теперь сталъ гораздо острѣе, чѣмъ онъ былъ 10 лѣтъ тому назадъ. Для всей колоссальной территоріи Сибири, прилегающей къ магистральной Сибирской дороги отъ Челябинска до Канска (около 2.300 верстъ), ближайшими потребительными рынками могутъ служить уральскій горнозаводскій районъ съ одной стороны и Иркутская губернія и Забайкалье съ другой, но рынки эти чрезвычайно слабы и ограничены и въ значительныхъ размѣрахъ имѣютъ свой хлѣбъ, и, кромѣ

того, здѣсь встрѣчаются серьезные конкуренты, какъ съ запада, такъ и съ востока. Поэтому, естественно, Сибирь должна имѣть выходъ, какъ на внутренний рынокъ Европейской Россіи, такъ и на международный, а между тѣмъ въ этихъ-то направленіяхъ сбытъ сибирскаго хлѣба встрѣчаетъ цѣлый рядъ неблагоприятныхъ условій, частью естественныхъ—дальность разстоянія—частью искусственныхъ.

Насколько желѣзнодорожныя разстоянія, отдѣляющія Сибирь отъ ближайшихъ портовъ для вывоза хлѣба на международные рынки, огромны, показываетъ нижеслѣдующая таблица. ¹⁾

Отъ станцій:	Челя- бинскъ.	Кур- ганъ.	Петро- пав- ловскъ.	Омскъ.	Обь.	Кра- сно- ярскъ.	Канскъ
До портовъ:	В	е	р	с	т	ы.	
С.-Петербургъ	2307	2548	2797	3053	3639	4347	4574
Архангельскъ	2342	2583	2832	3088	3674	4382	4609
Ревель	2675	2916	3165	3421	4007	4717	4942

При такихъ огромныхъ разстояніяхъ тарифные расходы по перевозкѣ хлѣбовъ настолько значительны, что они дѣлаютъ сбытъ сибирскаго хлѣба до крайности затруднительнымъ даже для западнаго участка Сибири, не говоря уже о восточномъ указанной нами выше территории—Челябинскъ - Канскъ. Положеніе сибирскаго земледѣльческаго населенія по отношенію сбыта его сельско-хозяйственныхъ продуктовъ поставлено въ такія условія, въ какихъ оно не находится въ самыхъ отдаленныхъ уголкахъ Европейской Россіи, какъ ближе лежащихъ къ тому или другому отпускному порту.

Казалось-бы, такое положеніе дѣла требовало со стороны правительства самаго заботливаго отношенія къ экспорту

¹⁾ Нѣкоторыя данныя и таблицы взяты изъ статьи г. Протвина Челябинскій тарифный переломъ» («Хлѣбное Дѣло» за текущій годъ).

сибирскаго хлѣба въ смыслѣ установленія льготныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, но здѣсь наблюдается, какъ было сказано выше, совершенно обратное явленіе. Изъ боязни, что сибирскій хлѣбъ можетъ наводнить внутренніе рынки Россіи и понизить хлѣбныя цѣны, правительство, подѣ влияніемъ настойчивыхъ указаній со стороны сельскихъ хозяевъ внутреннихъ губерній, установило для сибирскаго хлѣба, идущаго на западъ—на внутренніе и международные рынки—своего рода тарифную запруду въ Челябинскѣ—такъ называемый тарифный переломъ, при которомъ дифференціальныи тарифъ при дальнѣйшемъ слѣдованіи хлѣба на западъ прерывается въ Челябинскѣ. Такимъ образомъ, платы за перевозку хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ изъ Сибири къ западу, рассчитываются не за сплошное разстояніе отъ станицы отправленія до станицы назначенія, какъ это дѣлается при перевозкахъ хлѣба Европейской Россіи, а по сложности платъ.

Приводимая ниже таблица показываетъ провозныя платы зерноваго хлѣба отъ нѣкоторыхъ главныхъ пунктовъ Сибирской желѣзной дороги до портовъ, рассчитанныя съ переломомъ и безъ перелома тарифа въ Челябинскѣ (безъ дополнительнаго сбора—въ копейкахъ).

До станцій.	С.-Петербургъ.		Ревель.		Рига.	
Отъ станцій.	Съ перело- момъ.	Безъ перело- ма.	Съ перело- момъ.	Безъ перело- ма.	Съ перело- момъ.	Безъ перело- ма.
Курганъ	37,33	32,73	40,53	36,45	41,80	38,11
Омскъ	46,34	38,16	49,54	42,76	50,81	44,43
Обь	52,79	45,49	55,98	50,09	57,25	51,75
Красноярскъ	58,94	54,34	62,14	58,94	63,41	60,60
Канскъ	60,91	57,18	64,11	61,78	65,38	63,44

Челябинскій переломъ, какъ видно изъ таблицы, удорожаетъ стоимость доставки хлѣба въ зернѣ въ порты изъ разныхъ пунктовъ Сибирской желѣзной дороги отъ 2 до 8 коп. на пудъ. Примѣняя даже нормальную тарификацію, стоимость доставки сибирскаго хлѣба, не считая дополнительныхъ сборовъ, составляетъ для портовъ отъ 32 до 33 коп. за пудъ. Если присоединить сюда дополнительные сборы и обычную посредническую прибыль, то стоимость доставки будетъ отъ 40 до 70 коп., а при существованіи перелома стоимость доставки до портовъ еще увеличивается для нѣкоторыхъ пунктовъ до 8 коп. на пудъ.

При нормальныхъ цѣнахъ въ портахъ никакой хлѣбъ не въ состояніи выдержать такого расхода по доставкѣ, и если при такихъ запретительныхъ тарифахъ все же болѣе цѣнное сибирское зерно—пшеница—пробивается, хотя и въ ограниченныхъ размѣрахъ, къ балтійскимъ портамъ, то лишь изъ ближайшихъ пунктовъ на востокъ отъ Челябинска или когда по случаю обильнаго урожая зерно оказывается дешево купленнымъ на мѣстѣ, или въ периоды такихъ высокихъ цѣнъ, какія наблюдаются въ послѣдніе годы, особенно при крайне высокихъ цѣнахъ на хлѣбъ этого года. Въ январѣ 1905 г., въ очередномъ совѣщаніи по пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ, предсѣдатель Курганскаго отдѣла Императорскаго Московскаго Общества сельскаго хозяйства, настаивая на уничтоженіи челябинскаго перелома при настоящихъ цѣнахъ на хлѣбъ въ Сибири, наглядно иллюстрировалъ это положеніе. Желѣзнодорожный тарифъ составляетъ для Кургана 50% хлѣбной цѣны въ портахъ, а для ст. Обь до 75% той же цѣны, не считая стоимости гужевого подвоза къ станціи. Принимая же цѣну пшеницы въ балтійскихъ портахъ около 1 р. за пудъ, оказывается, что въ Тобольской губерніи стоимость пуда пшеницы не можетъ превышать 50 коп., а въ Томской губерніи 35—40 коп.

Могутъ указать, что для сибирскаго хлѣба открыть льготный провозъ по Пермь-Котласской дорогѣ на Архангельскій портъ для экспорта за границу. Для перевозки въ Котласть

со станцій участка Челябинскъ-Мамлютка (450 верстъ) установлены исключительные пониженные тарифы, причемъ пониженіе доходило для нѣкоторыхъ станцій до $\frac{1}{87}$ коп. съ пуда и версты. Отъ Челябинска до Котласа за 1509 верстъ тарифъ былъ установленъ по 17,41 коп. съ пуда, въ то время, какъ почти за то же разстояніе отъ Тюмени до Котласа (1581 верста) взималось по общему тарифу 26,73 коп.,—почти на 10 коп. дороже. Эти 10 коп. скидываются для Челябинска только потому, что хлѣбъ подходитъ сюда по Сибирской желѣзной дорогѣ, а не по водѣ, какъ въ Тюмень. Этимъ направленіемъ и льготами имѣлось въ виду отвлечь сибирскій хлѣбъ отъ внутреннихъ рынковъ Россіи и отъ портовъ Балтійскаго моря, гдѣ онъ могъ бы понизить русскія цѣны на хлѣбъ. Дорога эта, давая изъ года въ годъ огромные убытки казнѣ, все-таки не привлекала къ себѣ сибирскаго хлѣба и играетъ въ экспортной торговлѣ печальную роль. Не взирая на льготы для котласкаго направленія, сибирскій хлѣбъ даже и въ Архангельскъ нерѣдко предпочитаетъ идти кружнымъ путемъ черезъ Самару, Москву вмѣсто пути черезъ Котласъ; такъ, напр., въ 1904 г. въ Архангельскъ прибыло сплошнымъ рельсовымъ путемъ сибирской пшеницы 1.612 тыс. пуд., а въ 1905 г. 818 тыс. пуд. Кромѣ той же дальности разстоянія Архангельскаго порта отъ Сибири, условія перевозки зерна въ этомъ смѣшанномъ сообщеніи (до Котласа по желѣзной дорогѣ, а отъ Котласа—рѣкою Сѣв. Двиномъ), при которыхъ закупаемый хлѣбъ осенью долженъ выжидать весенней навигаціи слѣдующаго года, дѣлаютъ это сообщеніе доступнымъ лишь для крупныхъ хлѣбныхъ фирмъ, могущихъ закупать хлѣбъ большими партіями. Мелкіе хлѣботорговцы не въ состояніи выносить накладныхъ расходовъ, какъ потеря % на капиталъ вслѣдствіе зимней задержки зерна въ Котласѣ или плата за храненіе того же зерна въ Котласѣ въ теченіе полугода и болѣе. Условія перевозки по Сѣв. Двинѣ крайне незначительны и самый рѣчной флотъ на Двинѣ малочисленъ.

Въ виду указанныхъ выше тарифныхъ ставокъ на даль-

немъ разстояннн вывозъ сибирскаго хлѣба на внутренне рынки Россіи, на Котласъ и въ порты выразился въ слѣдующихъ цифрахъ за время съ 1899 по 1905 г.г.

Годы. На Котласъ. Въ порты. На внутренне рынки. Всего.

Т ы с я ч и п у д о в ъ.

1899	989	2,487	4,698	8,174
1900	1,218	3,761	2,215	7,194
1901	1,198	666	323	2,187
1902	10	92	114	246
1903	380	2,922	480	3,872
1904	4,003	6,317	1,923	12,473
1905	1,855	7,538	3,463	12,856

Если обратить вниманіе на движеніе хлѣбныхъ грузовъ по Сибирской желѣзной дорогѣ, то и здѣсь видно, что транзитное движеніе грузовъ по ней совершается въ очень ограниченныхъ размѣрахъ и проявляется въ перевозкахъ дорогихъ товаровъ; что же касается массовыхъ хлѣбныхъ грузовъ, то они идутъ лишь сравнительно на небольшое разстояніе. Всего хлѣбныхъ грузовъ было перевезено, напр., въ 1904 году 24¹/₂ милл. пудовъ и изъ этого количества доставлено въ Челябинскъ съ ближайшихъ станцій до Петропавловска 15 милл. пудовъ, изъ которыхъ 5 м. передано на Самаро-Златоустовскую дорогу. Точно также доставлено въ Иркутскъ 5 милл. пуд. хлѣба изъ прилежащихъ хлѣбныхъ районовъ. Средній пробѣгъ провозившагося по Сибирской желѣзн. дорогѣ хлѣбнаго груза опредѣлился въ 641 версту. Вотъ то разстояніе, на которое сибирскій хлѣбъ выдерживаетъ желѣзнодорожную перевозку, и эта цифра, яснымъ образомъ указываетъ, что, не говоря уже о транзитномъ вывозѣ, даже внутри Сибири хлѣбъ перемѣщается только между смежными областями и обреченъ на сбытъ только въ такомъ размѣрѣ, въ какомъ нуждаются въ немъ сосѣднія мѣста.

Все это наглядно показываетъ, что сибирскій хлѣбъ об-

речень на замкнутое потребление на мѣстѣ, а если и перевозится изъ одной ближайшей мѣстности въ другую, то пользуется при этомъ преимущественно водными путями—Енисеемъ, Чулымомъ, Томью, Обью, Иртышемъ, Ишимомъ, Тоболомъ, и др. Сибирь, стремясь найти вывозъ для своего хлѣба, начала развивать мукомольное производство, но и въ этомъ отношеніи ей не посчастливилось, такъ какъ съ января 1907 года произведено повышение тарифовъ на муку, что поставило новую преграду для Сибири.

Что касается перевозки ржи и овса, то на внѣсибирскіе—европейскіе—рынки не попало ни одного пуда за все время существованія дороги.

Хлѣбъ не имѣетъ выхода изъ Сибири и потому держится въ такой низкой цѣнѣ, при которой сельское хозяйство становится совершенно безвыгоднымъ: земледѣліе въ Сибири развивалось далеко не въ той степени, какую можно было ожидать, наблюдая переселенческое движеніе въ Сибирь. По свѣдѣніямъ центрального статистическаго комитета, площади посѣва хлѣбовъ въ уѣздахъ, даже ближайшихъ къ линіи Сибирской желѣзной дороги, далеко не увеличивались пропорціонально приросту населенія.

Что сельское хозяйство даже въ наиболѣе выгодно поставленныхъ въ отношеніи сбыта районахъ Сибири находится въ состояніи угнетенномъ, отчетливо показываютъ сравнительныя цифры роста посѣвной площади въ пшеничныхъ районахъ западной Сибири и пшеничныхъ же районахъ Евр. Россіи ¹⁾.

Тогда какъ за десятилѣтіе съ 1895 по 1905 годъ въ губерніяхъ Тобольской и Томской, принявшей за это время массы переселенцевъ, общая площадь посѣвовъ возрасла на 170% въ первой и на 340% во второй, въ Саратовской губ. откуда переселенцы уходятъ въ Сибирь, площадь посѣвовъ за тотъ же періодъ возрасла на 390%, въ Астраханской на

¹⁾ По даннымъ, любезно доставленнымъ депутатомъ Н. Л. Скалозубовымъ.

51%, въ Области войска Донскаго на 60%, а въ Ставропольской губ. даже на 75%.

Посѣвы же исключительно пшеницы въ Tobольской губ., увеличились на 57%, Томской на 50%, а въ Ставропольской на 82%, въ Тверской на 87%.

По расчету на жителя за послѣднее десятилѣтіе площадь распашки въ этихъ сибир. губер. не увеличилась, а уменьшилась.

Наблюдается уже весьма странное явленіе—страна колонизуется, а хозяйство въ своемъ прогрессѣ отстаетъ отъ мѣстностей, перенаселенныхъ. Исторія европейской колонизаціи знаетъ не мало примѣровъ неудачъ колонизаціи прекрасныхъ по климатическимъ и почвеннымъ условіямъ мѣстностей. Достаточно указать на неудачу колонизаціи англичанами, въ царствованіе Елизаветы, Виргиніи, откуда переселенцы разбѣжались и колонизація Виргиніи надолго остановилась. Тоже повторилось съ колонизаціей французской Гвіани при Шуазелѣ—пустынныхъ береговъ рѣкъ Куру и снова при реставраціи и др.

Причины неудачи такихъ колонизацій выясняли парламентскія комиссіи и они находили ихъ, главнымъ образомъ въ томъ, что *переселенцамъ не былъ обезпеченъ сбытъ ихъ продуктовъ*, заработковъ не было, а перейти къ натуральному хозяйству они не могли, такъ какъ на родинѣ перешли уже къ хозяйству денежному.

Вотъ ключъ къ той загадкѣ, какую представляетъ собою сибирское сельское хозяйство.

Чтобы опредѣлить ту цѣну на хлѣбъ, которая остается коренному сибирскому земледѣльцу и переселенцу изъ внутреннихъ губерній при отправкѣ этого хлѣба на международный рынокъ, нужно вычесть изъ существующихъ портовыхъ цѣнъ стоимость желѣзнодорожнаго тарифа при доставкѣ этого хлѣба отъ разныхъ станцій Сибирской желѣзной дороги до порта. Ближайшимъ портомъ для сибирскаго хлѣбнаго экспорта считается Петербургъ. Принимая во вниманіе, что нормальныя среднія цѣны на хлѣбъ, по даннымъ, помѣщеннымъ въ сводахъ товарныхъ цѣнъ, изда-

ваемых министерством торговли и промышленности, для Петербурга за 15-лѣтіе съ 1890—1904 г.г. были равны для пшеницы—94 коп., ржи—77 коп. и овса—70 коп.

При такихъ цѣнахъ въ портѣ мѣстныхъ цѣны на станціяхъ Сибирской желѣзной дороги должны быть таковы:

	Тарифъ до Петербурга съ дополн. сборами 1,03 к. въ копейкахъ.		Цѣна на станціяхъ въ копейкахъ.		
			Пшеница	Рожь	Овесъ
ст. Курганъ	38,36		55,64	38,64	31,64
Омскъ	47,37		46,63	29,63	22,63
Обь	53,82		40,18	23,18	16,19
Красноярскъ . . .	59,97		34,03	17,03	10,03
Канскъ	61,94		32,06	15,06	8,06

Если изъ этихъ, столь низкихъ хлѣбныхъ, цѣнъ вычесть неизбѣжный расходъ на вознагражденіе посредниковъ, на подвозъ хлѣба водою или гужемъ къ станціямъ Сибирской дороги, принимая во вниманіе сибирское бездорожье, хотя 10 коп. на пудъ, то получаются такіе остатки на мѣстахъ производства, которые совершенно исключаютъ всякую возможность сбыта ржи и овса въ портахъ для всѣхъ мѣстъ Сибири. Если и остается сбытъ для сибирской пшеницы, то лишь изъ ближайшихъ районовъ Сибири къ Европейской Россіи, и то лишь прилегающихъ къ желѣзной дорогѣ; что же касается такихъ районовъ, какъ Енисейская губернія, Алтайскій округъ, Семипалатинская область и другія мѣста, болѣе или менѣе отдаленныя отъ сибирской магистрали, куда главнымъ образомъ теперь направляется переселеніе,—то для такихъ мѣстъ и для пшеницы выхода на международный рынокъ нѣтъ, и потому земледѣліе при настоящихъ условіяхъ не можетъ сколько-нибудь широко развиваться. Какъ можетъ развиваться земледѣліе и расти нормально колонизація, напр., Енисейской губернии, когда для вывоза на международный рынокъ цѣна для пшеницы остается отъ 20 до 25 коп. для ст. Красноярскъ, для ржи отъ 5 до 7, а для овса не остается никакой цѣны?

И всѣ эти расчеты основаны на среднихъ нормальныхъ цѣнахъ въ Петербургскомъ портѣ; каково-же будетъ положеніе сибирскаго хлѣбнаго экспорта, когда цѣны на пшеницу, какъ случалось, падали въ портахъ до 80 и 73 коп. на пудъ, какъ это было въ 1895 году?

Такимъ образомъ, всякій російскій земледѣлецъ, соблазненный къ переселенію въ Сибирь всякими льготами и главнымъ образомъ обиліемъ земли, сразу попадаетъ въ такія тяжелыя условія по отношенію сбыта своихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, какихъ онъ не имѣлъ на родинѣ. Переселяясь на берега Тобола, Иртыша, Оби и Енисея, онъ будетъ переплачивать на одномъ лишь провозѣ своего хлѣба въ ближайшій портъ—Петербургъ—слѣдующія суммы:

Переселенцы въ районъ станцій.	Прибывшие изъ губерній Европейской Россіи		
	Юго-Запад- ныхъ.	Малороссій- скихъ.	Централь- ныхъ.
Курганъ	25,36 к.	17,59 к.	16,09 к.
Омскъ	34,37 „	26,60 „	25,10 „
Обь	40,82 „	33,05 „	31,55 „
Красноярскъ. .	46,97 „	39,20 „	37,70 „
Канскъ	48,94 „	41,17 „	39,67 „

Изъ этой таблицы видно, что переселенецъ въ Сибирь не только попадаетъ въ тяжелыя условія для сбыта своихъ продуктовъ, но его еще наказываютъ лишеніемъ пользоваться общимъ тарифомъ со ставкою на далекихъ разстояніяхъ въ $1\frac{1}{2}$ коп. съ пуда и версты при существованіи челябинскаго перелома. Онъ можетъ пользоваться общимъ тарифомъ лишь въ направленіи на востокъ, гдѣ для него нѣтъ сколько-нибудь серьезнаго рынка, а въ направленіи возможнаго сбыта на западъ ему устроена еще запруда въ Челябинскѣ въ видѣ боевыхъ тарифовъ, — какъ для иностраннаго продукта. Для чего увеличивать запашку, когда отправка хлѣба будетъ идти только на доходы дороги, не оставляя ничего земледѣльцу?

Вести, съ одной стороны, интенсивно переселенческое движеніе въ Сибирь, *идѣ возможно только полевое хозяйство,*

и, вмѣстѣ съ тѣмъ рядомъ, сознательно поставленныхъ преградъ тѣхъ же переселенцевъ и коренное мѣстное населеніе наказывать невозможностью сбыта ихъ продуктовъ сельскаго хозяйства,—такая экономическая политика врядъ-ли можетъ быть чѣмъ-нибудь оправдана.

Нѣтъ ничего удивительнаго въ томъ, что цѣна на хлѣбъ въ урожайные годы въ нѣкоторыхъ мѣстахъ Сибири падаетъ до 15 коп. за пудъ. Какой расчетъ земледѣльцу производить хлѣбъ, когда при урожаѣ онъ не выручитъ даже затратъ по уборкѣ хлѣба?

Крайне угнетенное состояніе хлѣбнаго рынка, напр., въ Енисейской губерніи, давно констатировано губернскимъ комитетомъ о нуждахъ сельско-хозяйственной промышленности. Съ проведеніемъ Сибирской желѣзной дороги все притрактовое населеніе, занимавшееся извознымъ промысломъ, при которомъ поглощалась масса сельско-хозяйственныхъ продуктовъ,—вынуждено было съѣсть на землю и исключительно заняться земледѣліемъ. Кромѣ того, за послѣдніе только годы прибыло болѣе 100 тыс. человѣкъ переселенческаго элемента, а рынки для сбыта въ губерніи еще значительно сократились съ упадкомъ золотопромышленности въ краѣ. Для хлѣба Енисейской губерніи нѣтъ выхода ни на востокъ, ни на западъ. Занятіе земледѣліемъ становится уже невыгоднымъ.

Можно-ли дѣйствительно серьезно думать, чтобы развился экспортъ хлѣба и другихъ громоздкихъ дешевыхъ предметовъ, когда этимъ грузамъ до международныхъ рынковъ, напр., изъ Енисейской губерніи, нужно пробѣжать по желѣзнымъ дорогамъ половину Азіи и почти всю Европу? А между тѣмъ размѣръ возможнаго экспорта хлѣба изъ предѣловъ Енисейской губерніи еще совѣщаніемъ 1898 года опредѣлялся въ 3.200.000 пудовъ. Эти исчисленія подтверждались и мнѣніемъ управляющаго государственными имуществами Енисейской губерніи г. Духовича ¹⁾, ко-

¹⁾ Журналъ комитета управленія водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ отъ 18 марта 1903 года № 223.

торый находилъ, что только 4 южныхъ уѣзда Енисейской губерніи въ ближайшемъ будущемъ, при заселеніи края, могутъ дать излишекъ хлѣба, подлежащій къ вывозу, въ 20 милліоновъ пудовъ. Въ настоящее же время населеніе губерніи вынуждено ограничивать производство хлѣба, за отсутствіемъ рынковъ сбыта. Количество же хлѣба, возможнаго къ экспорту изъ Западной Сибири, можно считать уже теперь въ нѣсколько десятковъ милліоновъ пудовъ.

Къ сожалѣнію, и индустрія въ Сибири, которая могла бы поглощать избытки сельско-хозяйственныхъ продуктовъ и свободныя руки, развивается такъ слабо и медленно по тѣмъ-же, главнымъ образомъ, причинамъ, т. е. по отсутствію въ краѣ путей, о чемъ будетъ говориться ниже, такъ что она ни въ какомъ случаѣ не можетъ удовлетворять назрѣвшихъ потребностей въ сбытѣ столь быстро нарастающихъ, съ приростомъ населенія въ Сибирь, земледѣльческихъ продуктовъ.

Положеніе становится весьма угрожающимъ, если не будетъ немедленно принятъ рядъ мѣръ, и можетъ дѣйствительно случиться, въ недалекомъ будущемъ, что вся эта переселенческая масса, разъ сдвинувшись съ мѣста, въ поискахъ лучшей жизни, будетъ находиться въ постоянномъ движеніи, ища и не находя надлежащихъ условій для своего устройства, и будетъ требовать со стороны государства все новыхъ и новыхъ расходовъ на свое устройство, пропитаніе и матеріальную поддержку. Приведя въ полное разстройство уже сложившійся хозяйственно-экономическій укладъ мѣстнаго коренного и ранѣе устроившагося переселенческаго элемента, эта масса можетъ увеличить въ сильной степени обратный переселенческій потокъ въ Россію и создать новыя серьезныя затрудненія вмѣсто того, чтобы прочно водвориться на новыхъ мѣстахъ и улучшить свое благосостояніе, котораго она не имѣла на родинѣ. Въ населеніи утратится вѣра въ возможность улучшения его быта путемъ переселенія въ Сибирь, и колонизація Сибири, и эксплуатація неисчерпаемыхъ богатствъ ея можетъ отдалиться на долгіе годы.

По вычисленіямъ, основаннымъ на данныхъ мин. путей сообщенія за послѣдніе 3 года (1905, 1906 и 1907), процентъ возвращающихся обратно переселенцевъ по самому минимальному подсчету достигаетъ 34-хъ изъ 100 переселяющихся; лишь 66 остаются въ Сибири, остальные возвращаются послѣ безуспѣшныхъ попытокъ надежно устроить свое хозяйство *).

Всѣ мѣры должны быть направлены къ облегченію сбыта сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, и съ этою цѣлью должны быть открыты всѣ доступные выходы сибирскому хлѣбу на внѣшніе рынки.

Какъ на одну изъ мѣръ, устраняющихъ до нѣкоторой степени тяжелыя условія для экспорта сибирскаго хлѣба, указываютъ на необходимость отмѣны челябинскаго тарифнаго перелома и установленіе пониженнаго тарифа (отъ $\frac{1}{87}$ до $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты) для перевозки хлѣба изъ Сибири до балтійскихъ портовъ. Уничтоженіе челябинскаго перелома, какъ карательной, жестокой и несправедливой мѣры для сибирскаго земледѣлія, необходимо въ самомъ непродолжительномъ времени. Эта мѣра уменьшитъ стоимость доставки хлѣба, какъ отмѣчено выше, отъ 1 до 8 коп. на пудъ, она продвинетъ разстояніе для экспортируемаго хлѣба нѣсколько на востокъ по желѣзной дорогѣ и вглубь страны, какъ и сокращеніе разстоянія рельсовой линіи вслѣдствіе постройки сѣверной желѣзной дороги, но это вліяніе будетъ все же весьма ограничено.

Достаточно извѣстно, какъ отнеслось къ этому вопросу совѣщаніе, состоявшееся осенью прошлаго года при министерствѣ торговли и промышленности о высотѣ хлѣбныхъ цѣвъ на внутреннихъ рынкахъ. Совѣщаніе это высказалось противъ отмѣны перелома даже въ такое время, когда на внутреннихъ рынкахъ хлѣбные цѣны были непомѣрно вздуты. Одинъ вопросъ объ отмѣнѣ челябинскаго пере-

*) По даннымъ деп. Н. Л. Скалозубова.

лома вызываетъ панику среди землевладѣльцевъ и хлѣбныхъ торговцевъ Европейской Россіи.

Уничтоженіе челябинскаго перелома одно само по себѣ все же далеко еще не можетъ удовлетворить крайне назрѣвшей потребности Сибири въ сбытѣ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ. Даже безъ перелома, примѣняя лишь существующій нынѣ нормальный хлѣбный тарифъ, который для Сибири будетъ $\frac{1}{80}$ коп. съ пуда и версты, то и въ этомъ случаѣ отъ станціи Оби до Петербурга доставка хлѣба будетъ стоить около 46 коп., а отъ Красноярска—54 коп., и это безъ дополнительнаго сбора, посреднической прибыли и безъ стоимости подвоза хлѣба къ указаннымъ станціямъ желѣзной дороги, а такой расходъ вмѣстѣ взятый является запретительнымъ по отношенію экспорта хлѣба.

Что-же касается вопроса дальнѣйшаго пониженія тарифа до $\frac{1}{100}$ съ пуда и версты, какъ предлагается нѣкоторыми лицами, то таковое хотя и крайне желательно, но какъ убыточное для нашихъ желѣзныхъ дорогъ, врядъ-ли возможно, особенно при настоящемъ финансовомъ положеніи страны и при ежегодныхъ дефицитахъ отъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ за послѣдніе годы отъ 50—100 милл. рублей; но и эта мѣра далеко не разрѣшитъ всецѣло вопроса хлѣбнаго экспорта.

Эксплуатаціонные расходы нашихъ желѣзныхъ дорогъ, по даннымъ министерства путей сообщенія, составляли до недавняго времени $\frac{1}{75}$ — $\frac{1}{80}$ коп. съ пуда и версты, за послѣдніе-же годы вслѣдствіе вздорожанія топлива и рабочихъ рукъ эти эксплуатаціонные расходы желѣзныхъ дорогъ значительно повысились. Дальнѣйшее пониженіе тарифа дѣлаетъ перевозку уже субсидіей за счетъ общихъ ресурсовъ государства. Кромѣ того, хлынувшій къ портамъ сибирскій хлѣбъ, дѣйствительно,—можетъ загроздить желѣзныя дороги центральной Россіи, какъ это наблюдалось уже раньше при сравнительно ограниченнхъ доставкахъ, вызвать тѣмъ замѣшательство въ хлѣбной тор-

говлѣ и необходимость новыхъ громадныхъ затратъ на усиленіе подвижного состава рельсовой сѣти, на устройство, можетъ быть, новыхъ спрямленій и даже новыхъ линий желѣзныхъ дорогъ и оборудованіе портовъ.

Вообще, самъ по себѣ рельсовый путь, въ силу своихъ органическихъ свойствъ, представляется при громадныхъ сибирскихъ разстояніяхъ недоступнымъ для массовыхъ перевозокъ сырья. Сибирская дорога работает полнымъ графикомъ и приноситъ убытокъ, что происходитъ не отъ недостатка груза, а отъ низкихъ тарифовъ, неспособныхъ оправдать эксплуатаціонныхъ расходовъ.

По Сибирской желѣзной дорогѣ было перевезено въ 1897 г. 21.078.000 пуд., въ 1904 г. уже 65.221.000 милл., а въ 1906 г. до 100 милл. За 9 только лѣтъ провозъ повысился почти въ 5 разъ, и коммерческая служба Сибирской дороги полагаетъ, что даже въ ближайшее время цифры эти увеличатся до 180 милл. пуд., не считая маньчжурскаго транзита. Одинъ только такъ называемый Алтайскій округъ, при осуществленіи южно-сибирской вѣтви желѣзной дороги, дастъ до 60 милл. пудовъ груза.

Сибирь уже достаточно испытала провозоспособность Сибирской желѣзной дороги, которая за послѣдніе годы почти вовсе упразднила перевозку частныхъ грузовъ. Приѣмъ грузовъ былъ прекращенъ на все время войны съ Японіей, затѣмъ онъ снова былъ закрытъ по случаю возвращенія войскъ, въ послѣднее время повторилось то же самое по случаю скорѣйшей доставки продовольственнаго хлѣба въ Россію.

Все это страшно тяжело отражается на торгово-промышленной жизни Сибири. Но дѣло здѣсь заключается не въ одной только слабой пропускной способности рельсоваго пути, а главнымъ образомъ въ его дороговизнѣ, при большихъ разстояніяхъ, совершенно непосильной для всѣхъ малощѣпныхъ и громоздкихъ грузовъ, которыми именно и богата Сибирь. И вопроса этого не разрѣшать ни вторая колея, ни развѣзды, ни даже проложеніе другихъ линий

для пересѣченія Урала. Всѣ эти мѣры повліяють лишь на ускореніе доставки грузовъ, но онѣ не устраняють значеніе огромныхъ разстояній, не поспособствуютъ сколько-нибудь серьезно къ удешевленію тарифа, не сдѣлають дешевле провозной платы на хлѣбъ и другіе громоздкіе и малоцѣнные продукты ни отъ Оби до Ревеля, ни отъ Красноярска до Петербурга.

Мы потому такъ подробно остановились на возможности экспорта сибирскаго хлѣба, что съ этимъ вопросомъ неразрывно связанъ столь злободневный вопросъ въ настоящее время, какъ колонизація Сибири земледѣльческимъ населеніемъ изъ Россіи. Въ такомъ же положеніи по отношенію экспорта находятся и другіе продукты сельскаго хозяйства и все сибирское сырье разныхъ категорій: конопля и конопляное сѣмя, ленъ, пенька, крупчатка, спиртъ, продукты животноводства (кожи, сало, волосъ, шерсть, щетина, кости, рога) и особенно все громоздское дешевое сырье и малоцѣнные продукты, какъ-то: лѣсъ, графитъ, асбестъ и разныя руды, разработка и отправка которыхъ можетъ начаться только при дешевомъ водномъ пути.

А между тѣмъ въ Сибири есть могучіе водные пути, какихъ нѣтъ во всемъ мірѣ—такія рѣки, какъ Обь, Енисей, по которымъ безъ перегрузки морскіе пароходы могутъ подниматься отъ устья вверхъ слишкомъ на 2,000 верстъ. Эти рѣки прорѣзываютъ Сибирь поперекъ отъ границы Китая до береговъ Ледовитаго океана; въ эти рѣки впадаютъ такіе притоки, какъ Тура, Тоболъ, Иртышъ, Ангара, Подкаменная и Нижняя Тунгузки,—все это большія судоходныя рѣки, прорѣзываютія Сибирь во всѣхъ направленіяхъ и являющіяся такими естественными, такими легкими и дешевыми путями. Всѣ эти водяные пути ведутъ въ океанъ, открывающій доступъ за границу, которымъ пользовались ши роко наши русскіе промышленники и торговцы еще 300 лѣтъ тому назадъ. Практика торговыхъ сношеній въ новѣйшее время уже показала, что суда, приходившія въ 1897 и 1898 г. г. съ иностранными товарами къ устьямъ

сибирскихъ рѣкъ Оби и Енисея, принимали въ обратный путь на доставку сибирскую пшеницу и сибирское сырье, и фрахтъ устанавливается по 16 коп. съ пуда до Лондона, считая, кромѣ того, за сплавъ по рѣкамъ съ верховьевъ до перегрузочныхъ пунктовъ въ устьяхъ рѣкъ въ томъ-же размѣрѣ, что составить 32—30 коп.; а въ будущемъ, при установленіи правильныхъ торговыхъ сношеній, фрахты эти могутъ еще понизиться. Принимая во вниманіе среднюю цѣну пшеницы на лондонскомъ рынкѣ 1 р. 5—1 р. 10 коп., за вычетомъ стоимости провоза, останется для цѣны на мѣстѣ 75—80 коп. на пудъ, а это ставитъ вопросъ объ экспортѣ сибирскаго хлѣба совершенно въ иное положеніе чѣмъ теперь. Очевидно, что путь для этого экспорта—Карское море и Ледовитый океанъ, въ немъ надежда сибирскаго земледѣлія и разрѣшеніе вопроса колонизаціи Сибири, и къ его осуществленію необходимо стремиться во что-бы то ни стало. Въ сѣверномъ морскомъ пути лежитъ рѣшеніе сибирскаго грузового вопроса, въ немъ надежда на возможность пробужденія сибирскаго массоваго экспорта. И нѣтъ сомнѣній, что въ будущемъ, когда путь будетъ достаточно оборудованъ, въ устьяхъ сибирскихъ рѣкъ создадутся свои отпускные порты со складами и со всѣми приспособленіями для перегрузокъ и элеваторами.

Правильная и широкая эксплуатація огромныхъ лѣсныхъ богатствъ Тобольской и Енисейской губерній можетъ начаться только при существованіи морского пути. Можно съ увѣренностью сказать, что лѣсъ никогда не пойдетъ по желѣзнымъ дорогамъ на внѣшній рынокъ. Эти лѣса будутъ по прежнему выгорать ежегодно на огромныхъ пространствахъ, не принося никакого дохода ни населенію, ни государству. Уже теперь въ незначительныхъ размѣрахъ лѣсъ, сплавленный по притокамъ и распиленный на тюменскихъ лѣсопилкахъ, начинаетъ проникать по Пермь-Котласской дорогѣ къ Архангельску и оттуда за границу. Для лѣсовъ-же восточнѣе Тюмени, всей средней и сѣверной части Тобольской губерніи, составляющихъ нѣсколько милліоновъ деся-

тинъ, нѣтъ никакого выхода, кромѣ ничтожнаго мѣстнаго потребления; въ томъ-же положеніи находятся лѣса и Енисейской губерніи, исчисляемые инж. Жбиковскимъ въ 100 милл. десятинъ. Однѣ прибрежныя полосы рѣкъ и притоковъ могутъ дать громадныя избытки лѣса для экспорта. Беря для примѣра одинъ изъ притоковъ Енисея, Ангару, гдѣ лѣса тоже славятся своими качествами и считая только прибрежную полосу на протяженіи лишь части Ангары въ 1000 верстъ, г. Жбиковскій опредѣляетъ возможный ежегодный отпускъ только изъ этого района не менѣе 14 м. пудовъ. Эти исчисления были подтверждены и управляющимъ государственными имуществами Енисейской губерніи, г. Духовичемъ, который находилъ, что исчисленный вывозъ 14.000.000 пуд. лѣса является тѣмъ минимумомъ, на который можно рассчитывать. Если принять во вниманіе р. Енисей и другіе его притоки на протяженіи десятка тысячъ верстъ, то запасы лѣса будутъ огромны. Адмиралъ Макаровъ, интересовавшійся возникновеніемъ экспорта лѣса изъ Енисея за границу, находилъ его весьма хорошимъ по качеству. По его указанію, однимъ изъ мѣстныхъ промышленниковъ было заготовлено до 1500 брусевъ лѣса въ Енисейскомъ уѣздѣ и по Ангарту и на судахъ доставлено въ устье къ перегрузному пункту, но за неприходомъ „Ермака“ и за прекращеніемъ плаваній по Карскому морю лѣсъ этотъ, какъ упоминалось ранѣе, и по настоящее время догниваетъ тамъ и разносится весенними водами. Представитель главнаго управленія землеустройства и земледѣлія, на совѣщаніи 1907 года при министерствѣ торговли и промышленности указалъ, что нынѣ въ лѣсномъ департаментѣ имѣется ходатайство К^о нижегородскихъ купцовъ, предполагающихъ обширную заготовку лѣса по рѣкѣ Енисею для экспорта за границу. По даннымъ, имѣющимся въ лѣсномъ департаментѣ, въ области между Красноярскомъ и Енисейскомъ наиболѣе цѣнные породы изъ лѣсныхъ насажденій составляютъ сосна и лиственница, которыя въ нѣкоторыхъ дачахъ занимаютъ $\frac{7}{10}$ общей площади насажденій. Для характе-

ристики качества лѣса можетъ служить то обстоятельство, что даже самое сѣверное лѣсничество, Енисейское, отпускаетъ бревна 9—24 арш. длины и 6—10 верш. въ верхнемъ отрубѣ. Къ сѣверу отъ Енисейска лѣсничествъ пока нѣтъ и лѣса недостаточно обследованы. Но всѣ эти громоздкіе и малоцѣнные грузы ждутъ морского пути и могутъ двинуться какъ обратные при низкомъ вывозномъ тарифѣ. Енисейскій губернский комитетъ о нуждахъ сельско-хозяйственной промышленности, говоря о лѣсныхъ богатствахъ Енисейской губерніи и особенно Енисейскаго уѣзда, говорить, что еслибы этотъ лѣсъ могъ вывозиться черезъ устье рѣки Енисея въ Англію, а это возможно лишь въ томъ случаѣ, когда предназначенныя для вывоза лѣсныхъ матеріаловъ суда привозили бы какие-либо товары въ Енисейскую губернію и когда поэтому лѣсъ вывозился-бы обратными рейсами, не требующими высокаго фрахта,—то лѣсная промышленность получила бы настолько большое развитіе, что участие въ ней населенія спасло бы послѣднее отъ большихъ бѣдствій.

Опыты экспорта лѣса даже въ необработанномъ видѣ произведенные «Товариществомъ пароходства» изъ Енисея на лондонскій рынокъ, доказали полную возможность развитія этого дѣла, при условіи, конечно, если лѣсъ будетъ пока экспортироваться какъ обратный грузъ для судовъ, привезшихъ товары. Низовья рѣкъ Оби и Енисея съ ихъ притоками и озера, разбросанныя въ тундрѣ, изобилуютъ самыми разнообразными цѣнными рыбными породами, какъ нельма, мokusунъ, чирь, осетръ, стерлядь, туруханская сельдь, которыя ловятся въ настоящее время въ относительно ничтожномъ количествѣ, главнымъ образомъ потому, что всѣ эти мѣста лежатъ далеко отъ крупныхъ рынковъ Сибири и Европейской Россіи. То обстоятельство, что эти богатые рыбы мѣста лежатъ на морскомъ пути изъ Сибири въ Европу, является очень благопріятнымъ признакомъ для развитія рыбнаго дѣла въ низовьяхъ Оби и Енисея. При существованіи морского пути къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ рыбное

дѣло могло бы вырасти въ крупную отрасль промышленности. Тогда только около устьевъ Енисея и Оби и по берегамъ Ледовитаго океана возникнуть факторіи, гдѣ будетъ производиться не только рыбный, но и дельфинный, моржевый и тюлений промыслы. Расширеніе и упорядоченіе этихъ отраслей промышленности, несомнѣнно, дало бы хорошій заработокъ населенію и улучшило бы экономическое положеніе инородцевъ, занимающихся рыбнымъ промысломъ. Разработка въ Туруханскомъ краѣ графита, который, если только по качествамъ своимъ найдетъ сбытъ на русскихъ и иностранныхъ заводахъ, получающихъ графитъ главнымъ образомъ по дорогой цѣнѣ съ о. Цейлона,—можетъ одинъ дать неисчерпаемый источникъ для вывоза, а эта новая отрасль промышленности въ низовьяхъ Енисея, въ связи съ разработкой прекрасныхъ залежей каменнаго угля, оживитъ пустынный сѣверный край.

Съ сѣвернымъ морскимъ путемъ связанъ весьма важный вопросъ развитія пароходства въ Ледовитомъ океанѣ и по рѣкѣ Енисею. Важность развитія такого пароходства уже давно признана правительствомъ, которое употребляетъ всѣ усилія, вплоть до субсидированія, какъ это объявляется теперь по случаю введенной въ р. Енисей казенной рѣчной флотиліи, частной инициативы въ этомъ направленіи. Субсидированіе явится прямо ненужнымъ и затрата государственныхъ средствъ — безцѣльной, если правительствомъ будетъ рѣшенъ вопросъ въ положительномъ смыслѣ о безпошлинномъ пропускѣ иностранныхъ товаровъ черезъ Карское море въ устья Оби и Енисея на прежнихъ условіяхъ. Если въ настоящее время пароходное дѣло на рѣкѣ Енисей влачить свое существованіе за недостаткомъ грузовъ даже при незначительномъ числѣ пароходовъ на рѣкѣ, и правительство вынуждено само эксплуатировать введенную въ 1905 году на р. Енисей рѣчную флотилію, затрачивая на это значительныя суммы изъ средствъ государственнаго казначейства и готово отдать эту флотилію не только, даромъ, но еще приплачивать въ теченіе 10 лѣтъ ежегодно

субсидію за поддержаніе правильныхъ рейсовъ, то беспошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ въ устье Енисея сразу рѣзко подвинулъ бы вопросъ о развитіи пароходства, притомъ безъ всякихъ субсидій со стороны государства, разъ будетъ выдвинутъ вопросъ о широкой поставкѣ пароходнаго дѣла. Торговля и промышленность по бассейну рѣки Енисея и внутреннія сношенія слишкомъ слабо развиты для того, чтобы въ настоящее время могла проявиться широкая инициатива въ рѣчныхъ пароходныхъ предпріятіяхъ. Такая инициатива можетъ проявиться, и сибирское пароходное дѣло сразу встать на ноги только въ томъ случаѣ, если будетъ поставлена общая, достаточно широкая цѣль, если явится большое дѣло, которое гарантируетъ пароходчикамъ грузы во всѣхъ направленіяхъ, а такой цѣлью можетъ сдѣлаться только открытый морской путь и беспошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь, распредѣленіе иностранныхъ товаровъ по различнымъ районамъ и вывозъ оттуда разныхъ громоздкихъ, малоцѣнныхъ продуктовъ и всякаго сырья. Тогда и казенная рѣчная флотилія на Енисей получила бы иную цѣнность. На этотъ рѣчной и морской путь могутъ быть привлечены грузы изъ сопредѣльныхъ верховьямъ сибирскихъ рѣкъ областей Монголіи. Прохожденіе же транзита по рѣкамъ оживило бы экономическую жизнь ихъ побережій, способствовало бы развитію торговыхъ сношеній съ Монголіей.

Развитіе торговаго обмѣна между обширнѣйшими областями бассейновъ Оби и Енисея съ одной стороны и Европой съ другой не только произведетъ экономическій подъемъ Сибири, но оживить и сѣверъ Россіи. Торжественно открытый въ 1899 году портъ Александровскъ на Мурманѣ, несмотря на существованіе порто-франко по мурманскому побережью для мѣстнаго населенія, которое, не принося никакого ущерба для русской промышленности и торговли, облегчаетъ лишь жизнь людей, заброшенныхъ вдали отъ центровъ, остается по прежнему пустыннымъ пунктомъ, въ виду своей изолированности и слабой населенности береговъ.

Иная перспектива открывается для существованія порта на Мурманѣ, когда онъ окажется стоящимъ на большой морской дорогѣ между Азіатскимъ и Европейскимъ континентами. Только тогда онъ неизбѣжно долженъ будетъ сдѣлаться угольной станціей для судовъ и крупнымъ складочнымъ пунктомъ для русскихъ и иностранныхъ товаровъ, направляемыхъ сѣвернымъ морскимъ путемъ въ великія сибирскія рѣки. За судами, идущими съ товарами въ Сибирь, смѣло пойдутъ въ Карское море поморы промышленности за богатой добычей звѣря и рыбы въ нетронутыхъ водахъ.

Наше сѣверное побережье Европейской Россіи и около устьевъ сибирскихъ рѣкъ въ торгово-промышленномъ отношеніи, пожалуй, едва-ли не былс гораздо оживленнѣе нѣсколько сотъ лѣтъ тому назадъ, о чемъ краснорѣчиво свидѣтельствуютъ многочисленные кресты и развалины избъ по берегамъ Ледовитаго океана, чѣмъ теперь.

Вотъ къ чему привела та таможенная политика, которая, со времени тобольскаго воеводы кн. Куракина, закрывшаго сѣверный морской путь, чтобы «казнѣ въ пошлинахъ потери не было», тяготѣетъ надъ далекими окраинами и до настоящаго времени.

Если среди самыхъ высоко развитыхъ въ торгово-промышленномъ отношеніи странъ можно наблюдать мѣстности на положеніи порто-франко, какъ, напр., нѣкоторые округа департамента французской Верхней Савойи, жители которой, благодаря особенностямъ географическаго положенія и расположенію границъ своихъ округовъ Тонона, Бонневиля и др., на извѣстной полосѣ, примыкающей къ Швейцаріи, имѣютъ право беспошлиннаго ввоза всѣхъ иностранныхъ товаровъ (за исключеніемъ пороха и табака), то примѣненіе принципа одинаковости таможенныхъ ставокъ ко всѣмъ частямъ такой колоссальной Имперіи, какъ Россія, едва-ли является цѣлесообразнымъ.

Не менѣе важны для Сибири сѣверный морской путь и беспошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ съ точки зрѣ-

нія предметовъ ввоза. Когда стоимость провоза грузовъ для нашей внутренней заводско-фабричной промышленности въ Сибирь стоитъ, напр., для 1-го класса товаровъ отъ Москвы до Томска 1 р. 94 к. и до Иркутска 2 р. 34 к., для 2-го класса 1 р. 75 к. и 2 р. 18 к., для 3-го класса 1 р. 45 к. и 1 р. 95 к. и т. д., то можно себѣ представить, во что обойдутся всѣ эти производимые въ Россіи продукты въ разныхъ углахъ Сибири и какъ тяжело все это ложится на бюджетъ сибирскаго обывателя и чѣмъ дальше отъ желѣзной дорогъ, рѣкъ, городовъ и трактовъ, тѣмъ дороже и тяжелѣе, если принять во внимание исключительное сибирское бездорожье и неизбѣжный рядъ коммисіонеровъ и торговцевъ, черезъ руки которыхъ пройдутъ эти товары. Что-же касается до иностранныхъ продуктовъ, которыхъ Россія вовсе не производитъ и въ которыхъ Сибирь такъ же нуждается, какъ и Россія, то стоимость ихъ достигаетъ весьма значительныхъ размѣровъ; вотъ почему и тяжесть покровительственныхъ пошлинъ неодинаково чувствуется по ту и по эту сторону Урала,—для Сибири она является несравненно тяжелѣе, чѣмъ для Урала. И чтобы удешевить эту жизнь въ Сибири, кромѣ предметовъ первой необходимости, домашняго хозяйства, требуется не одинъ десятокъ самыхъ разнообразныхъ предметовъ. Если не сибирское население, которое привыкло изстари оплачивать высокою цѣною продукты россійской фабрично-заводской промышленности, то всякій новый колонизаторъ, направляемый всѣми мѣрами въ Сибирь, въ правѣ требовать, чтобы стоимость покупаемыхъ имъ предметовъ первой необходимости и житейскаго обихода не отличалась рѣзко по своей величинѣ отъ той, какую онъ имѣлъ на родинѣ.

Условія жизни на новомъ мѣстѣ будутъ по прежнему оставаться невозможными, когда общая дороговизна предметовъ будетъ поглощать весь заработокъ населенія. Съ одной стороны, колонизаторъ поставленъ, какъ мы видѣли раньше, въ невозможныя условія сбыта своихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, съ другой—тяжесть покровитель-

ственныхъ пошлинъ, которую онъ испытывалъ на родинѣ, на новомъ мѣстѣ, въ Сибири, становится уже непосильной. И нѣтъ ничего удивительнаго, что колонизаторъ, не найдя въ Сибири тѣхъ условій, которыя необходимы земледѣльцу, бѣжитъ обратно на старыя мѣста, — а если и остается, то его платежныя и покупательныя средства въ большинствѣ случаевъ мало чѣмъ отличаются отъ прежняго состоянія.

Еще большее значеніе имѣетъ беспошлинный ввозъ тѣхъ продуктовъ, которые нужны для улучшенія земледѣльческой культуры и для возникновенія фабричной, заводской и кустарной промышленности. Богатства Сибири неисчислимы; на всемъ этомъ огромномъ пространствѣ отъ Урала до Байкала и отъ китайской границы до Ледовитаго океана открыты самые разнообразныя металлы, руды и полезныя ископаемыя: золото, серебро, мѣдь, желѣзо, марганецъ, графитъ, асбестъ, слюда, каменный уголь и др., имѣются и разнообразныя сырые матеріалы для обрабатывающей промышленности; но для того, чтобы ими овладѣть, ихъ нужно вырыть изъ земли, нужно ихъ обработать, нужно сдѣлать изъ сырого матеріала товаръ, для этого нужны самыя разнообразныя машины и инструменты, нужно желѣзо и сталь и всякіе металлы, для этого нужны химическіе продукты и десятки другихъ предметовъ для всѣхъ тѣхъ производствъ, которыя уже намѣчены жизнью.

Всякое оборудованіе фабрики, завода, постройка парохода—все это въ Сибири стоитъ гораздо дороже, чѣмъ въ Россіи. Кстати замѣтить, что рейсирующий въ настоящее время по рѣкѣ Енисею рѣчной флотъ созданъ на половину изъ судовъ, пришедшихъ въ разное время сѣвернымъ морскимъ путемъ изъ европейскихъ портовъ. Подвозка тяжелыхъ машинныхъ частей и паровиковъ даже на короткомъ сравнительно разстояніи, вслѣдствіе сибирскаго бездорожья, обходится въ чудовищныя цѣны,—въ такомъ-же положеніи находился-бы и вывозъ всѣхъ тѣхъ продуктовъ сибирской промышленности, которые должны были бы искать для своего сбыта далекихъ внѣшнихъ рынковъ. Вотъ почему

главнымъ образомъ, горная и обрабатывающая промышленность въ Сибири не получили до сего времени того развитія, на которое они имѣютъ полное право рассчитывать. Всю эту тяжесть могла выдержать до сихъ поръ только сибирская золотопромышленность, продукты которой не боятся никакихъ перевозокъ; за послѣднее время возникла еще въ нѣкоторыхъ пунктахъ угольная промышленность по желѣзной дорогѣ.

Вся остальная фабрично-заводская промышленность Сибири исчислялась на сумму около 44.500.000 рублей, съ числомъ рабочихъ около 46.000 *). Вся эта промышленность равна 3 — 4 большимъ фабрикамъ Европейской Россіи. Только сѣверный морской путь и безпошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ могутъ дать Сибири и дешевыя машины, и необходимые продукты, и капиталы и оживить сибирское земледѣліе и сибирскую промышленность, которая въ свою очередь дастъ сибирской желѣзной дорогѣ болѣе цѣнные товары, способные выдерживать высокіе тарифы по желѣзнымъ дорогамъ во всѣхъ направленіяхъ на далекихъ разстояніяхъ. Только при этихъ условіяхъ можетъ начаться правильная колонизація края и развитіе производительныхъ силъ огромной и богатой страны и Сибирь дѣйствительно можетъ сдѣлаться одной изъ богатѣйшихъ и населенныхъ странъ. Широкое развитіе добывающей и обрабатывающей промышленности въ Сибири дастъ многомилліонные доходы государству въ видѣ горной и оброчной подати при эксплуатаціи ископаемыхъ богатствъ, лѣсовъ и отъ развитія торговли и повышенія платежныхъ средствъ населенія,—вмѣстѣ съ тѣмъ увеличить и емкость внутренняго сибирскаго рынка для мѣстнаго хлѣба.

Кромѣ разрѣшенія безпошлиннаго ввоза иностранныхъ товаровъ. Въ нѣкоторыхъ ходатайствахъ, поданныхъ въ министерство торговли и промышленности въ 1907 г., было указано, между прочимъ, на желательность и необходимость

*) З. Вольскій «Вся Сибирь» 1908 г.

ввоза въ Сибирь и нѣкоторыхъ предметовъ русской промышленности на льготныхъ условіяхъ, а именно: кирпичнаго чая и русскаго сахара. Какъ извѣстно, ввозъ кирпичнаго чая черезъ устья сибирскихъ рѣкъ одно время допускался со взысканіемъ пошлины, установленной для чая по иркутской таможенѣ—въ размѣрѣ 3 р. 75 к. съ пуда, затѣмъ эта пошлина была повышена для Енисея до 6 р. съ пуда и для р. Оби 6 р. 75 к.; этимъ повышеніемъ стоимость доставки существовавшимъ еще въ то время старымъ сухопутнымъ монгольскимъ путемъ и морскимъ по Ледовитому океану была сравнена, и преференсъ въ пользу морского пути оставался лишь въ скорости доставки груза. Теперь же, съ проведеніемъ Сибирской дороги до Амура и Восточно-Китайской дороги, условія доставки чая существенно измѣнились и далеко не въ пользу сѣвернаго морского пути. При этихъ измѣнившихся условіяхъ кирпичный чай не пошелъ бы морскимъ путемъ черезъ Карское море не только при обложеніи его пошлиной, установленной въ 1898 г. для сибирскихъ рѣкъ—въ 6 р. и 6 р. 75 к., но и при обложеніи его пошлиной иркутской таможни. Для наглядности здѣсь не лишне будетъ привести сравнительную таблицу стоимости доставки одного цибика кирпичнаго чая изъ Ханькоу желѣзнодорожнымъ и морскимъ путемъ въ Красноярскъ, представленную въ министерство торговли и промышленности чаоторговцемъ г. Молчановымъ.

Через Владивостокъ въ Красноярскъ.

Стоимость 1 ящ.	
вѣс. 5 ¹ / ₂ п. . .	40 р. — к.
Провозъ Хань-коу - Красноярскъ съ пуда 2 р. 25—43 съ укупоркою 6 пуд. . . .	13 р. 53 к.
Страхование въ рубляхъ 58,37 по 1 ⁰ / ₀ . . .	— р. 58 к.
Пошлинъ съ 5 ¹ / ₂ пуд. по 3 р. 75 коп. . . .	20 р. 63 к.
Мелкіе расходы на ящикъ . .	— р. 50 к.
	75 р. 24 к.

Через Гамбургъ Енисей-Красноярскъ.

Стоимость ящ. 40 р. — к.	
Провозъ Хань-коу-Гамбургъ 1 р. 80 к.	
Страховка до Гамбурга ³ / ₄ 0/0 — р. 36 к.	
Провозъ Гамбургъ-Красноярскъ . . .	6 р. — к.
Страховка Гамбургъ-Красноярскъ въ суммѣ 12 ⁰ / ₀ . .	6 р. 50 к.
	54 р. 66 к.

Въ этомъ разсчетѣ г. Молчанова для доставки черезъ Гамбургъ-Енисей не помѣщено вовсе мелкихъ расходовъ на ящикъ, которые должны быть значительно выше при необорудованности пути на разныя перегрузки изъ морскихъ судовъ въ рѣчныя и въ разныхъ мѣстахъ, и самый фрахтъ установленъ отъ Гамбурга до Красноярска весьма низкій, въ особенности въ первое время, но и при этомъ исчисленіи, если прибавить прежнюю пошлину въ размѣрѣ 6 р. съ пуда, стоимость цибика чая обойдется въ Красноярскѣ въ 87 р. 66 к. т. е. на 12 р. 42 к. дороже, чѣмъ желѣзнодорожнымъ путемъ, при наложеніи же на него пошлины иркутской таможни, стоимость цибика обойдется въ 75 р. 29 к., также не дешевле, чѣмъ желѣзнодорожнымъ путемъ даже при исчисленіи г. Молчанова. Отсюда ясно усматривается, что кирпичный чай и при обложеніи его пошлиной иркутской таможни вовсе не пойдетъ морскимъ путемъ въ Сибирь.

Между тѣмъ привлеченіе этого груза на морской путь черезъ Карское море весьма желательно, такъ какъ онъ одинъ составилъ-бы уже серьезный грузъ для судовъ, идущихъ къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ, съ одной стороны, и съ другой—удушевленіе этого продукта. сложеніемъ съ него пошлыны имѣло-бы большое значеніе для бѣднѣйшаго населенія Сибири, главнаго потребителя кирпичнаго чая, который служить, какъ инородческому, такъ и русскому населенію въ Сибири однимъ изъ главнѣйшихъ пищевыхъ продуктовъ

Тожѣ можно сказать и по отношенію льготнаго ввоза этимъ путемъ русскаго сахара, потребление котораго весьма ограничено по своей дороговизнѣ и недоступности во многихъ районахъ Сибири, особенно сѣверныхъ, среди инородческихъ племенъ.

Въ ходатайствахъ своихъ предприниматели просили не о сложеніи пошлыны на иностранный сахаръ, котораго ввозить не предполагали, а о сложеніи акциза, въ размѣрѣ 1 р. 75 к. съ пуда, на русскій сахаръ, т. е. приравнять этотъ товаръ къ заграничному экспорту русскаго сахара, для котораго акцизъ возвращается. Такая мѣра не принесла бы никакого вреда для русской сахарной промышленности, а напротивъ, лишь усилила бы потребление этого продукта въ странѣ.

Ранѣе упоминалось, что, съ развитіемъ плаваній по Ледовитому океану, въ Сибирь пойдутъ и капиталы въ разныя торговыя и промышленныя предпріятія.

Что капиталы пойдутъ въ Сибирь при открытіи сѣвернаго морскаго пути и льготнаго ввоза иностранныхъ товаровъ, въ этомъ нѣтъ никакого сомнѣнія. Само собою разумѣется, что капиталы пойдутъ въ эту далекую окраину только при увѣренности въ прочности и постоянствѣ нашей торгово-промышленной политики, которая до сихъ поръ колебалась въ зависимости отъ взглядовъ того или другого министра. На разсмотрѣніе министерства торговли и промышленности и министерства финансовъ въ 1907 г. поступилъ цѣлый рядъ ходатайствъ отъ иностранныхъ и русскихъ предпри-

нимателей. Я перечислю здѣсь лишь нѣкоторые главные изъ нихъ:

1) Одинъ изъ учредителей «Сибирскаго общества промышленности и торговли» г.г. Гартогъ и Стангъ и др. ходатайствуетъ о разрѣшеніи обществу на 10 лѣтъ, начиная съ 1907 года, льготнаго привоза иностранныхъ и русскихъ товаровъ въ устья Оби и Енисея, по особому списку, въ количествахъ отъ 1.000,000 до 1.250,000 пудовъ, съ освобожденіемъ заграничныхъ товаровъ отъ взиманія пошлинъ, а русскихъ отъ акциза въ возмѣщеніе затратъ по оборудованію сѣвернаго морского пути.

Общество принимало на себя обязательства предъ правительствомъ:

а) устроить за свой счетъ необходимое число станцій безпроводнаго телеграфа по побережью отъ Архангельска, черезъ проливъ Югорскій Шаръ, Карское море и устья рѣкъ Оби и Енисея до городовъ Тобольска и Енисейска для возможности правильнаго и безопаснаго морскаго и рѣчнаго сообщенія;

б) устроить необходимую обстановку фарватера, какъ морского, такъ и рѣчнаго на Оби и Енисеѣ до пунктовъ на этихъ рѣкахъ, кои обязательно обслуживаются водяной коммуникаціей Западной Сибири;

в) содержать въ теченіе 10 лѣтъ за счетъ общества какъ станціи безпроводнаго телеграфа, такъ и обстановку фарватера и обслуживать все это своимъ персоналомъ;

г) предоставлять правительству для его нуждъ безвозмездно пользоваться какъ безпроводнымъ телеграфомъ, такъ и обстановкой для плаванія судовъ; послѣднее, кромѣ того, безвозмездно должно служить для всѣхъ судовъ;

д) доставлять ежегодно изъ Европейской Россіи до балтійскихъ портовъ различные казенные грузы въ Сибирь сѣвернымъ морскимъ путемъ безвозмездно для правительства въ количествахъ до 500,000 пудовъ ежегодно до пунктовъ перегрузки съ морскихъ судовъ на рѣчныя въ Оби и Енисеѣ;

е) по истечении 10 лѣтъ передать безвозмездно правительству въ полной исправности все устройство станцій беспроволочного телеграфа и обстановку фарватера на морѣ и на помянутыхъ рѣкахъ;

ж) общество согласно принять на срокъ 10 лѣтъ въ свое вѣдѣніе существующую казенную енисейскую флотилію и совершать обязательные рейсы по Енисею отъ Енисейска до Туруханска и по Оби отъ Тобольска до острова Хе, согласно указанію правительства на условіяхъ, кои будутъ особо выражены, причемъ вся флотилія передается обществу въ безвозмездное пользованіе на указанный срокъ лишь за обязательство производить 6 рейсовъ между упомянутыми пунктами въ теченіе каждой навигаціи;

з) правительство имѣетъ право предоставлять и другимъ лицамъ и учрежденіямъ льготный привозъ иностранныхъ товаровъ лишь за исключеніемъ тѣхъ, кои упомянуты въ представленномъ спискѣ въ теченіе 10 лѣтъ, т. е. на время обязательства общества по содержанію станцій беспроволочнаго телеграфа и обстановки фарватера.

2) Иностранный подданный Ф. Дальстремъ, изъ Гамбурга, ходатайствуетъ о разрѣшеніи ему открыть правильное пароходное сообщеніе на имѣющихся у него судахъ, подъ германскимъ флагомъ между Либавой и устьемъ Енисея, съ предоставленіемъ ему льготъ по беспошлинному привозу иностранныхъ товаровъ въ г.г. Енисейскъ и Красноярскъ:

3) Датскій подданный В. И. Андерсенъ о разрѣшеніи на 5 лѣтъ беспошлиннаго или льготнаго, съ пониженной пошлиной, ввоза иностранныхъ товаровъ, по особому списку изъ Копенгагена въ Сибирь черезъ Обдорскъ.

4) Торговый домъ «Леопольдъ Столкиндъ и К^о» о разрѣшеніи беспошлиннаго ввоза, въ теченіе навигаціи 1907 года, иностранныхъ товаровъ въ г. Енисейскъ;

5) Товарищество на вѣрѣ подъ фирмою „Пароходство торговыхъ моряковъ“ ходатайствуетъ о разрѣшеніи беспошлиннаго ввоза въ рѣки Обь и Енисей до 130 тыс. пудовъ по особому списку;

6) Тобольская городская дума объ установлении порто-франко въ устьи Оби; о томъ же ходатайствовали енисейская и красноярская думы для рѣки Енисея и др.

Въ то же время въ министерствѣ финансовъ получаютъ телеграфные и письменные запросы отъ парижскаго и лондонскаго агентовъ министерства финансовъ, Рафаловича и Рутковского, о томъ, что иностранные предприниматели серьезно заинтересованы въ отправкѣ товаровъ и просятъ ознакомить ихъ съ положеніемъ вопроса о беспошлинномъ ввозѣ.

Все это убѣдительно говорить, что русскіе и иностранные капиталы готовы были не только идти въ торгово-промышленныя предпріятія Сибири, но даже частнымъ лицами предлагалось правительству за свой счетъ оборудовать этотъ путь всѣмъ необходимымъ устройствомъ для безопаснаго плаванія и черезъ 10 лѣтъ передать правительству безвозмездно въ полной исправности беспроволочный телеграфъ и обстановку фарватера на морѣ и на помянутыхъ рѣкахъ.

Остается коснуться еще одного весьма серьезнаго значенія сѣвернаго морского пути—значенія стратегическаго, на которое было указано, какъ представителями военнаго вѣдомства и министерства путей сообщенія на иркутскомъ совѣщаніи 1906 года о путяхъ сообщенія въ Сибири и петербургскомъ по вопросу о порто-франко въ 1907 году, такъ и въ печати.

На этихъ совѣщаніяхъ указывалось, что путь этотъ въ настоящее время является единственнымъ подспорьемъ Сибирской желѣзной дороги на случай военныхъ осложненій на Дальнемъ Востокѣ и съ этой точки зрѣнія заслуживаетъ признанія за нимъ и стратегическаго значенія, если и не въ смыслѣ передвиженія войскъ и военныхъ грузовъ для арміи, то въ смыслѣ доставленія товаровъ и продовольствія для сибирскаго населенія, когда желѣзная дорога, будучи загромождена перевозками, не въ состояніи будетъ доставлять грузы собственно для Сибири. При этомъ, по мнѣнію военныхъ лицъ, участвовавшихъ въ иркутскомъ совѣщаніи,

будущая война, если случится, по всей вѣроятности, произойдетъ въ такихъ условіяхъ, что русскую армію придется снабжать едва-ли не всѣмъ продовольствіемъ изъ Россіи и Сибири, а не изъ Манчжуріи, какъ было въ прошлую войну.

Указаніе на то, что путь мало изслѣдованъ, опасенъ отъ льдовъ въ Карскомъ морѣ и слишкомъ кратковремененъ, т. к. навигація продолжается всего $2\frac{1}{2}$ мѣсяца, не только не умаляетъ его значенія въ настоящее время, но скорѣе, наоборотъ, ибо разъ этотъ путь нынѣ, послѣ Сибирской желѣзной дороги, единственный, то онъ требуетъ скорѣйшаго его осуществленія повторными коммерческими плаваніями и оборудованія устройствомъ телеграфа, наблюдательныхъ за льдами въ Карскомъ морѣ станцій и обстановки указательными знаками и нѣкоторыми другими мѣрами, что въ значительной степени увеличить его провозоспособность и подготовленность. Морскимъ путемъ при его оборудованности можно перевезти столько груза и въ $2\frac{1}{2}$ мѣсяца, сколько по желѣзной дорогѣ не перевезти и въ одинъ годъ. Говорить о непригодности и неужности этого пути и не производить расходовъ на него и вообще какихъ-бы то ни было жертвъ со стороны государства—значить не сознать затруднительнаго положенія Россіи на Дальнемъ Востокѣ. Стоитъ только вспомнить, какая нужда была во время войны въ путяхъ и средствахъ передвиженія на Востокъ помимо желѣзной дороги. Пытались возстановить гужевую перевозку по бывшему Сибирскому тракту, а когда не оказалось ни лошадей, ни телѣгъ, то думали о томъ, нельзя-ли приспособить для этой цѣли автомобили, которыхъ тоже не оказалось, да и самый путь должны были признать въ состояніи непригодномъ для проѣзда обозовъ ни на лошадяхъ, ни на автомобиляхъ. Въ такомъ же положеніи оказались и наши внутренніе водяные пути. Для перевозки грузовъ по рѣкѣ Ангара къ озеру Байкалу предполагали строить лодки, но благоразумно отказались по ничтожности провоза такимъ способомъ и дороговизнѣ и

это послѣ того, какъ были сдѣланы серьезныя затраты на улучшение судоходныхъ условій рѣки Ангара и на устройство казеннаго туэрнаго пароходства по этой рѣкѣ, которое было ликвидировано за нѣсколько лѣтъ до войны.

Положеніе наше, дѣйствительно, мало измѣнится въ случаѣ новыхъ осложненій на Дальнемъ Востокѣ даже при существованіи второй колеи, если война произойдетъ въ тѣхъ именно условіяхъ на которыя указывали специалисты военнаго дѣла,—тогда и двухколейнаго рельсоваго пути далеко будетъ недостаточно, а при случайномъ или намѣренномъ со стороны непріятеля поврежденія какого-либо моста на желѣзнодорожномъ пути черезъ сибирскія рѣки можетъ произойти весьма серьезное замѣшательство. Вотъ почему скорѣйшее развитіе и усовершенствованіе всѣхъ подсобныхъ путей имѣетъ столь важное значеніе и изъ нихъ, несомнѣнно, главное мѣсто займетъ сѣверный морской путь.

Съ открытіемъ этого морского пути, намъ открывается сплошной водный путь изъ любого балтійскаго или европейскаго порта вплоть почти до границы Китая, а съ улучшеніемъ судоходныхъ условій рѣки Ангара въ порожистыхъ мѣстахъ, на что по исчисленіямъ министерства путей сообщенія требуется до 3.000,000 руб.,—и далѣе на Востокъ до Байкала и почти въ центръ Забайкалья.

Здѣсь умѣстно будетъ напомнить о томъ шумѣ, который ылъ поднять въ 1904 году всей печатью стараго и новаго флота по поводу предложенія, высказаннаго Норманомъ, сотрудникомъ газеты „Daily News“, о возможности прохода русскимъ Балтійскимъ флотомъ по сѣверному Ледовитому океану во Владивостокъ вдоль сибирскаго побережья. Многіе полярные мореплаватели всѣхъ странъ высказали свои мнѣнія, иногда самыя противоположныя. Было выяснено, что путь отъ Нордкапа или Александровскаго порта на Мурманѣ до Берингова пролива по океану равняется приблизительно 3.600 милямъ и путь этотъ короче на 5.600 миль, чѣмъ черезъ Суэцкій каналъ, и находится на всемъ протя-

жении въ русскихъ водахъ. По мнѣнію одного изъ нашихъ знатоковъ Сѣвернаго Ледовитаго океана и Карскаго моря, А. И. Вилькицкаго, изслѣдовавшаго подрядъ въ нѣсколько навигацій съ гидрографическими цѣлями сѣверный морской путь до устьевъ сибирскихъ рѣкъ Оби и Енисея на протяженіи $\frac{1}{3}$ этого великаго пути, такой проходъ эскадрой изъ Атлантическаго океана въ Тихій возможенъ *).

Путь этотъ уже былъ пройденъ безъ особыхъ затрудненій на всемъ протяженіи экспедиціей проф. Норденшельда на пороходѣ „Вега“ въ 1878—9 г., позднѣйшими экспедиціями Нансена и нашего полярнаго изслѣдователя бар. Толя до устьевъ Лены. Американскіе китобои почти ежегодно проникаютъ далеко на Востокъ съ противоположной стороны отъ Берингова пролива по направленію къ р. Ленѣ и ведутъ мѣновой торгъ съ нашими инородцами по сѣверо-восточному побережью.

Разрѣшеніе этой великой исторической проблемы лежитъ на нашей обязанности и исключительно въ нашихъ интересахъ. Выполненіе этой задачи будетъ чрезвычайно облегчено и доступно безъ большихъ затратъ, когда на значительномъ протяженіи этого уже оборудованнаго беспроволочнымъ телеграфомъ пути будетъ работать коммерческій флотъ, уже завоевавшій себѣ Ледовитый океанъ и Карское море до устьевъ великихъ сибирскихъ рѣкъ, и гдѣ пользовавшіеся прежде дурною славою льды представляютъ гораздо меньше серьезныхъ препятствій, чѣмъ искусственныя таможенныя преграды.

Открытіемъ сѣвернаго морского прохода чрезвычайно интересовался еще нашъ знаменитый академикъ Ломоносовъ. По его инициативѣ и проекту была снаряжена въ 1765-6 г.г. экспедиція подъ начальствомъ Чичагова, которая держалась въ величайшемъ секретѣ «даже отъ сената до времени». За смертью Ломоносова въ 1765 году дальнѣйшія попытки вскорѣ были оставлены. Данныя и разсужденія Ломоно-

*) „Новости“ № 63 отъ 3 марта 1904 года.

сова, изложенныя въ его проектѣ, весьма интересны и для настоящаго времени; я приведу лишь нѣсколько строкъ изъ его заключительной главы: «есть ли же толикая слава (открытія сѣвернаго морского прохода) сердецъ нашихъ не движеть, то подвигнуть должно нарѣканіе отъ всей Европы, что имѣя сибирскаго океана оба концы и цѣлый берегъ въ своей власти, не боясь никакого препятствія въ поискахъ отъ непріятеля, а положивъ на то уже знатныя иждивенія съ добрыми успѣхами, оставляемъ все втуне; не пользуемся Божескимъ благословеніемъ, которое лежитъ въ глазахъ и въ рукахъ нашихъ тщетно; и держа флоты на великомъ иждивеніи, всему государству чувствительномъ, не употребляемъ въ пользу, ниже во время мира оставляемъ корабли и снаряды въ жертву тлѣнію, и людей къ трудамъ опредѣленныхъ предаемъ унынію, ослабленію и забвенію ихъ искусства и должности»... *)

Относительно-же возможности безпрепятственнаго плаванія по Карскому морю, уже неоднократно было подтверждено, какъ русскими, такъ и иностранными мореплавателями и не разъ было указано, какъ на примѣръ, на тотъ результатъ, какого достигли американцы въ Гудзоновомъ заливѣ. Настойчивыми изысканіями и устройствомъ наблюдательныхъ пунктовъ и телеграфныхъ станцій они добились того, что въ настоящее время пароходы по заливу совершаютъ правильные рейсы, а между тѣмъ заливъ этотъ, по своимъ естественнымъ условіямъ значительно менѣе благоприятенъ для плаванія, чѣмъ наше Карское море. У насъ не только, можно сказать, почти ничего не сдѣлано до настоящаго времени въ смыслѣ оборудованія этого пути, но у насъ нѣтъ даже своихъ опытныхъ въ плаваніяхъ по Ледовитому океану и Карскому морю капитановъ и шкиперовъ не только для нуждъ коммерческаго флота, но даже и военнаго, гдѣ можно насчитать не болѣе десятка моряковъ, зна-

*) Ал. Соколовъ «Проектъ Ломоносова и экспедиція Чичагова» 1854 г. стр. 131.

комыхъ съ условіями плаваній по Карскому морю. Когда въ 1905 году пришлось отправлять въ р. Енисей казенную рѣчную флотилію, то команды многихъ судовъ, начиная съ капитановъ до матросовъ, пришлось комплектовать иностранцами.

Если запрещеніе плавать по Карскому морю, наложенное изъ Москвы по ходатайству тобольскаго воеводы 300 лѣтъ тому назадъ, можно до нѣкоторой степени оправдывать государственными соображеніями того времени, изъ боязни западныхъ народовъ, изъ опасенія потерять этотъ дѣйствительно богатый всякой рухлядью край, только что нами тогда приобрѣтенный, — теперь-же, когда выросла опасность со стороны Японіи и Китая, возможность потерять Сибирь грозитъ намъ не съ запада, а съ востока, — такая политика не можетъ быть оправдана никакими государственными соображеніями.

Напротивъ, теперь должны быть употреблены всѣ усилія, чтобы какъ можно скорѣе открыть самый широкій доступъ съ запада и русской и иностранной предпримчивости и капиталу. По волѣ историческихъ событій Сибирь сдѣлалась передовымъ постомъ и буферомъ при возможныхъ осложненіяхъ на Дальнемъ Востокѣ и потому она заняла первостепенное значеніе въ общегосударственной жизни Россіи, и, внѣ всякаго сомнѣнія, ея экономическій подъемъ и культурный ростъ должны составлять общегосударственное дѣло и имѣютъ право ожидать безотлагательно самаго внимательнаго и заботливаго отношенія. Только немедленное повышение культуры, немедленный призывъ къ жизни естественныхъ богатствъ и производительныхъ силъ Сибири, сбытъ сельскохозяйственныхъ и другихъ продуктовъ, возникновеніе фабрикъ и заводовъ, рѣчного пароходства, оживляющаго внутреннія сношенія, поднимающаго торговлю и въ результатѣ увеличеніе благосостоянія населенія, — только онѣ однѣ, эти мѣры, дадутъ намъ прочное положеніе въ Сибири въ случаѣ всякихъ осложненій на Дальнемъ Востокѣ, только онѣ однѣ помогутъ снять съ плечъ тяжкое бремя государственныхъ затратъ на устройство второй колени

сибирской магистрали и другихъ стратегическихъ линий Сибири, и въ числѣ этихъ мѣръ сѣверный морской путь долженъ сыграть выдающуюся роль, почему онъ приобретаетъ не только мѣстное, но и общегосударственное значеніе. Этой дорогой явятся въ Сибирь и энергичные люди, и иностранные капиталы. И когда на горную и обрабатывающую промышленность Сибири будутъ затрачены сотни милліоновъ этихъ капиталовъ, тогда настоящія письменныя соглашенія съ европейскими дружественными намъ странами получать иное, болѣе реальное значеніе.

Какъ-же отнеслись наши министерства торговли и промышленности и финансовъ ко всѣмъ этимъ ходатайствамъ сибирскихъ общественныхъ учреждений, иркутскаго совѣщанія о путяхъ сообщенія въ Сибири, русскихъ и иностранныхъ предпринимателей и отзывахъ представителей другихъ вѣдомствъ и министерствъ, участвовавшихъ въ образованныхъ въ 1907 году при министерствѣ торговли и промышленности 3 совѣщаніяхъ по вопросу о льготномъ пропускѣ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь черезъ устья Оби и Енисея, гдѣ защитниками порто-франко и были приведены всѣ тѣ главные доводы, которые изложены были выше?

Первое совѣщаніе, 12—16 января 1907 года, изъ представителей вѣдомствъ и многихъ представителей русской промышленности и торговли, касалось въ своихъ сужденіяхъ, главнымъ образомъ, общаго вопроса о беспошлинномъ пропускѣ иностранныхъ товаровъ въ Обь и Енисей.

Открывая это совѣщаніе, предсѣдатель, Н. П. Ланговой, объяснилъ, что на образованное совѣщаніе возложено собраніе матеріала и освѣщеніе вопроса, рѣшающаго-же значенія оно не имѣетъ.

Сущность возраженій противниковъ порто-франко въ рк. Обь и Енисей сводились къ слѣдующимъ положеніямъ:

- 1) богатства Сибири сомнительны;
- 2) Сибирская желѣзная дорога страдаетъ отъ отвлеченія нѣкоторыхъ грузовъ на морской путь;

3) Государственное казначейство получить недоборъ въ видѣ таможенныхъ пошлинъ и

4) русская промышленность и торговля страдаютъ, какъ отъ сбыта иностранныхъ товаровъ въ Сибири, такъ и отъ проникновенія ихъ въ предѣлы Европейской Россіи.

Первыя два положенія противниковъ порто-франко врядъ-ли требуютъ возраженій: богатства Сибири общеизвѣстны и общепризнаны, Сибирская желѣзная дорога заполнена грузами и не можетъ перевозить громоздкихъ дешевыхъ грузовъ, въ вывозѣ которыхъ такъ нуждается Сибирь, и сѣверный морской путь не только найдетъ свои новые грузы, изъ коихъ многіе будутъ поступать изъ далекой сѣверной окраины, внѣ района дѣятельности желѣзной дороги и даже внѣ осѣдлой жизни, но, способствуя развитію промышленности въ краѣ и оживленію пароходнаго движенія по рѣкамъ, прорѣзывающихъ магистраль въ разныхъ мѣстахъ, дастъ ей новые, болѣе цѣнные, грузы, способные выдерживать высокіе тарифы на дальнихъ разстояніяхъ. Что Сибирская желѣзная дорога не пострадаетъ отъ сѣвернаго морского пути, то это мнѣніе впослѣдствіи было подтверждено и министромъ путей сообщенія, который, въ отзывѣ своемъ, отъ 8 мая 1907 г. на имя министра торговли и промышленности, высказываясь за предоставленіе льготъ на этомъ пути и, признавая его также въ настоящее время единственнымъ подспорьемъ Сибирской желѣзной дороги на случай военныхъ осложненій на Дальнемъ Востокѣ, между прочимъ, писалъ: „Ожидать убытка для желѣзной дороги въ сколько-нибудь ощутительной величинѣ отъ лишенія ея тѣхъ грузовъ, которые могутъ пойти морскимъ путемъ, едва-ли имѣются основанія. т. к. ввозъ врядъ-ли будетъ значителенъ, а вывозъ сибирскаго сырья даже и не можетъ идти по желѣзной дорогѣ, ибо не выдержитъ тарифовъ“.

Что-же касается потери фиска. т.-е. недобора государственнаго казначейства на таможенныхъ пошлинахъ, то и въ этомъ отношеніи, можно сказать, эти потери врядъ-ли будутъ сколько-нибудь серьезны и значительны, — въ

особенности въ первыя 10 лѣтъ, пока этотъ путь не будетъ еще надлежащимъ образомъ оборудованъ и пока не разовьется въ достаточно широкомъ размѣрѣ экспортъ сибирскихъ продуктовъ; до тѣхъ же поръ покупательныя способности у населенія будутъ чрезвычайно слабы, а потому и емкость сибирскаго рынка для иностранныхъ товаровъ будетъ оставаться весьма ограниченной.

Когда-же разовьется торгово-промышленная жизнь въ этой далекой и богатой окраинѣ имперіи, а эта жизнь можетъ развиваться только въ томъ случаѣ, если она будетъ имѣть дешевый путь сообщенія съ европейскими портами,— то и эти ничтожныя потери фиска будутъ компенсироваться тѣми прямыми и косвенными доходами казны отъ оживленія края вслѣдствіе вывоза и эксплуатаціи естественныхъ громадныхъ богатствъ, которая нынѣ лежатъ вгунѣ мертвымъ капиталомъ и не даютъ дохода ни государству, ни населенію. Казна ничего не потеряетъ и въ настоящее время на ввозъ многихъ иностранныхъ товаровъ, которые совершенно не ввозятся и нынѣ, по недоступности, во многія области Сибири и въ которыхъ эти области нуждаются для пробужденія различныхъ отраслей промышленности, не имѣющихъ нынѣ въ наличности необходимыхъ условій для развитія. Кромѣ того, повысится доходность сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ оживленія перевозокъ въ мѣстныхъ сообщенияхъ, а съ развитіемъ пароходныхъ сообщеній отъ устьевъ рѣкъ государству не придется выдавать солидныхъ субсидій на поддержаніе срочныхъ рейсовъ по сибирскимъ рѣкамъ. И можно-ли, наконецъ, подходить къ этому вопросу съ узкой точки зрѣнія фиска, когда съ сѣвернымъ морскимъ путемъ связаны столь крупныя сибирскія и общегосударственныя интересы?

Многое изъ того, что было только-что сказано по отношенію фиска, можно повторить и по отношенію ущерба нашей внутренней фабричной и заводской промышленности отъ ввоза иностранныхъ товаровъ въ Сибирь. Ранѣе было также указано, что тяжесть покровительственныхъ пошлинъ не

одинаково чувствуется по ту и по сю сторону Урала: для Сибири она является несравненно тяжелѣе, чѣмъ для Россіи, и что какъ коренное сибирское населеніе, такъ особенно пришлое-переселенческое въ правѣ требовать, чтобы цѣны на покупаемые товары не превышали чувствительно тѣхъ размѣровъ, по коимъ они могли имѣть эти товары на родинѣ.

Помимо того, найдется немало продуктовъ русской промышленности, съ которыми не въ состояніи будутъ по своимъ качествамъ и цѣнѣ конкурировать на сибирскомъ рынкѣ однородные иностранные фабрикаты, выдержавшіе и высокій сравнительно въ настоящее время морской фрахтъ, и высокую страховую премію и потому не составляющіе никакой угрозы для русской промышленности; найдется немало и такихъ, какихъ Россія совершенно не производитъ и не будетъ производить въ ближайшемъ будущемъ.

Что-же касается такихъ продуктовъ русской промышленности, на которые и по сіе время эта промышленность не создала дешевыхъ цѣнъ, какъ, напр., на многія сельскохозяйственныя орудія и машины, машины почти для всякихъ производствъ, и на стеариновую свѣчку, и на многія другія, то нужно освободить Сибирь отъ тяжести этихъ цѣнъ, нужно дать возможность вырасти сибирскому земледѣлю, промышленности и торговлѣ и тогда говорить о закрытіи беспошлиннаго ввоза иностранныхъ товаровъ.

Для таможенной покровительственной политики было принесено уже достаточно жертвъ.

Ради той-же самой политики, а не какихъ-либо иныхъ государственныхъ соображеній мы ставимъ на карту интересы и судьбу одной изъ обширнѣйшихъ и богатѣйшихъ окраинъ имперіи, составляющей столь цѣнный резервъ для русскаго народнаго хозяйства.

Еще въ совѣщаніи 1898 года министерство финансовъ, хотя и усматривало въ пути черезъ Карское море новый факторъ, могущій измѣнить условія торга въ Сибири, способствуя развитію тамъ сбыта иностранныхъ издѣлій въ

ущербъ отечественной фабрично-заводской промышленности, однако признавало, что общегосударственные интересы требуютъ особенно внимательнаго отношенія къ нуждамъ Сибири, и что сѣверный морской путь является жизненнымъ для Сибири, а потому считало извѣстныя жертвы необходимыми, какъ со стороны правительства, такъ и со стороны фабрично-заводской промышленности.

Въ настоящее-же время, когда общегосударственные интересы уже настоятельно требуютъ самаго скорѣйшаго разрѣшенія этой коренной нужды Сибири—установленія сѣвернаго морского пути, то тѣ незначительныя жертвы правительства и фабрично-заводской промышленности должны отступить на второй планъ.

Что же касается опасеній, высказанныхъ въ совѣщаніяхъ относительно возможности проникновенія вѣнутрь Россіи доставляемыхъ безпошлинно сѣвернымъ путемъ иностранныхъ товаровъ, то они совершенно преувеличены. Если принять во вниманіе, что товары, попадающіе въ Сибирь морскимъ путемъ, должны будутъ выдержать сравнительно болѣе высокіе фрахты, въ особенности страховыя преміи и большіе накладные расходы, при необорудованности пути и при недостаточномъ пока устройствѣ торговли въ этомъ малодоступномъ направленіи, то дальнѣйшее передвиженіе весьма и весьма многихъ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ въ Европейскую Россію сдѣлается невозможнымъ, такъ какъ стоимость доставки этихъ товаровъ въ Россію прямымъ, черезъ западную границу, путемъ съ оплатою даже установленныхъ пошлинъ будетъ дешевле.

При разсмотрѣннн этого вопроса въ совѣщаніи 1898 г. такимъ компетентнымъ лицомъ, какъ директоръ департамента таможенныхъ сборовъ Беллюстинымъ, было высказано слѣдующее соображеніе: „Всякое опасеніе за проникновеніе въ Россію безпошлинно пропущенныхъ черезъ устья сибирскихъ рѣкъ иностранныхъ товаровъ могло бы быть устранено категорическимъ поясненіемъ въ самомъ законѣ, что даруемая льгота распространяется лишь на тѣ изъ сихъ

товаровъ, которые предназначены для потребления въ Сибири, при каковой оговоркѣ таможенныя учрежденія не встрѣтятъ затрудненія къ задержанію контрабанднаго въ Россію товара, какъ это и случилось недавно съ привезеннымъ изъ Сибири въ Москву и Казань безпошлиннымъ перцемъ“. Но чтобы окончательно обезопасить отъ возможности проникновенія иностранныхъ товаровъ въ предѣлы Европейской Россіи, необходимо, въ дополнение къ существующей таможнѣ въ Челябинскѣ съ прибавленіемъ въ ней лишь нѣсколькихъ новыхъ чиновъ таможенного вѣдомства, возстановить закрытія въ 1902 году таможи въ городахъ Тюмени и Красноярскѣ. Такая мѣра, не вызывая серьезныхъ расходовъ казны, гарантировала бы отъ проникновенія товаровъ внутрь Россіи. Думать же, что иностранные товары будутъ проникать въ Европейскую Россію по грунтовымъ дорогамъ, помимо желѣзной дороги, могутъ только тѣ, кто не знаетъ сибирскихъ разстояній и сибирскаго бездорожья.

По обсужденіи на совѣщаніи 12—16 января 1907 года всѣхъ этихъ вопросовъ „за“ и „противъ“ установленія льготнаго пропуска иностранныхъ товаровъ черезъ устья сибирскихъ рѣкъ, большинство правительственныхъ членовъ совѣщанія высказалось за льготный ввозъ иностранныхъ товаровъ. За сохраненіе таможеннаго обложенія товаровъ были только, кромѣ предсѣдателя, два представителя министерства торговли и промышленности, одинъ представитель министерства путей сообщенія; всѣ остальные представители вѣдомствъ и министерствъ были противъ такого обложенія.

Результатъ даже этого междувѣдомственного совѣщанія давалъ, такимъ образомъ, надежду, что вопросъ о льготномъ ввозѣ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь будетъ внесенъ на разсмотрѣніе высшихъ законодательныхъ учреждений. Однако уже на второмъ междувѣдомственномъ совѣщаніи, 7 марта 1907 года, при разсмотрѣніи поступившихъ въ министерство перечисленныхъ выше частныхъ ходатайствъ—

Сибирскаго Общества Промышленности и Торговли, Дальстремъ, Андерсена, Г-ва Леопольдъ Столкиндъ, председатель совѣщанія Н. П. Ланговой, сославшись на Высочайше утвержденную 5 мая 1905 года меморію совѣщанія подъ председательствомъ графа Сольскаго, указалъ, что, по дѣйствующимъ такимъ образомъ законоположеніямъ, ходатайства о льготномъ ввозѣ товаровъ въ Сибирь сѣвернымъ морскимъ путемъ, если и могутъ быть разрѣшаемы въ благопріятномъ смыслѣ, то только по отношенію къ грузамъ, направляемымъ въ Енисейскъ. Имѣстѣ съ тѣмъ председатель обратилъ вниманіе совѣщанія на нижеслѣдующее письмо министра финансовъ къ министру торговли и промышленности, помѣченное отъ 20 февраля 1907 года и имѣющее прямое отношеніе къ разсматриваемому вопросу, въ которомъ министръ финансовъ, ссылаясь на ту-же Высочайше утвержденную 5 мая 1905 года меморію Особаго совѣщанія графа Сольскаго и „находя, что объявление порто-франко въ г. Енисейскѣ, какъ видно изъ приведенныхъ въ меморіи соображеній, имѣло, въ отношеніи военныхъ и желѣзнодорожныхъ грузовъ, значеніе временной мѣры, вызванной военными событіями, я полагалъ бы, что нынѣ Высочайшее повелѣніе 5 мая 1905 года, въ сей части слѣдуетъ считать прекратившимъ свое дѣйствіе. Что же касается льготы для мѣстнаго населенія, то и въ этомъ отношеніи я лично нахожу, что непримѣненіе сего Высочайшаго повелѣнія до настоящаго времени свидѣтельствуетъ объ *отсутствіи настоящей надобности* въ подобной мѣрѣ. Но если бы тѣмъ не менѣе, вашимъ превосходительствомъ было признано необходимымъ сохранить означенную льготу въ интересахъ мѣстнаго населенія, то въ такомъ случаѣ, по моему мнѣнію, списокъ товаровъ, освобожденныхъ въ Енисейскѣ отъ пошлины, слѣдовало бы по возможности ограничить, включивъ въ него лишь немногіе предметы первой необходимости, и притомъ точно указать, что означенные предметы освобождаются отъ пошлины лишь при

условіи доставки ихъ въ Енисейскъ сѣвернымъ морскимъ путемъ, черезъ устье рѣки Енисея“.

Совѣщаніе это отклонило ходатайства указанныхъ лицъ. И только ходатайство торговаго дома „Леопольдъ Столкиндъ и К^о“ о разрѣшеніи беспошлиннаго привоза товаровъ въ навигацію 1907 года, въ количествѣ 31 тыс. пуд., въ г. Енисейскъ, на основаніи Высочайше утвержденной меморіи 5 мая 1905 года, признало возможнымъ допустить, за исключеніемъ чая, эфирнаго масла, пряностей и пряныхъ кореньевъ.

Такимъ образомъ, столь серьезный государственной важности вопросъ былъ сведенъ на степень мелочнаго торга въ г. Енисейскѣ.

Но и этому разрѣшенію торговому дому „Леопольдъ Столкиндъ и К^о“, какъ увидимъ ниже, не суждено было осуществиться.

Министръ торговли и промышленности, препровождая министру финансовъ при особомъ письмѣ оба журнала упомянутыхъ совѣщаній, происходившихъ при министерствѣ торговли и промышленности, увѣдомлялъ, что онъ сдѣлалъ распоряженіе—по журналу 1-му въ томъ смыслѣ, что вопросъ объ установленіи льготы въ видѣ общей мѣры не можетъ быть представленъ на разсмотрѣніе въ законодательномъ порядкѣ, а по журналу 2-му—объ оставленіи безъ послѣдствій ходатайствъ Сибирскаго Общества Промышленности и Торговли, Дальстремъ, Андерсена и о разрѣшеніи торговому дому „Леопольдъ Столкиндъ и К^о“ ввоза иностранныхъ товаровъ въ Енисейскъ, просилъ министра финансовъ, предварительно принятія окончательнаго рѣшенія по ходатайству „Леопольдъ Столкиндъ и К^о“, почтить его заключеніемъ по существу сего ходатайства.

На это министръ финансовъ отъ 21 іюня 1907 г. отвѣтилъ, что за исключеніемъ изъ представленнаго фирмой „Л. Столкиндъ и К^о“ списка товаровъ предметовъ, указанныхъ въ помянутомъ письмѣ Вашемъ, остается лишь весьма незначительное количество грузовъ, которое могло бы быть разрѣшено этой фирмѣ къ привозу, при чемъ другихъ хо-

датыйствъ до сего времени не поступало и слѣдовательно нельзя ожидать, чтобы предоставленіе указанной льготы получило практическое значеніе. Съ другой стороны, разрѣшеніе беспошлиннаго пропуска товаровъ только для Енисейска, вызывая необходимость командированія таможенныхъ чиновъ къ устью Енисея и установленія надзора за невывозомъ беспошлинныхъ товаровъ за предѣлы Енисейска, каковой надзоръ ранѣе не имѣлъ мѣста, потребовало бы большого состава таможенныхъ чиновъ, принятіе же этой мѣры представило бы затрудненія за неимѣніемъ свободныхъ штатныхъ чиновниковъ и досмотрщиковъ въ сибирскихъ таможенныхъ учрежденіяхъ. Находя, что при такихъ условіяхъ разрѣшеніе фирмъ «Л. Столкіндъ и К^о». беспошлиннаго привоза нѣкоторыхъ товаровъ представляется недостигающимъ цѣли и, въ таможенномъ отношеніи, нежелательнымъ, я полагаю, что ходатайство названной фирмы слѣдовало бы отклонить».

Та же участь постигла и другія однородныя ходатайства, которыя продолжали поступать въ 1907 году.

Такъ была истолкована и приведена въ исполненіе болѣе чѣмъ черезъ 3 года министромъ финансовъ Высочайше утвержденная 5 мая 1905 г. меморія совѣщанія графа Сольскаго о порто-франко на р Енисеѣ.

Изъ всего вышеизложеннаго нельзя сдѣлать иного вывода, какъ только тотъ, что столь крупный, государственной важности, вопросъ долженъ быть изъятъ отъ разрѣшенія его старымъ канцелярскимъ путемъ и представленъ на разсмотрѣніе и рѣшеніе высшихъ законодательныхъ учреждений.



ВѢДОМОСТЬ

наименованій и количества товаровъ,

ДОСТАВЛЕННЫХЪ

ВЪ УСТЬЯ ЕНИСЕЯ И ОБИ

съ 1887 по 1898 гг.

ВѢДО

наименованіи и количества товаровъ, доставлен

№	Наименованіе товаровъ.	въ 1887		1888		1889		1890		1891	
		пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.
1	Чай кирпичный	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Рельсъ желѣзн.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Машин. разн., машин. части, желѣзн. издѣл. трубы, цѣ- пи и проч.	327	—	—	—	20	5	9.026	27	—	—
4	Гаршусъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Цементъ	—	—	—	—	833	15	—	—	—	—
6	Соль	15.500	—	—	—	622	10	1.556	20	—	—
7	Свѣчи стеариновыя	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Рисъ	—	—	—	—	—	—	466	10	—	—
9	Сталь и сталья. и желѣзн. листы	—	—	—	—	—	—	643	15	—	—
10	Инструменты для ремеслъ фа- брикъ и заводовъ (пилы, серпы, лопаты и проч.)	40	—	—	—	—	—	1.119	10	—	—
11	Консервы разн. и провизія въ консервахъ (рыбные, мяс- ные и фруктовые)	44	—	—	—	—	—	1.517	30	—	—
12	Жестъ	—	—	—	—	—	—	609	10	—	—
13	Гвоздика, корица, перецъ, бадянь, имбирь	—	—	—	—	—	—	25	35	—	—
14	Сода каустическ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Рыба сельди солен. шотл. и норвежск. треска	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Фрукты сушен. (изюмъ, яб- локи, финики, винн. ягоды) . .	—	—	—	—	—	—	222	7	—	—
17	Чугунъ и чугуи. части	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Керосинъ	111	—	—	—	—	—	5.683	—	—	—
19	Краски	450	—	—	—	—	—	609	19	—	—
20	Желѣзо разн. сортовое	—	—	—	—	—	—	661	—	—	—
21	Масло машинное и разное . . .	—	—	—	—	—	—	1.136	35	—	—
22	Крахмалъ	—	—	—	—	—	—	358	30	—	—
28	Гвозди конск. и разн.	—	—	—	—	—	—	313	20	—	—

*) Настоящая вѣдомость наименованій и количества товаровъ состав-
ленности и торговли, но, за недостаточностью таковыхъ, пополнена изъ разныхъ
источниковъ. Товары собраны въ вѣдомости въ отдѣльныя группы по большей или
меньшей посылкѣ, вѣроятно и часть судовой провизіи за невозможностью выдѣлить

МОСТЬ *)

ныхъ въ устья Енисея и Оби съ 1887 по 1898 г.г.

1892		1893		1894		1895		1896		1897		1898		ВСЕГО.	
пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.
—	—	90.000	—	—	—	—	—	4.526	—	153 827 25	—	155 219 38	—	313.573	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.628	—	—	—	103.628	—
—	—	2.156 22	—	—	—	1.185	—	2.781	2	12.940 38	—	1.957 16	—	30.395	—
—	—	—	—	—	—	186	3	4.301	17	11.321 8	—	9.510	—	25.319	—
—	—	—	—	—	—	1.822	2	—	—	17.703 10	—	—	—	20.359	—
—	—	—	—	—	—	163	1	—	—	—	—	—	—	17.843	—
—	—	—	—	—	—	—	—	3.927	28	9.763 36	—	—	—	13.692	—
—	—	31	—	183	—	2.622	11	2.204	13	5.493 8	—	1 833 4	—	12.873	—
—	—	—	—	25	—	165	19	1.374	11	8.351 19	—	—	—	10.559	—
—	—	17 8	—	9 30	—	464	20	743	31	5.598 17	—	24	—	8.016	—
—	—	116 10	—	298 30	—	331	15	1 533	15	3 914	—	12 35	—	7.768	—
—	—	—	—	—	—	581	21	1.663	3	2.728	—	2 154	—	7.736	—
—	—	—	—	—	—	690	14	1.540	27	5.447 18	—	—	—	7.704	—
—	—	—	—	—	—	1.313	17	6.317	—	—	—	—	—	7.630	—
—	—	—	—	1.198	—	2.635	12	12	16	2.897 24	—	—	—	6.743	—
—	—	10 34	—	30 39	—	912	20	1.141	29	4.026 34	—	11 8	—	6.356	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.200	—	—	—	6.200	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56 22	—	—	—	5.850	—
—	—	—	—	30 11	—	2.891	14	553	3	260 16	—	—	—	4.795	—
—	—	—	—	—	—	—	—	346	35	2.790	—	77 37	—	3.876	—
—	—	124	—	8	—	—	—	154	5	1.284	—	—	—	2.707	—
—	—	3 4	—	—	—	269	32	153	30	1.784	—	—	—	2.569	—
—	—	—	—	—	—	—	—	104	28	1.934 14	—	—	—	2.353	—

лена на основаніи матеріаловъ, имѣющихся въ дѣлахъ министерства промысловъ русскихъ и иностранныхъ источниковъ, главнымъ образомъ, судовыхъ коноса меньшей однородности таковыхъ. Въ группу II—консервы, какъ и нѣкоторыя таковую. Въсѣ показанъ для большинства товаровъ брутто.

	1892		1893		1894		1895		1896		1897		1898		ВСЕГО	
	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.
							232	24	256	24	484	13	834	10	1970	
							348		621	19	132	28	6	10	1838	
											448	33	9	25	1717	
									283	6	945	6			1307	
							483	32	135	18	454	8	495	30	1135	
									57	34	204	8	60		891	
									854	34	254	8			857	
											164	12			854	
									676	4					714	
									250	37	278	18			676	
									93	37	510	15			613	
							115	14	171	3	310	18	32		604	
									321	33					598	
											9	12			597	
											575	2			579	
							43	17	267	9	107				575	
									62						556	
									182	5					498	
											3	10			490	
									70	4	240	10	2		343	
							185	30	85						310	
							39	21	15	20	62	271			310	
							45		101	31	102	12			269	
									40						257	
									252	5					252	
									78	29	170	7			249	
							135	11			242	29			243	
															225	
											105	10	46	20	220	
									73	38			135	34	210	
											200	29			201	
							3	30	38	10	152	15			195	
							5	21	42	34		31			188	
									184	36					185	
									152	36	31	19			184	
									35	28	142	8			181	
													126	16	179	
															164	
															135	
											90	18			127	
											12	16			121	
															104	

№	Наименование товаров.	въ 1887		1888		1889		1890		1891	
		пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.
24	Канаты проволоочный							162			
25	" кругл. манильск.							1077	10		
26	Шов (портюр.)										
27	Сода бикарб.										
28	Эмалировка посуды							398	6		
29	Олово							10	6		
30	Стекло окон. и стел. надбав.										
31	Парафиновый воск										
32	Точильные камни										
33	Бертолетова соль										
34	Медь и медн. листы							83	8		
35	Нашатырь										
36	Медаль										
37	Электрич. машины и привада.										
38	Бумага							275	35		
39	Огнеупора. кирпичи							569			
40	Орехи разн.							136	5		
41	Проволока желта.							435	35		
42	Бискриты							289	5		
43	Фарфоровая и фаянс. посуда.							319	10		
44	Швейная и пишущ. машины.										
45	Мебель							222	36		
46	Пробковое дерево							7	30		
47	Кофе							25	10		
48	Музыкальные инструменты							172	18		
49	Машины										
50	Лалонь										
51	Краска—франц. зелен.										
52	Масло дорезан.										
53	Фармацет. и химическ. пре- дукты										
54	Масло промывное							65	17		
55	Прессованный жор (дубленка)										
56	Ремни для машин.										
57	Масло							139			
58	Бура										
59	Масло касторовое										
60	Конфеты										
61	Свиное							52	25		
62	Фрукты сырые (яблоки, ав- монг. апельсин)							163	15		
63	Канцелярск. принадлежности							134	28		
64	Чаши стальные							3	30		
65	Лакъ							111	32		
66	Обои							104	10		

№№	Наименование товаров	въ 1887		1888		1889		1890		1891	
		пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.
67	Грузы охоты и принадлежи.	—	—	—	—	—	—	16	23	—	—
68	Сабуръ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	Хмль	—	—	—	—	—	—	38	35	—	—
70	Ножи и иглы	—	—	—	—	—	—	40	20	—	—
71	Дампы	—	—	—	—	—	—	73	30	—	—
72	Парфюмерія	—	—	—	—	—	—	57	—	—	—
73	Ръ боловныя снаряды	—	—	—	—	—	—	33	—	—	—
74	Макароны и вермишель	—	—	—	—	—	—	57	—	—	—
75	Утсушь	—	—	—	—	—	—	55	—	—	—
76	Пгрушки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77	Презенты	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	Гумми-арабики	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
79	Синька	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
80	Литки бужажныя	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
81	Руть	—	—	—	—	—	—	31	9	—	—
82	Доски деревныя (фанерка)	—	—	—	—	—	—	38	5	—	—
83	Спички	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
84	Проволока мѣдная	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85	Пікуры разныя	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
86	Анисъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
87	Б-ей	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—
88	Физическ. инструменты	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
89	Тумажки и перст. ткани	18	18	—	—	—	—	—	—	—	—
90	Венеціанск. бусы	18	21	—	—	—	—	—	—	—	—
91	Горючина	—	—	—	—	—	—	19	—	—	—
92	Лимонная кислота	—	—	—	—	—	—	16	25	—	—
93	Бутавки и иглы	—	—	—	—	—	—	15	15	—	—
94	Камфора	—	—	—	—	—	—	15	15	—	—
95	Наждачная бумага	—	—	—	—	—	—	11	35	—	—
96	Вакса	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
97	Сѣдла	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
98	Сѣна горюч.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
99	Велосипеды	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100	Както и шелка	—	—	—	—	—	—	9	15	—	—
101	Сыръ	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—
102	Кожъ выдѣлан.	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
103	Сѣмянъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
104	Обуви	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—

Остальной грузъ составляютъ: разные предметы, зія для пароходной команды, пароходныя при-

1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	ВСЕГО
пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	пуд.
—	—	—	—	—	—	—	100
—	—	—	—	—	—	—	93
—	—	—	—	—	—	—	89
—	—	—	—	—	—	—	86
—	—	—	—	—	—	—	78
—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	—	—	68
—	—	—	—	—	—	—	65
—	—	—	—	—	—	—	57
—	—	—	—	—	—	—	55
—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	52
—	—	—	—	—	—	—	48
—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	—	—	—	27
—	—	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	—	—	—	—	—	19
—	—	—	—	—	—	—	19
—	—	—	—	—	—	—	19
—	—	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	15
—	—	—	—	—	—	—	15
—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	12
—	—	—	—	—	—	—	12
—	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	3

ввезенные въ незначительномъ количествѣ, прови-
надежности и личный багажъ пассажировъ.



75

80

85

90

95

Отъ Пулкова



