

26.890(26)  
П41

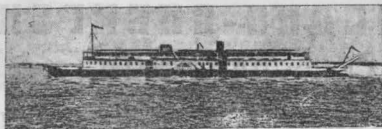
# ПО РЕКАМ СИБИРИ



1926г.

26129





# **ЗАПАДНО-СИБИРСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО**

**Перевозка пассажиров, багажа и грузов по р.р. Западной Сибири, транспортирование наладок по всему СССР, складские операции и страхование грузов**

## **П РА В Л Е Н И Е**

**Новосибирск.**

**Коммунистическая, 57.**

### **Т Е Л Е Ф О Н Ы:**

Председатель Правлен. № 8-50. Коммерческ. Директора № 8-51.  
Управл. отд. Движения № 8-56. Техническ. Директора № 8-55.  
Главного Бухгалтера № 6-56. Управляющего Делами № 1-70.  
Общий | 5-35—2-й этаж.  
| 8-52—1-й этаж.

Пароходство своим флотом обслуживает бассейны рек: Оби с притоками—Иртыш, Тобол, Тура, Тавда, Сосьва, Конда, Лозьва, Бия, Чарыш, Томь. Чулым, Чая, Кеть, Васьюган, Тым, Вах, Юган и Енисей с притоками—Туба, Ангара, Малый Кас, Курейка—расположенные на территории Сибири, Уральской области и Казахстана.

### **Представительство и агентства в городах:**

Москве, Новосибирске, Барнауле, Бийске, Камне, Томске, Тобольске, Тюмени, Таре, Омске, Павлодаре, Семипалатинске, Усть-Каменогорске, Зайсane, (Тополев-Мыс), Красноярске, Енисейске, Минусинске, Свердловске, Петропавловске, Акмолинске, Атбасаре, Чугучаке, Красном (Урянхай), Улале, Кош-Агаче, Онгудае, Кокчетаве, Акмолинске, Каракалинке и Бахтах.

**В прочих, менее крупных приречных пунктах у пароходства имеются особые заведывающие пристани.**

Во всех вышеуказанных Агентствах заинтересованные лица могут получать сведения о перевозках пассажиров, грузов, багажа и других операциях, производимых Госпарсходством.

# **ЗАПАДНО-СИБИРСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО.**

Пароходство владеет многочисленным паровым и непаровым флотом, коим эксплуатирует реки Сибири на протяжении 15275 километров.

Пассажирское сообщен. поддерживается товаро-пассажирскими и буксиро-пассажирскими пароходами по расписаниям, по скорости хода одинаковым с довоенными.

**К навигации 1926 г. все пассажирские пароходы  
ОТРЕМОНТИРОВАНЫ.**

На всех пассажирских пароходах имеются БУФЕТЫ, из коих отпускаются пассажирам из безукоризненной провизии кушанья и напитки по установленной Правлением таксе, более дешевой, чем в гостиницах или ресторанах.

На плесах реки ОБИ (Бийск-Барнаул-Томск-Тобольск) и Иртыша (Семипалатинск-Тара и Омск-Тобольск) совершают движение двухэтажные пассажирские пароходы американского типа с двухсветными каютами и салонами на верхней палубе, устроенными по образцу и типу волжских пароходов. В рубках имеются пианино, шахматы, шашки и библиотеки.

**Пассажирские каюты устроены с расчетом на  
одного, двух и трех пассажиров.**

Как виды берегов Енисея и отрогов Алтая, прозванного Сибирской Швейцарией, так и самый речной воздух, в связи с предоставляемыми на пароходах в отношении стола и помещений удобствами, делают путешествие на судах Госпароходства не только удовольствием, но и полезным средством для восстановления здоровья, вполне оправд. совет известного Московского профессора ЗАХАРЬИНА, предписывавшего больным переутомлением нервов:

**„Чтоб подкрепить здоровье—  
ПУТЕШЕСТВУЙТЕ на пароходах“.**

ЗАПАДНО-СИБИРСКОЕ  
ГОСУДАРСТВЕННОЕ  
РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО

---

производит следующие операции:

**Перевозку пассажиров** и багажа на товаро-пассажирских пароходах.

**Транспортирование грузов** по всей сети водных путей и железных дорог СССР.

**Транспортирование грузов гужом** по поручению грузохозяев.

**Прием товаров на хранение**, как в своих, так и наемных складочных помещениях.

**Выкуп грузов** с. ж. д. для хранения, доставки грузо-хозяину или переотправки водой.

**Передачу грузов с воды** на железные дороги.

**Страхование грузов в пути** и на складах.

**Прием товаров на комиссию** и исполнение всевозможных поручений по продаже и покупке их.

**Выдачу ссуд под сдаваемые** к перевозке или на хранение грузы.

**Подвозку грузов к городским складочным** помещениям предприятий и частных лиц.

**Все операции по наложенным на груз платежам, упаковке, обшивку и пломбирование** отправляемого груза.

**Хранение ручного пассажирского багажа.**

Госпароходство принимает заказы на поставку дров и каменного угля с доставкой баржами на пристань назначения, а по особому соглашению и доставкой к месту потребления. С заказами по поставке дров надлежит обращаться в Агентства Госпароходства по месту их нахождения, а по поставке каменного угля непосредственно в Правление.

# **ЗАПАДНО - СИБИРСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО**

Объединившись с другими Государственными  
ПАРОХОДСТВАМИ и железными дорогами,

**ПРОИЗВОДИТ:** транспортирование кладей до и от всех  
значительных пунктов СССР, с выдачей  
в приеме груза на доставку прямых до  
места назначения накладных.

**Также объединенно с другими Госпароходствами  
производятся следующие операции:**

**ПРИЕМ** товаров на хранение. || **СТРАХОВАНИЕ** кладей в  
пути и на складах.

**ПРИЕМ ТОВАРОВ** на комиссию и исполнение всевоз-  
можных поручений по их продаже и покупке.

**ВЫДАЧА ССУД ПОД ТОВАРЫ.**

**ПОДВОЗКА** кладей к городским складочным помеще-  
ниям предприятий и частных лиц.

**ВСЕ ОПЕРАЦИИ ПО НАЛОЖЕННЫМ НА ГРУЗ ПЛАТЕЖАМ.**

**ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ** кладей с объявленной ценностью с пол-  
ной ответственностью за их сохранность.

Кроме существующих приречных агентств Западно-Сибирским  
Государственным Речным Пароходством открыт ряд специальных  
транспортных контор.

За всеми справками, а также поручениями следует обращаться  
во все агентства и Правление Западно-Сибирского Пароходства,  
а также во все Правления и агентства прочих Госпароходств.

**Все указанные операции произво-  
дятся открытой в Москве объединен-  
ной транспортной конторой Госпа-  
роходств.**

Телеграфные адреса: Зап.-Сибирских транспортных агентств —  
„Сибгоспароходство“.

Телеграфный адрес Правления Зап.-Сиб. Гос. Речн. Пароходства:  
Новосибирск „РЕКА“.

Телеграфный адрес Транспортной Конторы Госпароход. в Москве—  
Москва, „РЕНТРАИ“.



## П е ч а т к и.

| Стр. | Строк.   | Напечатано          | С л е д у е т         |
|------|----------|---------------------|-----------------------|
| 13   | 3 свер.  | часов в солн.       | часов солн.           |
| 13   | 9 снизу  | А. Н. Воейков       | А. И. Воейков         |
| 33*  | 21 свер. | боярства (житьих... | боярства (и житьих... |
| 40   | 11 „     | Герман, Ермак...    | Герман, Ермил         |
| 46   | 4 снизу  | осле                | после                 |
| 53   | 3 „      | ни что иное         | не что иное           |
| 81   | 4 „      | производство:       | производства          |
| 86   | 24 свер. | бижа                | биржа                 |
| 112  | 17 „     | оби                 | Оби                   |
| 113  | 8 снизу  | кургана             | Кургана               |
| 120  | 13 „     | пассажирному        | пассажирскому         |
| 122  | 10 „     | килог               | килом.                |
| 142  | 7 „      | речной морской...   | речной, морской       |
| 144  | 18 свер. | прошлою             | прошло                |
| 178  | 6 „      | всемерно ..         | всемерно              |
| 179  | 18 „     | экспертно...        | экспортно             |

## И з м е н е н и я:

стр. 186 — 2 снизу. Упр. Красноярск. Агентством назна-  
чен К. А. Мецайк;

стр. 202 — линия Томск — Тобольск — отвалы еженедельно;

стр. 207. Виды г. Новосибирска не помещены.





# **ЗАПАДНО-СИБИРСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО**

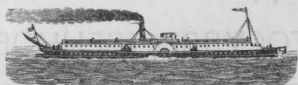
В целях предоставления пассажирам удобств в отношении хранения, до начала поездки или по окончании таковой, ручной клади и пассажирского багажа,

**НА ВСЕХ КРУПНЫХ ПРИСТАНЯХ  
ОТКРЫТЫ  
КАМЕРЫ ХРАНЕНИЯ**

**РУЧНОЙ КЛАДИ И ПАССАЖИРСКОГО БАГАЖА.**

Прием вещей в камеры для хранения производится во всякой упаковке при соблюдении лишь условия, чтобы ее характер препятствовал раструске, вещей; прием же таких предметов, как: пледы, пальто, зонты и т. п. производится в неупакованном виде.





# СЕВЕРНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО

**Правление в Архангельске**, Набережная, д. № 20.

**Районные конторы**—в Вологде и Устюге.

**Агентства**—в Котласе, Устьысольске, Тотме, Березнике, Пине-ге, Лузе и Лешуконском.

**Уполномоченный**—в Москве-Зарядье, Мокринский переулок, № 22, кв. 1.

**Производит перевозку** пассажиров, багажа и грузов по рекам Северо-Восточной Области: Северная Двина, Сухона, Вычегда, Сысола, Вымь, Юг, Луза, Пинега, Вага, Емца, Устье, Мезень, Вашка и по Северо-Двинской системе (б. Виртембергского) с выходом на Мариинскую систему и Волгу.

**Товаро-пассажирское движение по линиям**—Вологда-Архангельск и Устюг-Устьысольск поддерживается двухэтажными пароходами американского типа со всеми удобствами для пассажиров.

**Перевалочный пункт транзитных Сибирских грузов**—Котлас-оборудован новыми складочными помещениями, жел. дор. линия подходит к пристаням Госпароходства.

**Транспортно-Экспедиторские операции** выполняются всеми Конторами и Агентствами.

**Хранение товаров на собственных складах.**

**Страхование грузов** по генеральному полису Госстраха в пути следования, на складах и на стоянках.

**Прием и выкуп грузов** с железной дороги для дальнейшего направления, водой, гужем и обратно.

**Исполнение поручений** по продаже товаров.

**Выдача ссуд под товары.**

**Прием на доставку грузов** с наложенными платежами.

**Исполнение таможенных обрядностей** и др. поручений клиентов.

**Продажа круглого леса, досок и теса** в Архангельске.

**Телеграфный адрес** Правления, Контор, Агентств — „Рена“.

9129(275)44  
744  
**ДЛЯ ПАМЯТИ.**

---

# По рекам Сибири

---

Очерки хозяйства и транспортной связи  
районов деятельности сибирского пароходства  
для общего ознакомления  
ред. Н. Я. НОВОМЕРНСКОГО и М. П. ГОРЯЧЕВА

ИЗДАНИЕ  
ВТОРОЕ  
ОБНОВЛЕННОЕ

ИЗДАНИЕ

Иркутская Государственная Региональная Пароходная  
Новосибирск, 1989

## ДЛЯ ПАМЯТИ.

2.6 129 y

65.9(2P5)374.5  
П41



241404

# По рекам Сибири.

ОЧЕРКИ ХОЗЯЙСТВА и ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗИ  
В РАЙОНЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СИБГОСПАРОХОДСТВА  
под общим наблюдением

Проф. Н. Я. НОВОМБЕРГСКОГО и М. П. ГОРЛОВА.

Хмельниковская  
областная библиотека  
ОСНОВНОЙ ФОНД

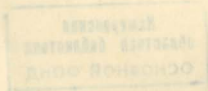
ИЗДАНИЕ

Западно-Сибирского Государственного Речного Пароходства.  
НОВОСИБИРСК, 1926.



# По рекам Сибиря.

Отпечатано в тип. „Совсибирь“  
Новосибирск Кр. пр-к № 16,  
в колич. 2000. Сибкрайлит № 1264  
от 25 июня 26 г. Заказ № 4390.



ИЗДАНИЕ  
Владимир Сидоркин. Государственное Рязанское Паровозное  
НОВОСИБИРСК, 1920

## ОГОВОРКА.

Мысль издания путеводителя „По рекам Сибири“ принадлежит Правлению Западно-Сибирского Государственного Речного Пароходства. Помимо желания обрисовать „лицо“ руководимого им транспортного предприятия в основе выпуска настоящей книжки заложено стремление дать в руки проезжающих на пароходах трудящихся материал, ориентирующий их в вопросах возрождающегося на новых началах хозяйства и путевой связи того края, который обслуживается флотом пароходства.

Заселение пассажирских судов на реках Сибири из года в год сгущается и крепнет. Помимо деловых спешных поездок, несомненно, начинает развиваться движение на пароходах, предпринимаемое с лечебными и научно-образовательными целями. От клиентов этого именно порядка постоянно поступают запросы, посильным ответом на которые и стремится быть настоящее издание, несвободное, в виду спешности его подготовки, от многих существенных недостатков.

Если снисходительный прием читателей и потребность в „Путеводителе“ вызовут к следующей навигации его повторение, все доступные для исправления и указанные (Новосибирск, Правление Сибгоспароходства) недостатки, конечно, будут устранены.

Правление признательно, как авторам, облегчившим помещением своих статей его задачу по составлению „Путеводителя“, так и руководителям издания, приложившим много труда, чтобы в современных условиях сибирской полиграфической техники в кратчайший срок выпустить книжку возможно удачнее и полнее.

ПРАВЛЕНИЕ.





Проф. В. Г. Болдырев.

## Географическое вступление.

**Территория.** Территория Сибирского края, не говоря об Уральской области и Казакстане, лежит между  $49^{\circ}$ — $88^{\circ}$  северной широты и  $40^{\circ}$ — $88^{\circ}$  восточной долготы (от Пулкова) и имеет протяжение в среднем с севера на юг до 3000 км. и с запада на восток до 4500 км.

В указанных пределах заключается огромная площадь в 4076 тыс. кв. километров, считая в том числе и обширный Туруханский край—безлюдную площадь в 1.593 кв. км.

**Границы.** На севере границей Сибирского края является Северный Ледовитый океан от залива Ныда-Ямо до залива Хатангского; на востоке Сибирский край граничит с Якутской АССР, Забайкальем и Бурят-Монгольской АССР, на юге границу составляет государственная граница с Урянхайским краем, Монголией и Китайской республикой, на западе—граница с Казакской АССР и Уральской областью.

Берег Северного Ледовитого океана, составляющий северную границу края, представляется почти недоступным, лишь Енисейская губа, в которую впадает р. Енисей, имеет значение, как начало Северного морского пути, связывающего Сибирский край с портами Западной Европы.

Восточная граница, особенно в ее северной части, также малодоступна и отделяет Сибирский край от малонаселенных областей, ведущих с краем преимущественно товарообменные операции, доставляющие, главным образом, ценную пушнину в обмен на жизненные продукты и товары промышленного производства.

Южная граница проходит по горным хребтам: Хамар-Дабан-Саяны, Алатау, Алтай и доступна лишь в некоторых



направлениях, преимущественно, для вьючного передвижения товаров.

Наиболее доступной, лишенной естественных преград, является западная граница. Наличие железнодорожных, водных и грунтовых путей обеспечивает в этом направлении связь края с более населенными культурными областями Союза. Через эту границу, имеющую огромное экономическое значение и производится, главным образом, вывоз сибирского сырья и ввоз товаров, необходимых, как для нужд сельского хозяйства и промышленности края, так и для широкого потребления населением.

**Население.** Население Сибирского края подразделяется на пришлое (русское) и коренное, жившее в крае еще до прихода русских. Первые пришельцы расселились, главным образом, вдоль естественных водных путей или по особым изолированным районам.

Коренные обитатели Сибирского края являются остатками весьма разнообразных племен, принадлежащих к 5 основным группам: финнам, самоедам, туркам, тунгусам и монголам.

По данным Сибкрайплана, население Сибири в настоящее время определяется в 7823 тыс. душ обоего пола, из них городского населения 774 тыс. человек или 9,9%<sup>\*)</sup>.

Для огромной площади края население это представляется крайне незначительным, давая плотность всего около 2 человек на 1 кв. клм.; при чем в Туруханском крае плотность падает до 0,012, или 1 человек на 100 кв. клм.

**Административное устройство края.** В состав Сибирского края входит 16 округов: Тарский, Омский, Славгородский, Барабинский, Новосибирский, Каменский, Рубцовский, Барнаульский, Бийский, Кузнецкий, Томский, Ачинский, Красноярский, Хакассский, Минусинский, Канский, Ойротская автономная область и Иркутская губерния<sup>\*\*)</sup> .

Все округа, Иркутская губерния и Ойротия составляют 259 районов (Ойротия,—10 аймаков соответствует району) с 5736 сельсоветами (по бюджету).

Высшим в крае органом власти является Сибирский Краевой Исполнительный Комитет Советов—Сибкрайиспол-

<sup>\*)</sup> Население городов по переписи 1923 г.

<sup>\*\*)</sup>  В настоящее время приступлено к районированию Иркутской губ., которая образует три округа: Иркутский, Киренский и Тулунский, которые в свою очередь будут включать 24 района.

ком, в округах—окрисполкомы и далее в районах и сельсоветах—РИК'и и СИК'и.

Новое административное разделение края, явившееся результатом районирования, с одной стороны, приближает власть к населению и расширяет функции Исполкомов, с другой—определяет экономическое тяготение населения известной части территории к какому-нибудь пункту, при чем в данном случае имеется в виду население с более или менее сходным характером деятельности, одинаковыми хозяйственными навыками и потребностями, с одной и той же производительностью, как, например: сельское хозяйство, промышленность, отхожие промысла и т. д.

## Л и т е р а т у р а.

1) „Россия. Полное географическое описание нашего отечества“, под редакцией В. П. Семенова Тянь-Шаньского, т. XVI Зап. Сибирь. С. Петерб. 1907 г.; 2) „Сибирь, ее современное состояние и ее нужды“. Сборн. статей под редакцией И. С. Мельника. С.-Петербург. 1908 г.; 3) „Сибирский календарь на 1925 г.“, изд. Иркутск. Гос. Университета, Иркутск. 1924 г.; 4) „Районированная Сибирь“. В. Болдырев и П. Гуринович. Сибкрайиздат. 1926 г.; 5) „Сибирский край в цифрах“. В. Болдырев и Ф. Скурский. Сибкрайиздат — 1926 г. 6) „Северный Морской Путь“ сост. С. А. Рыбин. Ново-николаевск. 1924 г.





М. П. Горлов.

## ПРИРОДА СИБИРИ.

### Рельеф и геологическое строение Сибири.

Знакомство с Сибирью путешественнику уместно начать с изучения ее природы и прежде всего—ее ландшафта.

Площадь всего побережья, тяготеющего к пристаням и портам, посещаемым флотом Государственного Зап.- Сибирского Пароходства, превосходит, по подсчетам проф. Ю. М. Шокальского и А. А. Тилло, 6.000.000 кв. километров.

Ни одно речное пароходство не располагает таким, как принято выражаться, хинтерляндом. Совершенно понятно, что столь огромная географическая провинция по устройству своей поверхности не может быть однородной. И действительно, несмотря на сравнительную простоту морфологии сибирского рельефа, орографический лик Сибири носит на себе следы и результаты, как эндогенных, т. е. образующих неровности, так и экзогенных сил, т. е. явлений, выравнивающих эти неровности, понижающих и сглаживающих сушу.

В зависимости от этого, в общем Сибирь по характеру рельефа принято делить на две части: западную и восточную.

Огромное пространство от Урала до Енисея представляет собой обширный грабен, т. е. низменный спуск, сложенный по преимуществу из третичных и послетретичных пластов осадочного происхождения, насколько можно судить по исследованиям, почти везде сохранивших свое горизонтальное положение. Принадлежа к ярко выраженному равнинному типу, это пространство продолжает собой восточно-европейскую или, точнее, русскую низменность, называемую в географической науке Сарматской.

Вместе с последней Западно-Сибирская низменность составляет единую Евразийскую равнину, нарушенную в своей конструкции лишь пересечением Уральского хребта.

По классификации в зависимости от происхождения сибирская равнина относится к наносному типу и образовалась в результате речной аккумуляции, сгладившей неровности рельефа путем заполнения впадин и углублений.

Медленно понижаясь тундрами к Северному Ледовитому океану, на юге она достигает верхнего течения реки Тобола, а затем идет по линии Кокчетав—Семипалатинск—Колывань—Томск.

В верхнем течении Тобола низменность соединяется с Тургайской „столовой“ страной, а южнее линии—Кокчетав—Семипалатинск—она упирается в Киргизскую возвышенность Казахстана.

Есть предположение, что в верховьях Тобола в первую половину третичного периода мог существовать пролив, посредством которого покрывавшее в то время Западную Сибирь море соединялось с Аральским. С тех пор, т. е. с середины так называемого в геологии „олигоценного яруса“, Западно-Сибирская низменность не испытывала морских трансгрессий.

Рельеф ее легко уясняется из следующих цифр. У железнодорожного моста при Новосибирске река Обь имеет абсолютную высоту меженного горизонта 44,08 саж., Тобол у Кургана—34,25 саж. и Иртыш у Омска горизонт низких вод—33,55 саж. Таким образом, при огромном протяжении низменность имеет чрезвычайно слабый уклон.

Рельеф отдельных, наиболее типичных ее областей вырисовывается в следующем виде. Полуостров Ямал—водораздел Оби и Карского моря, представляющий собой тундру с множеством озер и мелких речек, также не имеет особо высоких точек.

Залегающая в западной части Нарымского края и в соседних частях каинского, тарского и сургутского районов огромная болотистая площадь Васьюганья служит водоразделом Оби и Иртыша.

Реки Тобол и Иртыш делят южную часть Западно-Сибирской низменности на три степи: 1) между предгорьем Урала и Тоболом—Приуральскую, 2) между Тоболом и Иртышем—Ишимскую и 3) между Иртышем и Обью—Барабинскую.

Характерную черту Ишимской, а также и Барабинской степей составляет присутствие так называемых грив, т. е.

длинных, пологих возвышений, чередующихся с впадинами. Наиболее ясно выраженные в Барабе гряды эти обладают правильным северо-восточным простираем, а междугривные ложбины в большинстве случаев заняты болотами и солончаками.

Поразительно равнинный рельеф Барабы на севере переходит в обильное мхами болотистое Васьюганье, а на юге в сухую Кулундинскую степь. Последняя расположена между Крутихинской лукой Оби, Иртышем и Алеем, а своим восточным концом упирается в предгорья Алтая, представляющего собой сложную систему.

Обыкновенно принято делить Алтай на четыре водораздельных хребта: Южный Алтай, внутренний Алтай, Сайлюгем и Монгольский, лежащий уже в пределах Китая.

Первый из них служит водоразделом Черного Иртыша и оз. Зайсан от реки Бухтармы. Его высшая точка питает громадный ледник Потанина. Внутренний Алтай, называемый обычно в картографии Холзунскими белками, разделяет воды Бухтармы и Катунь. У северного подножия одного из отрогов этой группы — Ивановских белков — расположены рудники серебра и спутника его — свинца бывшего Ридерского Горнозаводского Товарищества, ныне находящиеся в ведении Алтайского Металлического Треста. Самая высокая горная группа Русского Алтая — Катунские белки. Высшей точкой этих белков, а вместе и всего Русского Алтая считается пик Белуха, откуда спускается до 15 громадных ледников с общей площадью до 65 кв. килом. Два таких ледника питают р. Катунь. Непосредственно к Катунским примыкают Чуйские белки.

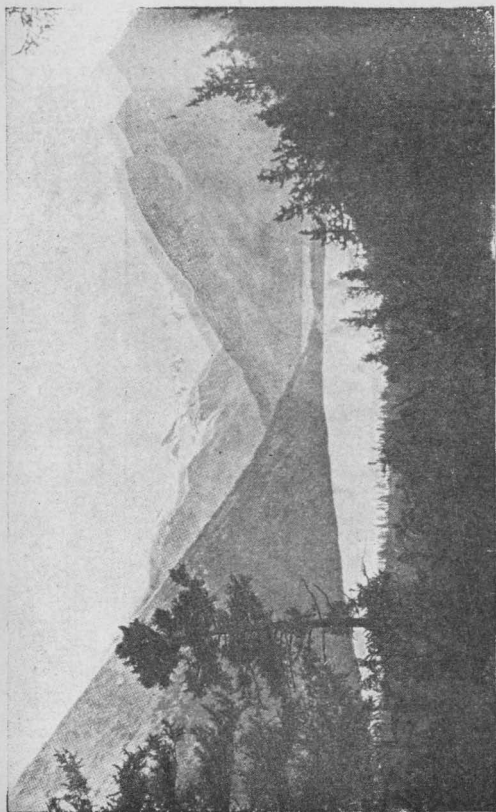
К одному из отрогов Сайлюгемской группы Алтая прилежит живописнейшее Телецкое озеро, площадью до 215 кв. километров, стоком коего является обрамленная красивыми берегами река Бия.

Лежащая по правому берегу реки Томи горная область носит название Кузнецкого Алатау. К западу идет Салаирский кряж, а пространство между ними известно под названием Кузнецкого каменноугольного бассейна. Здесь расположены богатые рабочим слоем угля Кольчугинские копи.

Хребтом Сайлюгем Алтай связывается со сложенными из собранных в складки сланцев и слоистых отложений девонского периода Западными Саянами.

Восточные Саяны, Енисейский кряж и дальнейшие хребты принадлежат к системе первичного поднятия Азии. Все Средне-Сибирское нагорье считается сложенным из из-





Озеро в центральном Алтае.



верженных архейских пород, собранных в складки в гуронский (т. е. послелаврентьевский) период. С этих эпох здесь больше не было складчатости и грандиозные вертикальные перемещения (напр., котловина Байкала) могли наступить лишь в результате сбросов и опусканий.

Таков в самых общих чертах характер рельефа той части Сибири, которая своими грузами и пассажирским потоком питает пристани Сибгоспароходства. Низменная равнина на западе, к востоку от Енисея эта страна покрыта нагорьями и горными хребтами.

Совершенно понятно, что рельеф оказал влияние на формы хозяйства так же, как обусловил климат, от которого они зависят.

Характерная особенность горных пород архейской эры (т. е. самой древней в истории земли)—богатство их металлами: золотом, серебром, свинцом, а также медью, при чем металлы эти встречаются, как в чистом виде, так и в виде руд. В Восточной Сибири месторождения золота встречаются по среднему течению Енисея. За золотом идет серебро, медь и железо. Судя по курганным раскопкам, разработка и добыча этих металлов восходит к глубокой древности.

Представленные в Сибири наиболее древними отложениями нижнего карбона мощные пласты превосходного каменного угля обеспечивают этому краю едва только тронутый запас минерального топлива на многие годы, при чем кроме Кузнецкого бассейна можно указать на 30 саженный Экибастусский пласт Павлодарского района.

В плодородных, обильно орошенных долинах Алтая и приречных поймах, задолго до официальных переселений, с XVIII в. стала сосредоточиваться земледельческая колонизация этого края выходцами из центральной и южной России.

Наконец, нельзя не упомянуть о залежах соли. Не говоря о ленских залежах, где, недоступные для промышленности из-за бездорожья, остаются нетронутыми запасы каменной соли, образующие по 20 и 25 сажен. высоты вертикальные берега реки Лены, следует отметить ряд озер (напр., Коряковское) Западной Сибири, дающих солидный выход соли.

Так обуславливалась и предопределялась геологическим строением и рельефом потенциальная энергия сибирского народного хозяйства.

## **Климат Сибири.**

Географическое положение страны и ее рельеф обуславливают количество тепла, влажность воздуха, выпадение или скудость атмосферных осадков, что в связи с длительностью и степенью солнечности дает характеристику климата страны, в свою очередь влияющего на количество, направление и расположение внутренних вод, на выработку почвенной корки, а также на развитие биосферы—растительного и животного мира.

Климат особенно важен, как для распределения населения в стране, так и в смысле установления деятельности человека, в зависимости от природных условий, создаваемых этим климатом.

Больше всего нуждается в благоприятных климатических условиях сельский хозяин, по меткому выражению покойного Тимирязева, „торгующий воздухом и светом“.

В этом отношении занимающая северную—умеренно и полярно—холодную часть Азиатского материка, протянувшаяся на тысячи верст по долготе Сибирь, а особенно Средне-Сибирское высоко поднятое над уровнем моря плоскогорье, принимая на себя холод Ледовитого океана и будучи пересечено горными хребтами, отличаются сравнительно суровым континентальным климатом, резкость коего убывает на запад и возрастает к востоку и северо-востоку.

Исключительная континентальность сибирского климата, с ее отличительными чертами—сухостью и холодом, зависит от характера сибирского рельефа, снижающегося к Ледовитому океану и от заграждающей влияние теплых южных морей массы суши.

Характерной особенностью сибирского климата следует, однако, считать не отсутствие тепла, а зимнюю стужу.

Лето в Сибири короткое, но жаркое. Средняя летняя температура Западной Сибири колеблется от 18° до 22° по Цельсию, что приближает ее к юго-восточной полосе европейской части С. С. С. Р. Температура Восточной Сибири еще выше. Наоборот, зима в Сибири продолжительная с сильными и устойчивыми морозами. Средняя зимняя температура колеблется от 16° до 20° по Ц., что уже соответствует самым северным губерниям Европейской России, Финляндии или Швеции.

В качестве материала для выводов и суждений о разнице между климатическими условиями Западной Европы, России и Сибири может служить нижеследующая таблица, охватывающая данные по основным элементам климата не-

скольких городов, лежащих на одной и той же 52-й параллели сев. широты.

| ГОРОДА.             | Средняя температура июля. | Средняя температура января. | Средняя годовая температура. | Годовая амплитуда. | °/о годовоой облачности. | Годов. число дней с осадками. | Годов. число осадков (в сантиметр.) | Сред. год. чис. часов в солн. сиян. в сутки. |
|---------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------|
| Лондон . . . . .    | +16 <sup>o</sup>          | +4 <sup>o</sup>             | +10,8 <sup>o</sup>           | 12 <sup>o</sup>    |                          |                               | 110                                 |                                              |
| Берлин . . . . .    | +18 <sup>o</sup>          | +1 <sup>o</sup>             | +8,7 <sup>o</sup>            | 19 <sup>o</sup>    |                          |                               | 70                                  |                                              |
| Варшава . . . . .   | +19 <sup>o</sup>          | +4 <sup>o</sup>             | +7,4 <sup>o</sup>            | 23 <sup>o</sup>    |                          |                               | 60                                  |                                              |
| Саратов . . . . .   | +22,6 <sup>o</sup>        | -11,2 <sup>o</sup>          | +6 <sup>o</sup>              | 33,8 <sup>o</sup>  | 58                       | 102                           | 40                                  | 5,3                                          |
| Акмолинск . . . . . | +23,9 <sup>o</sup>        | -17 <sup>o</sup>            | +2,3 <sup>o</sup>            | 40,9 <sup>o</sup>  | 52                       | 100                           | 20                                  | 5,9                                          |
| Иркутск . . . . .   | +19,5 <sup>o</sup>        | -22,2 <sup>o</sup>          | +1 <sup>o</sup>              | 41,7 <sup>o</sup>  | 59                       | 98                            | 29                                  | 6,6                                          |
| Чита . . . . .      | +19,8 <sup>o</sup>        | -23,6 <sup>o</sup>          | +2,9 <sup>o</sup>            | 43,4 <sup>o</sup>  | 48                       | 76                            | 26                                  | 7,1                                          |

Из этой таблицы легко усмотреть, что тяжесть температурных условий и недостаток влаги в сибирском климате несколько компенсируются солнечностью, обуславливающей так назыв. вегетационный или произрастательный период. И в самом деле, благодаря тому, что Сибирь, особенно Восточная, по средней продолжительности суточного солнечного сияния за год не только не уступает, но и значительно превосходит самые южные части Европейской России (Крым, Херсон), здесь созревают под такими широтами, как Якутск (62° с. ш.), скороспелые сорта арбузов и дынь.

С другой стороны, нельзя не отметить, что целый ряд растений и злаков не может иметь распространения в степной Сибири из-за малого снежного покрова, особенно убывающего по степи к югу и по забайкальскому нагорью на восток, в то время, как, благодаря обильной защите снега, в самой холодной на земном шаре стране—Якутской области—из тысячи озер только редкие промерзают до дна.

Вообще говоря, отбросив несущественные, внутриобластные различия, лучший метеоролог проф. А. Н. Воейков по годовому ходу ветра, влажности и температуры делит страны света на: знойно-сухие (Африка и Австралия), резко-контрастные (Азия и Сев. Америка) и умеренно-благоприятные (Европа).

С этой точки зрения охватывающий собой и Западную Сибирь, и киргизские земли Казакстана, и часть Вост.-Сиб. нагорья хинтерланд Сибгоспароходства может быть отнесен к евразийской группе, как синтез областей с различными



особенностями, зависящими от географич. широты места, а также от характера солнечного сияния и ветра.

Можно сказать, что обслуживаемая пароходством страна охватывает три климатических провинции: 1) полосу преобладания западн. и юго-западн. ветров; 2) область ветров, дующих с северо-запада и северо-востока и 3) область зимнего затишья и сильных морозов.

К первой провинции принадлежит вся Западно-Сибирская низменность до возвыш. Вост. Сибири. Она характеризуется, как видно из названия, преобладанием ветров, дующих с запада и юго-запада, холодной, сухой, ветряной зимой, возвратом холодов весной, жарким летом, осадками, приходящимися в северной части на август, в средней на июль и в южной на июнь. В киргизской окраине, относящейся ко второй области, дуют ветры с севера, т. е. горами она отделена от южных областей. Если в Западно-Сибирской низменности лес умеряет жар, увеличивает влажность и несколько снижает резкость перемен температур, то, по мере углубления в степь, как резкость, так и изменчивость климатических элементов в стране прогрессивно возрастают. Помимо общего всей Сибири явления „мглы“, весьма вредной для растений и хлебов (особенно гречи, отошедшей и из Сибири, как из Поволжья, в Приуралье), в киргизской степи наблюдается так называемый „сухой дождь“, т. е. испарение падающих, но не успевающих оросить сильно раскаленную почву, капель воды, благодаря чему бедная осадками степь лишается и этой последней влаги.

Третья область, охватывающая всю восточную горную часть Сибири вплоть до тех хребтов, которые отделяют ее от бассейна Амура, высоко приподнятая еще в архейскую эру, со всех сторон обставлена горами. Собирающийся в этой замкнутой стране сухой и холодный зимний воздух на всем пространстве лежит неподвижно и долго, чем объясняется, как холод, так и безветрие края. В противовес неустойчивой (меняющейся в Зап. Сибири и степи по несколько раз в сутки) погоде первых областей суровый климат этой провинции отличается выдержанностью и строгой последовательностью, хотя наклонность к смягчению замечается здесь в отношении несомненного увеличения в период с шестидесятых годов роста осадков.

Общую характеристику климатических условий всех этих трех провинций можно почерпнуть из средних данных о вскрытии и замерзании сибирских рек, протекающих по их районам:

| Название реки.   | Название пункта. | Время вскрытия. | Время замерзания. | Число дней, свободных от льда. |
|------------------|------------------|-----------------|-------------------|--------------------------------|
| Черный Иртыш .   | У оз. Нор-Зайс.  | 20 апреля       | 7 ноября          | 200                            |
| Иртыш . . . . .  | " Усть-Камен.    | 21 "            | 13 "              | 205                            |
| " . . . . .      | " Семипалат.     | 19 "            | 8 "               | 202                            |
| " . . . . .      | " Павлодара      | 27 "            | 6 "               | 192                            |
| " . . . . .      | " г. Тары        | 8 мая           | 5 "               | 181                            |
| " . . . . .      | " Тобольска      | 7 "             | 5 "               | 182                            |
| Обь . . . . .    | " Барнаула       | 22 апреля       | 10 "              | 201                            |
| " . . . . .      | " Новосибир.     | 26 "            | 6 "               | 192                            |
| " . . . . .      | " Нарыма         | 11 мая          | 3 "               | 176                            |
| " . . . . .      | " Сургута        | 22 "            | 2 "               | 164                            |
| Томь . . . . .   | " Томска         | 30 апреля       | 28 октября        | 179                            |
| Тура . . . . .   | " Тюмени         | 21 "            | 15 "              | 177                            |
| Енисей . . . . . | " Красноярск.    | 8 мая           | 9 ноября          | 185                            |
| " . . . . .      | " Туруханска     | —               | —                 | —                              |

Попутно интересно отметить, что зависящая от толщины снежного покрова толщина льда на реках Сибири колеблется в пределах от 40 сантиметров (Томь у Томска) до 235 сантиметров (Лена у Булуна).

Суммируя сказанное о климатических условиях Сибири, следует признать, что они являются, по сравнению с климатом других стран, некоторым тормазом для свободного развития биосферы, как по холоду одной, так и по сухости другой и чрезвычайной неустойчивости их в третьей провинции. И тем не менее человек с широким географическим кругозором А. И. Воейков в целом ряде своих трудов, подчеркивая важную роль климата, как величайшего распорядителя органической жизни на земле, отнюдь не склонен считать климатический режим Сибири безнадежным. Отмечая расположение большей части страны к северу от оси затропического барометрического максимума, он утверждает, что в этом районе, кроме тундрового пояса, труд человека способен преодолеть всю видимую суровость природы, выучившись, где надо, ускоренно пользоваться теплом, а в других случаях заблаговременно собирать осадки и копить влагу. Если этого не сделано в Западной, киргизской или Восточной Сибири до сих пор, то только по их сравнительному безлюдью и бездорожью. Таким образом на трапезе природы ни один рот сибиряка не является преобременяю-

---

щим ее, излишним. Наоборот, при проведении и расширении сети надлежащих путей в Сибирь можно и должно направить волну приселения и поток средств, для использования ее естественных богатств, как затаенных в горных пластах, так и собираемых с излюбленных русскими переселенцами долин под разной широтой. Залогом преуспевания и развития (при надлежащем труде и соответственных приемах) сельско-хозяйственного промысла в условиях сибирской действительности служит щедрый отпуск природой солнца, этого единственного источника всяких изменений, как в атмосфере, так и в гидросфере и литосфере, а следовательно и в зависящей от последних биосфере.

Не даром наблюдательные греки запечатлели своим словом климат—что по-гречески значит наклон—конкретное убеждение античного человека в том, что все состояние атмосферы известной местности зависит исключительно от наклона солнечных лучей и от высоты стояния солнца над горизонтом в полдень.

#### **Почвы Сибири.**

Тот необходимый для растительности поверхностный покров суши, который развивается в земной коре из материнской горной породы путем выветривания и под влиянием совокупной деятельности температуры, осадков, растений и животных, называется почвой.

Завися в основе своей от свойств материнской горной породы, почвы, однако, больше всего испытывают на себе влияние климата и, прежде всего, температуры и осадков.

В странах жаркого и в то же время влажного климата почвы сильно отличаются от почв стран и областей знойных, но и сухих, где дождей совсем не бывает или они выпадают очень редко; почвы степей не похожи на почвы менее теплой полосы с большим количеством осадков, задерживаемых лесом и, наоборот, в одинаковых климатических условиях развивающиеся на разных породах почвы принадлежат к одному типу.

Изучение географического распространения характерных почвенных типов на всем земном шаре позволило прийти к заключению о закономерности их образования в полном соответствии с климатическими поясами и о зависимости лишь их внутризональных особенностей от характера рельефа и свойств материнской горной породы.

Обращаясь к почвам тяготеющего к пристаням Сибирского пароходства побережья, следует оговориться, что в

общем все почвенные зоны Азиатской России, строго говоря, представляют собой непосредственное продолжение таких же зон европейской части Союза ССР, за исключением своеобразных „сероземов“ Туркестанского края, имеющих все-таки некоторую аналогию в почвах Закавказья.

Начиная с севера, почвенные пояса или, как их принято называть, почвенные зоны Сибири постепенно сменяются в следующем порядке: 1) тундровая зона аморфных, скелетных почв, 2) зона подзолистых почв, 3) чернозем, 4) каштановые и 5) бурые почвы.

Почвообразовательные процессы тундровой зоны изучены сравнительно не полно. Занятая мхами, лишаями и немногочисленными видами цветковых растений, холодная, удаленная от культурных центров тундра мало привлекала к себе исследователей. Тем не менее установлено, что, благодаря весьма медленному разложению растительных остатков, из-за низкой температуры и некоторого пересыщения влагой, тундра богата торфом, как влажным, так и сухим, обильно покрывающим бугры, лишенные всякой растительности.

Постепенно выделяющаяся из тундровой самостоятельная зона подзолистых почв изучена в Сибири лучше. Количество осадков здесь не особенно велико, но и температура воздуха и почвы, прикрытой тайгой, тоже не высока. Поэтому испарение влаги, особенно под задерживающим лучи солнца лесом, здесь ослаблено и на образование и развитие почвы остается влаги достаточно. В низинах и впадинах почвы даже переполняются водой и заболачиваются.

Таким образом, значительная часть почв развивается здесь при средних количествах влаги, а некоторая при ее избытке. Почвы первого порядка называются по виду верхних их слоев в сухом состоянии—подзолистыми, а вторые—болотными.

Благодаря сравнительно большей теплоте, по мере удаления от тундровой зоны, верхний слой этих почв уже содержит некоторое количество перегноя (от 0,5 до 3 проц.), обуславливающего урожайность; однако, без удобрения подзолистая почва, благоприятная для лесной растительности, малопродуктивна. Начинаясь вслед за тундровой зоной по дуге Обдорск-Казымское-Дудинка, подзолистые почвы в более развитом состоянии имеют южную границу в Сибири по линии Тюмень-Тара, Томск-Илимск, вклиниваясь отдельно в сторону Мариинска, Кузнецка и края, прилегающего к Телецкому озеру.

Характерно отметить, что, под влиянием климатических аналогий, подзолистые почвы развиваются в Сибири на весьма разнообразных материнских породах. В Западной Сибири они образуются на мягких и рыхлых глинах, суглинках и песках, а в Восточной на твердых осадочных и даже на изверженных породах (граниты, диабазы, диориты и т. д.).

К югу от подзолистой зоны располагается чернозем. В Сибири чернозем тянется полосой с запада на восток, занимая южные части тобольского, омского, томского, новосибирского, барнаульского и минусинского районов. Надо прибавить, что, в противовес российскому, сибирский чернозем не залегает сплошным слоем, а группируется по увалам и гривам попеременно с солонцами. Чернозем богат перегноем и в небольшом количестве содержит извести; он представляет собой рыхлую, мелкозернистую почву, окрашенную в черный или темно коричневый цвет, от дождя быстро переходящую в скользкую грязь, а при засухе в тонкую пыль. Большое содержание перегноя и присутствие глинистых частиц делает эту почву чрезвычайно плодородной, при чем по содержанию перегноя различают чернозем слабый (от 4—6 проц. перегноя), обыкновенный (6—12 проц.) и тучный (свыше 12 проц.). В своем большинстве сибирский чернозем принадлежит к ослабленному типу этой почвы, переходящему уже в лесной суглинок. Это зависит от того, что условия, необходимые для образования и существования чернозема в его чистом виде—глинистые почвы, жаркое лето с осадками и травянистый покров—в Сибири нарушаются вторжением в степную растительную зону леса. Последний создал иные условия тепла и влаги, иную обстановку разложения органических остатков, в результате чего и чернозем изменил не только цвет своих гумусовых горизонтов (т. е. слоев перегноя), но и свою мелкозернистую структуру в т. наз. ореховатую. Эту подвергшуюся деградации почву так и принято называть деградированным черноземом.

Независимо от этого, как показали исследования местных барнаульских почвоведов, в пределах барнаульского и новосибирского районов встречаются некоторые, как говорят, острова чернозема с высоким содержанием перегноя, превышающим 16-17 проц.

Мнение известного почвовед-а проф. В. В. Докучаева о том, что сибирские черноземы легко запахиваются и истощаются, справедливо лишь в том отношении, что на них имеют сильное влияние засушливые годы, напр., 1911 год, и что всегда полезное на легких, не жирных почвах удобрение

ние повышает урожайность и на сибирском черноземе. С другой стороны, наблюдениями покойного А. Н. Седельникова установлено, что при засухе в суглинистых черноземах замечается как-бы метаморфоза: поверхность их покрывается легким солонцем и производительность падает, но достаточно одного, двух „смочных“ (т. е. дождливых) лет, чтобы солонец исчез и почве возвратилась ее прежняя хлебодородность.

Остается сказать об образовании и распространении в Сибири каштановых и бурых почв.

Полоса (т. называемых по их цвету) каштановых почв составляет следующую зону за черноземом. Эти почвы принадлежат жаркому и сухому киргизскому краю, где в год выпадает от 200—250 мм. осадков (вместо 400 черноземной зоны), при чем значительная часть их быстро испаряется; травянистый покров здесь беднее черноземно-степного и почвы эти не в состоянии накопить большого количества перегноя (от 0,5—2,5), но содержат много солей, не вымываемых редкой в этой зоне текущей водой. Отдельные острова каштановых почв встречаются в минусинском и ачинском районах.

Следующая за каштановыми зона бурых почв, сходная по строению с предыдущей, отличается еще меньшей мощностью гумусовых горизонтов. Содержание перегноя здесь падает мало-по-малу до 0,5 проц., а содержание солей возрастает. Южная граница бурой зоны идет в Сибири по линии Зайсан-Сергиополь, Балкаш, Аральское море и через Урал переходит в пределы европейской части СССР, достигая почти Ставрополя Кавказского и Владикавказа.

И те, и другие почвы (кашт. и бур.) при хорошем орошении могут давать весьма приличные урожаи, но выпахиваются они чрезвычайно быстро.

Повсеместно, в пределах обеих последних зон встречаются, наконец, солонцы, т. е. почвы, богатые солями и почти лишенные перегноя.

Эти почвы ядовиты для растительности, почему на них поселяются немногие травы, напр.: полынь. Образуются солонцы в местах скопления намываемых солей и поэтому располагаются не сплошной полосой, а в низинах каштановой и бурой зоны, увеличиваясь в числе, по мере продвижения к югу.

Так или иначе необходимо признать, что по типу почв и мощности выраженных ими пластов, Сибирь, как и весь Союз ССР, не имеет оснований завидовать другим странам



или государствам. Огромное распространение подзола питает и выращивает величайшие в мире массивы леса, а подобного русско-сибирскому пласту чернозема нет на земном шаре. В Западной Европе эта зона доходит до восточных Альп отдельными островами и имеет солидное распространение лишь по Дунаю, в долинах Тиссы и Моравы; в Азии отмечены два небольших черноземных оазиса в Бомбейском и Мадрасском округах и только в Америке можно указать сравнительно обширную площадь чернозема в замиссисипских штатах (Дакота, Небраска, Техас) и по берегам нижнего течения Рио-де-Лаплаты.

И если Сибирь несколько отстает в физиономии своей биосферы от соответственных широт европейской части СССР, а тем более прочих стран, то виной главным образом флористического (т. е. растительного) недоразвития является климат, а не почва, так как достаточно благоприятные для образования надлежащих почвенных типов климатические условия Сибири не дают тех определенных комбинаций влаги и температур, т. е. т. называемых климатических оптимумов, в пределах которых только и могут совершать свои жизненные процессы известные виды мировой фауны, а тем более флоры. Для того, чтобы победить эти затруднения, нужен труд человека, пути сообщения, средства и наука.

**Растительность Сибири.** Самым ярким признаком, характеризующим пейзаж какой-либо местности или целой страны, служит всегда растительность этого района. Роскошная, усыпанная цветами, травянистая степь, дремучий лес или угрюмое торфяное болото сразу ориентируют путника или исследователя в целом ряде вопросов, затрагивающих географические особенности и элементы края.

Вглядываясь в распределение растений по пространству земного шара и вникая в постепенно уловленные причины этого распределения растительных видов и создания сообществами последних известных форм своего обихода в соответствии с окружающей их природой, наука пришла к убеждению, что общая физиономия растительности какой-либо географической провинции стоит в непосредственной и несомненной связи с климатом и почвой этой области, с ее рельефом и, наконец, геологическим ее прошлым. Короче говоря, география растений, подобно распространению почв, подчиняется закону зональности.

Таким образом, за полярным кругом тянется покрытая мхом и лишаями тундра; южнее растут—сначала хвойные,

затем, смешанные, наконец, лиственные леса; дальше идут степи, переходящие в пояс пустынь.

Это широтное распределение растительного материала находит себе аналогию полной последовательности в так называемом вертикальном размещении, подобно вертикальным зонам почв, в зависимости от убывания тепла и при под'еме в горы: на подножье—степная растительность (а на юге и вечно-зеленая), дальше лес, затем—травы, лишайники и мхи.

Помимо тепла, как основного распределителя растительных формаций, на характер последних влияет влажность. В отношении влажности существует такая же своеобразная потребность у каждого вида растений, как и в отношении тепла: здесь тоже есть свой optimum для известной группы. С этой точки зрения принято делить растения на гидрофиты или требующие наибольшей влаги, как в почве, так и в воздухе, и, наоборот, на ксерофиты, или довольствующиеся небольшим содержанием почвенной и воздушной влаги.

Нельзя не указать и на следующее важное условие для жизни растения—на свет, необходимый, как для внешней формы, так и для внутреннего строения растительного организма. Все вообще растения светолюбивы, но требования их разнятся, как в отношении яркости, так и в смысле продолжительности действия света, являющегося поэтому крупным фактором растительной топографии. Так как почвы сами по себе, являясь продуктом климата и рельефа, влияют на характер развивающейся на них растительности, то, как сказано, в фитогеографии, отмечается полное соответствие в распределении почвенных и растительных зон. Что же касается влияния рельефа, то, понятно, оно сказывается посредственно, через изменения связанных с колебаниями его форм, условий климата и почвы.

Особенно резкое в горных странах влияние устройства поверхности сказывается на растительности и при так называемом микрорельефе, т.е. при незначительных различиях в относительных высотах местностей.

Наконец, геологическое прошлое страны имеет значение для флористической географии по развитию в местах, не подвергавшихся позднейшему геологическому изменению, т. наз. реликтовой растительности, т. е. остатков флоры прежних ярусов или отделов.

Обращаясь к растительности Сибири, следует сказать, что, подчиняясь указанным явлениям, она распространяется, строго зонально, своими физиономическими полосами по па-

раллелям: от берегов Ледовитого океана по линии полуострова Ямала—Обдорска выходит к Дудинке и далее на восток южная граница тундровой растительности, соответствующая зоне аморфных почв; далее широкой полосой по дерново-подзолистой почве в более теплой и влажной области расположен лес, южнее в сравнительно еще более теплой зоне чернозема раскинулись травянистые степи, сменившие степь с перелесками, носящими название колков; на каштановых почвах поселился ковыль, а бурая зона, бедная и влагой и перегноем, выражена ксерофитной полынью.

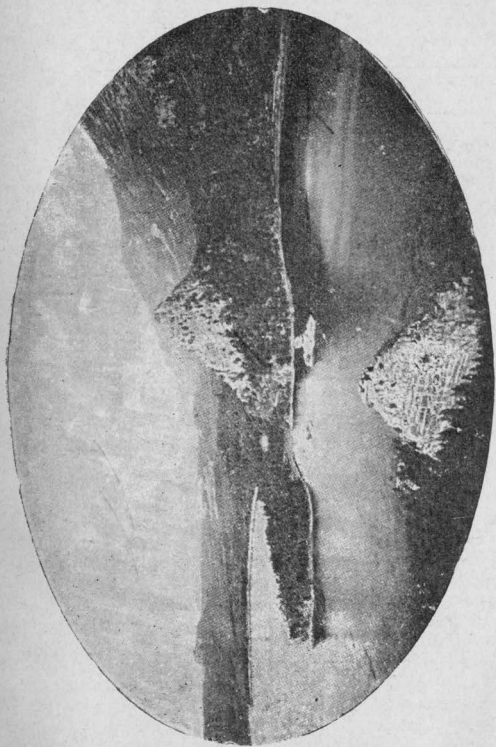
Если от родовых понятий флоры перейти к анализу видового ее состава в каждой зоне, то придется остановиться на истории расселения сибирской флоры.

Есть основания предполагать, что в предшествовавшую нашему времени геологическую эпоху поверхность всего С.С.С.Р. покрывалась хвойно-лиственным лесом, близким к современным его породам. После наступившего, в результате общего охлаждения климата, оледенения Европейской России, леса отошли к югу, а наши равнины и возвышенности Восточной Сибири заселились растительностью, переносящей холод: мхами, лишайниками, может быть, березой и рябиной. Когда, наоборот, ледники стояли и климат стал восстанавливать утраченную теплоту, равнины и возвышенности Сибири вновь стали заселяться горными растительными формациями, вступавшими в борьбу с полярной растительностью, принужденной отступать на север.

Отсюда ясно, что равнины и нагорья Сибири должны считаться странами молодой растительности, поселившейся на них переходом с более южных и более высоких горных областей, сохранивших флору предшествовавшей геологической эпохи, при чем состав растительных видов в изучаемой области определяется сортами того „центра“, из которого позаимствовано это распространение.

Исследованиями ботанико-географических особенностей России установлено, что каждая из пяти растительных областей Союза С.С.Р. получила свои виды флоры из особого „центра распространения“. В частности, Сибирь является наследницей трех таких центров: Кавказа, распространившего свои ковыльные травы, как в степях Евр. России, так и в Сибирских степях; Алтая, откуда расселилась лесная флора в Западной Сибири и Сев. России и, наконец, Манчжурии, давшей растительные формы Восточной Сибири.

Мхи, ягели (на песчанисто-щебневатых почвах, не представляющих собой водостойных мест) и многолетние кустар-



Утес „Сфинкс“ на оз. Боровом.



ники: морошка, клюква, голубика, брусника (т. к. однолетние не успевают за короткое полярное лето закончить своего растительного цикла) представляют собой реликтовый флористический тип ледниковой эпохи, сохранившийся в местах аналогичной климатической обстановки.

Огромная полоса расположившегося на дерновом подзоле леса, постепенно переходящего на севере в кустарники тундры, а на юге в лесостепь с чередующимися элементами степи и леса, представляет собой самую характерную растительную область Сибири, составляющую огромное, пока еще не исчерпанное народное и государственное богатство. Наиболее типичными представителями, господствующими в этом первом по величине на земном шаре лесном пространстве, являются: сибирский кедр, ценный и как строительный материал, и как пищевое дерево (орехи), сибирская ель, сибирская пихта и еще более ценная сибирская лиственница. Все эти породы тайги растут на более сухих почвах. На песках к ним присоединяется в Сибири превосходная строительная сосна. Около Самарова—место слияния Оби и Иртыша—ель достигает наилучшего развития—45—50 аршин в 150 летнем возрасте. Преобладающие в тобольском районе сосновые леса различаются по свойствам и ценности на три вида: конда, мендач и сумендик. Самая ценная из них—первая, достигающая свыше 175 фут. высоты удивительно стройного ствола с красновато-желтой корой. Эта порода распространена на верховьях рек Конды, Сосьвы и Тавды и представляет собой превосходный строительный материал, незаменимый для судостроительных надобностей и корабельных работ. Образующие ее боры носят девственный характер и отличаются полной тишиной, так как животное население их крайне малочисленно и угрюмо. Невысокая ростом, с мягкой древесиной и толстой бурой корой—разновидность этой сосны носит название мендача и ценится низко. Сумендик, как по высоте, стройности, так и по цвету и толщине коры, является переходным типом дерева от мендача к конде или обратно. Для Восточной Сибири наиболее характерным деревом служит даурская лиственница.

Сосновые и еловые сообщества постепенно перемещаются (напр., в районе Тары) с березой и осиной. Образуется смешанный лес, известный под названием „урманов“, к которым и относится подозрительная слава дремучих лесов Сибири. Столетние деревья растут в них в полном беспорядке и представляют собой непроходимую чащу с ворахами и гниющего валежника и сухостоя. Благодаря этому де-



---

ревя, не развивая кроны, тянутся ввысь и остаются тонкостовольными, хилыми.

По мере развития горного ландшафта, растительность меняется и приобретает особый характер. Виды высокогорной т. наз. альпийской флоры—полярный березняк, ива, водяника и можжевельник, а также жимолость—составляют принадлежность соответственной зоны живописного Алтая, по верхним ярусам коего раскинулись пестреющие дивными цветами (незабудки, красавцы „первоцветы“) роскошные альпийские луга. Долины Алтая—чрезвычайно хлебородны.

При продвижении на юг, леса постепенно переходят в колки, а затем мало-по-малу уступают место степи.

Занимаемая ею зона чернозема и каштановых почв довольно велика. Вытянутая с запада на восток т. наз. „киргизская“ ковыльная степь раскинулась широкой лентой в 300—400 километр. ширины на 2100 километров протяжения. Уменьшение влажности и увеличение средней температуры воздуха с севера на юг этой зоны последовательно меняют и род, и виды растительных ее формаций.

Типичная ковыльная степь, заполненная в междукосных дерновинках многолетними злаками—типцом, диким миндалем, таволгой и т. д.—в томском крае завоевывается лесостепью, а к югу сменяется сухолюбивой растительностью, невзыскательной на почву (бурозем) и приспособленной к малой влажности воздуха и почвы, а именно: типцом, даже лишайниками, а особенно полынью.

За этими полынными степями растилается уже пояс полупустынь.

Необходимо оговориться, что растительный элемент сибирского ландшафта, не взирая на сравнительную суровость климата, меняется в сторону улучшения присущих ему пород рукою человека. То же влияние искусственно сокращает пределы распространения лесов их вырубкой и расчисткой. Благодаря этому, во-первых, меняются породы и состав леса, ибо хвойные возобновляются труднее лиственных и потому на вырубленных местах часто вытесняются последними, а во-вторых, путем распахки, вслед за обезлесением, начинается степь. В этом отношении, однако, следует и пора соблюдать чрезвычайную выдержанность и осторожность. Если нельзя опровергать допущения, что граница лесов и степей совпадает с осью затропического максимума и если принять гипотезу о медленном, но неуклонном перемещении этой оси к северу, то придется согласиться с выводами на-

ших лучших ботаников и фитогеографов: Г. И. Танфильева и Е. Н. Коржинского о том, что степи должны перемещаться к северу, завоевывая пространства, занятые лесом. Ускорять этот процесс не в интересах человека.

**Животный мир Сибири.** Несмотря на отличающую животный мир способность к самопроизвольному передвижению и, следовательно, к перемене места своего обитания, вносящую значительную перемешанность в областные животные формы, изучение фауны СССР дает ученым основание относить ее всю к одной зоогеографической области, носящей название палеарктической и, помимо Евразии, охватывающей собою и север африканского материка. Приспосабливаясь к климату населенных областей, к их геотермическим условиям и к их флоре, животное население Сибири стало отражать внешним своим видом и конструкцией организма окружающую его обстановку и мало-по-малу утратило за время своих странствований характерные черты первоначальн. своего облика и некоторые свойства организма. Однако, в настоящее время все меньше видов фауны признаются исконно привязанными к известной области и в ней развившимися или, как говорят, „эндемичными“. Наоборот, в науке считается установленным фактом, что случайное переселение вида является исключением, тогда как медленное и постепенное расселение наземных животных будет правилом и нормой. Поэтому и современная сибирская фауна вполне укладывается в рамки палеарктической области животного мира и в географическом распространении своих видов так же, как в их облике, подчиняется закону влияния на биосферу широты и высоты места, иными словами, стоит в полной связи с климатом, почвой (характер и выработка конечностей) и растительностью той провинции, которую населяет. Распространенные в общем чрезвычайно широко главные виды сибирских животных, от вечно белых, как окружающие их льды, обитателей полярных стран до представителей, взросших или приспособившихся к жизни в знойной пустыне, делятся на своеобразные группы, как бы осевшие в определенных районах.

Унылая дикая болотистая тундра в течение девяти месяцев ревниво скрывает снежным покровом и ту скудную растительность, которая дерзнула поселиться на этих грубых почвах. В этой арктической области уживаются лишь немногие виды млекопитающих—северный олень и сибирская лайка, ставшие вполне домашними транспортными жи-

---

вотными у северного человека; затем, песец и мышь пеструшка. Из таежных сюда заходят лисицы, волк и беляк-заяц. Из оседлых пернатых следует указать лишь куропатку и снежную сову.

Мир перелетных разнообразнее. Сюда прилетают для гнездовья по морскому побережью и на берегах речек и озер: лебеди, гагары, утки, крачки, нырки и различные виды гусей. Характерно то, что большинство млекопитающих и пернатых, для приспособления к местности с общим белым или серым фоном, имеют такую же окраску своего оперения или шерстного покрова, позволяющую им легче скрываться от преследования врага, а густой мех, шерсть и толстый слой жира в подкожной клетке защищают их от зимних морозов и холодов.

С той же целью у животных таежной, лесной полосы выработалась большей частью бурая или темносерая окраска, близкая к цвету древесных стволов. Пушистый теплый покров (даже домашних животных, напр., лошадей) также направлен здесь на предохранение организма от зимней стужи.

Типичными представителями сибирской тайги надо считать: бурого медведя, лося, рысь, белку, летягу, росомаху, выдру (Алтай) и почти истребленного соболя, имеющего громадную промысловую ценность, а также куниц. Для подласти лиственничного леса характерны: кабан и еж. И хвойная тайга, и лиственный лес Сибири богаты птицами. Здесь водятся: глухари, тетерева, рябчики, филины, совы, дятлы, поползни, а по болотам утка и чирки; на Алтае водится орел; гады представлены гадюками и ужами.

В лесостепи и степной области, наряду с представителями таежных животных, создались иные виды обитателей, приспособленных к степной биологической обстановке. Если таежный житель прячется от врага в лесной чаще, то в степи от его преследования можно спастись лишь подземным убежищем или быстротой бега. В связи с этим степная фауна характеризуется распространением быстро бегающих, прыгающих и роющих видов. У первых замечается переразвитие передних, у вторых задних конечностей, а роющие отличаются приспособлением передних лапок к рытью земли, для создания подземных нор и добычи луковичной и корневой пищи. К числу первых относятся в Сибири сравнительно редкие экземпляры сайги (антилопа), вторые выражены зайцами и тушканчиками, а третьи грызунами. Из птиц характерны стрепета, дрозды, рябки, серые и каменные куропатки.

В общем в лесостепной области Сибири водится до 150 видов млекопитающих животных, из коих до 50 видов семейства грызунов, 62 хищника, 18 видов копытных, 12 насекомых и до десятка видов летучих мышей. Особенно важным подспорьем степному жителю служит „корабль пустыни“—верблюд, заменяющий в этих тяжелых условиях человеку лошадь.

Сибирские реки изобилуют рыбой. В одном только Обском бассейне известно 42 вида. Наиболее богато выражено семейство карповых (15 видов) и лососевых (12). К так называемым „местным“ рыбам относятся: ерш, окунь, щука, зыб, а к „проходным“—нельма, сырок, сельдь, пыжьян, моксун, минога, стерлядь и осетр.

Уловы, например, в низовом Обском плесе так велики, что не достигающая пятнадцати—двадцати фунтов местная рыба относится к мелкой. Кроме того, ценность последней в районах улова до сих пор остается настолько низкой, что рассерженные неполным или неудачным сбытом породистых сортовых экземпляров проходной рыбы полутрезвые остяки иногда начинают безжалостно бомбардировать отваливающий пароход, кидая в него целые вороха „кобылины“, т. е. щуки.

Такова фауна Сибири. Если обойти богатую лишь временными, залетными пернатыми гостями тундру, а остановиться на „золотом дне“ для промышленника и исследователя—таежном и лесном, а также степном и водном пространствах, то, несомненно, каждому, сохранившему в себе искру деловой инициативы или жажду знания, следует обратить свое внимание, свои средства и силы на знакомство с сибирской фауной, как одним из элементов вообще недостаточно изученной и недостаточно использованной сибирской природы, в сознании, что „здесь лежит перед глазами читателя любопытнейшая книга, большая часть полных захватывающего интереса страниц которой остается за недосугом не разрезанными до сих пор“.

Недаром эти „людны, рыбны и соболены“ „землицы“ манили к себе с давних времен и средства богатого боярско-капиталистического севера и смелую удаль крестьянских „охочих людей“.

## Л и т е р а т у р а.

Для лиц, желающих подробнее ознакомиться с существом затронутых очерком вопросов о природе Сибири, среди огромного количества посвященных этой теме общих трудов

и монографий, полезно будет для начала остановиться на: К. Риттер. Землеведение Азии т. I—III. Россия. Полное описание, н<sup>отечества</sup>, под редакцией П. П. Семенова—Тянь-Шанского, т.т. XVI, XVIII и XIX. Азиатская Россия, изд. Переселенческого Упр. СПб. 1914 т. II, статьи: А. С. Берга, А. И. Воейкова, К. Д. Глинки, Б. А. Федченко, П. Е. Васильковского и др. Также: Suess Antlitz der Erde. „Курс исторической геологии“ Г. Михайловского. СПб. 1913. Статья В. К. Агафонова: „Геология“, см. мал. энц. слов. Брокг. и Эфрона т. I. П. И. Броунов. Курс физическ. геогр. Петр. 1917. Его же: О зависимости различных географических элементов от барического рельефа земли—Труды Общ. Землед. при Петр. Унив., т. II. СПб. 1909. К. Д. Глинка Почвоведение. СПб. 1906. Г. И. Танфильев. Главнейшие черты растительности России, как дополнение к „Ойкологической географии растений“, проф. Варминга—СПб. 1902. А. И. Воейков. Распред. насел. земли в зависимости от природных условий и деятельности человека. СПб. 1911. Эккардт Климат и жизнь. Р. Ф. Шарф. Европейские животные. Их геологическ. истор. и географ. распространен. М. 1918. К. А. Тимирязев. Жизнь растения, изд. 9. М. 1920.

Подробнее указывается литература о сибирской природе в т. III Азиатской России.





М. П. Горлов.

## Русская колонизация Сибири.

### Роль колони- зации в исто- рии России.

В жизни каждого народа можно подметить такое явление, которое, по его преобладающей роли в данном историческом процессе, с методологической точки зрения дозволительно назвать исторической доминантой. Подобной доминантой русского исторического процесса по справедливости признается вековое движение русского народа с запада на восток, соединенное с „занятием и разработкой“ огромного, непрерывного пространства, составляющего по размерам своей площади шестую часть всей земной суши. Поэтому проф. В. О. Ключевский резонно характеризует „историю России“, как „историю страны, до последнего времени продолжавшей колонизоваться“. На периоды нашей истории покойный ученый смотрел, как на этапы, последовательно пройденные народом в занятии и разработке добытой им и доставшейся ему страны, укладка которой в свои естественные орографические границы в азиатской части завершилась на памяти живущего поколения четверть века тому назад.

С этой точки зрения, хотя самое сжатое и краткое знакомство с историей колонизации такой огромной окраины, как Сибирь, в общих своих пределах, по подсчетам Ю. М. Шокальского и геодезиста А. А. Тилло, превосходящей 11.870.930 кв. километров, конечно, чрезвычайно Суще-  
ственно и любопытно.



## **Первые на- сельники Си- бири.**

Судя по интересным данным археологических раскопок, особенно произведенных проф. Н. Ф. Кащенко в 1896 г. близ Томска, можно считать, что в северной Азии человек был современником мамонта, жившего в послеледниковый период почти на всем пространстве Сибири. Хотя костей самого сибирского аборигена до сих пор археологам обнаружить не удалось, тем не менее по характеру примитивной обработки найденных в раскопках орудий можно говорить, что последние относятся к группе предметов, характерных для изделий человека, так называемого палеолитического, т.-е. древне-каменного века. Таких следов палеолита или, как говорят, „стоянок“ палеолитического человека, найдено не много, но, по догадкам ученых на основании данных о природных условиях жизни в послеледниковую эпоху, не исключена возможность появления человека в этот период в разных местах всей территории Сибири. Повидимому, древний обитатель старался, как всякий колонизатор, устраиваться преимущественно по берегам рек, близ впадения притоков, охотился и ловил рыбу.

Гораздо полнее представлена в Сибири ново-каменная или неолитическая эпоха. Остатки самого человека и его орудий найдены во многих местностях этого края, судя по чему, неолитический человек занимал уже обширное пространство по Амуру, жил в Забайкалье, на западном берегу Байкала, в верховьях Лены, Ангары, Енисея. Подкаменной Тунгуски, Томи, Тобола и Туры. Среди беспрерывного ряда лишений, тяжкого и неблагодарного труда и борьбы с суровой природой и окружавшими его одушевленными врагами „новокаменное“ население Сибири уже сумело приспособиться к окружавшей его обстановке, усовершенствовало свое жилище, одежду и орудия обихода, после чего нашло время для развития некоторого вкуса и чувства красоты. По крайней мере, найденные неолитические гончарные изделия сохранили следы своеобразного примитивного орнамента из елочек, полосок и углублений. Бессильная дать точные и определенные указания по вопросу о расе, к какой мог принадлежать древний насельник Сибири, наука доходит рядом умозаключений до предположения о том, что север Евразии мог быть по окончании ледникового периода заселен народами длинноголовой расы, на смену которым влился поток по тому времени более развитых представителей короткоголовых. В противовес быту длинноголового дикаря охотника и рыболова но-

вые пришельцы, оттесняя его в менее благоприятную северную обстановку или сливаясь с ним и поглощая его, стали занимать наиболее удобные для скотоводческо-земледельческого уклада земли, а благодаря естественному горному богатству Алтая постепенно развили в стране медную культуру.

Стоявшие на различных ступенях культурного развития потомки этих народов и племен, начиная с конца XIII-го и следующего веков, входят в соприкосновение с переваливавшими через „Земной Каменный пояс“ (Урал) опытовщиками и „охочими людьми“ с „Поморья“, „дикого поля“ или „Прикамской стороны“.

В любопытном сказании „о человецех, незнаемых на восточней стране и об языцех розных“ быт одного из народов новой для великоруссов Сибири, „зовомого“ „самоядью“, рисуется в новгородской летописи уже XV в. чрезвычайно фантастическими чертами.

Эти самоеды — мангазеи, давшие имя местности между Обскою губою и низовьями Енисея, называются „линными“, т.е. линючими, „мохнатыми, со ртом на темени, со ртом между плечами“, на зиму замерзающими, умеющими „ходить под землею“. Повидимому, описывая внешний облик закутанного с головы до ног в меха и шкуры зверолова, обитателя сибирской тундры, составитель сказания в то же время делал намек на известные ему горные работы в алтайских шахтах.

**Этапы русской колонизации.** Для того, чтобы правильно судить о причинах, цели, методах и формах первоначального соприкосновения Руси с Сибирью, а также о характере последующих отношений „находников“ к „незнаемым“ и „розным“ аборигенам, следует в самых общих чертах вспомнить о тех этапах, по которым вообще шли „занятие и разработка“ территории русского государства, начиная от великого отхода славян с карпатско-днепровского пространства, бывшего, по мнению ученых, их родиной и колыбелью.

Когда для потянувшихся в эпоху общего переселения народов (IV в. по Р. Хр.) в сторону от своей лесистой и болотистой родины восточных, т.е. русских, славян не нашлось в Западной Европе свободного места, им, после ряда попыток пробыть или устроиться в этом новом районе, пришлось начать обратное движение к северо-востоку и с разной скоростью исторической поступи за десять столетий

удалось пройти и занять огромное сплошное пространство от теперешней Бессарабии до берегов Тихого океана.

Проходя этот „длинный и долгий путь“, они занимали не „впусте лежавшие“, а хотя слабо и редко, но уже заселенные места и, следовательно, сталкивались с чуждыми им народностями и племенами. „Первые насельники в Ростове — Меря, на Белоозере — Веси“, говорит наш летописец, подчеркивая, что „словене“ лишь „находники по тем градам“.

Этот процесс постоянной встречи, взаимодействия и взаимного общения с первыми „насельниками“ наших славяно-русских „находников“ в течение тысячелетия естественно наложил своеобразный отпечаток на психологию народа, выработав в нем чрезвычайную приспособляемость и терпимость, а кроме того сообщил ему черты особого физиологического типа.

Больше всего русскому народу пришлось входить в общение с родственными между собой, но чуждыми ему племенами Урало-Алтайской группы — финскими с одной и тюрко-татарскими с другой стороны.

Если финны оказывали „находникам“ в верхне-волжском и средне-волжском крае, а также в Прикамье сравнительно слабое сопротивление, подчинялись им, сливались с ними или теснимые новыми хозяевами отходили в зону менее благоприятных условий более северной природы, то тюрко-татары оказались, наоборот, чрезвычайно агрессивны.

Особенно крупным событием, под влиянием коего торговавшая на глубоком днепровском черноземе Русь стала с XIII в. вынужденно уходить пахать верхне-волжский суглинок, было первое воинственное появление татар в начале двадцатых годов XIII в.: „явишася языци, их же никто же добре ясно не весть, кто суть и отколе изидоша“.

Под стремительным натиском воинственного татарина флегматичный русский колонизатор в течение трех веков задержался на верхней Волге и, выработав устойчивую велико-русскую народность, организовал здесь крепкое Московское государство.

В противовес собранию больших и малых удельных княжеств, с весьма слабыми задатками к единению, но с весьма настоятельными мотивами вечного взаимного раздора, это Московское государство представляло собой по тому времени весьма прочную и стойкую централизованную организацию, построенную на началах военной обороны. Уже Дмитрий Донской „всех князей под свою волю привоажаше, а которые не повиновахуся воле его, на тех нача посягати“.

Скопив силы и энергию, Русь в конце XV в. освободилась от подчинения татарам, а взятием Казани (1552 г.) и Астрахани (1556 г.) она начала новую эру быстрого колониального разлива.

После этого перед русским народом открылось все Поволжье, черноземная степь, свободный путь по Каме и к „Земному поясу“, как называли тогда Урал.

Необходимо при этом иметь в виду, что приращение государственной территории Москвы присоединением в конце XV в. Великого Новгорода с его „неродимой“ землей метрополии и с налаженным промыслом в лесах и на устьях „морских рек“ колонизованного новгородскими боярами северного пространства, уже покрытого деревнями „орамой“ (т. е. пахотной) земли, соляными варницами среди „примученных“, т. е. присоединенных, „корельских детей“ и „дикой лопи“, автоматически передавали Москве традиции и методы экономической колонизации и торгового владычества бывшего северного „господина“.

Подобно тому, как в колониационном продвижении новгородцев к северу, почин и руководство сосредоточивались в высшем и сильнейшем слое боярства (житых людей), так, после подчинения Москве Заволочья (т. е. земля за волжско-двинским волоком), Перми и Новгорода, дозволение во вновь занимаемых „землицах“ „крепиться всякими крепостями“ могло исходить лишь от главы Московского государства в порядке особых грамот, а самое занятие новых земель продолжало совершаться по частному почину, как это повелось у новгородцев.

В конце XI в. новгородцы уже подходили к Уралу, где „суть горы“, „заидуче в луку моря, им же высота ако до небесе“. В XII веке они уже ходили воями на югру, где, по сказанию летописца, водились в изобилии редчайшие звери, птицы и рыбы и даже из туч падали новорожденные векши и „оленци мали“. За первыми колонизаторами северного края, боярскими „холопами-сбоями“ или, короче говоря, приказчиками, по проторенным ими путям осторожно пробирался обычный люд—промышленник и пахарь, и область мало-по-малу становилась волостью новгородской, покрываясь „боярщинками“ и „страдаемыми деревнями“, „позоровавшими“ к своему „господину“.

Истощив пашню, переходили на новые места; от деревни отделялся починок, затем, возникал новый выселок, и в результате „незнаемая“ и чуждая страна все больше и прочнее колонизовалась. Югра оказалась более строптивой,

чем Пермь или Печора, замиренные новгородцами во время их походов с Двины по Выми, Ижме и Печоре, и всетаки в XIII веке Новгород считал ее уже своею.

Под 1364 годом в летописи говорится, что новгородцы воевали уже „вплоть до моря по Оби реке“. На карте 1367 года обозначен городок Сибирь, фигурирующий и на знаменитой карте Фра-Мауро 1459 г.

С XV века все чаще и чаще начинает попадаться в наших летописях выражение и название „Сибирская земля“, свидетельствующее о том, что истощившие свои беломорские зоологические богатства новгородцы устремили все внимание и колонизаторскую энергию уже за „Камень“ (т. е. за Урал), где переживавшие переходную эпоху от каменного века к металлической культуре „неизвестные“ люди помавают рукою, просяще железа и еще кто даст им нож ли, ли секиру, дают скорою (т. е. мехами) противу“.

Втянутому в международный торговый оборот Новгороду были крайне необходимы ценные меха в обмен на привозимые „немцами“ и „готами“ „заморские“ товары, а „Мангазея“ как раз изобиловала лучшими сортами этой „скоры“ до такой степени, что считалась в этом отношении „промышленным золотым дном“, „своего рода Калифорнией“, манившей к себе охотников до драгоценного пушного зверя.

До какой степени можно было разбогатеть от удачной поездки в Мангазею, видно из того, что один из ревизоров, посланных туда по службе в первой четверти семнадцатого века, в обмен на тайно захваченные с собой „для собственного оборота“ четыре боченка вина и „самогонный“ аппарат вывез оттуда 15 сороков соболей, 25 „недособолюков“, 724 собольих выемка, свыше 900 „пупков“ (т. е. брюшковых полосок), 100 белых, 6 голубых песцов, 15 бобров, 162 зайчинки, несколько меховых одеял, шуб, кафтанов, „всякого лоскута“ и т. д.

Надо было иметь особый хищнический метод эксплуатации подобных богатств для того, чтобы истощить впоследствии и эту „Меховую Калифорнию“ с небольшим в полвека.

Понятно, почему в этот край тянуло и „охочего опятовщика“, и боярский капитал. Немудрено, что и подчинившая себе, как Заволочье, Пермь, так и Новгород, Москва зорко следила за „примучиванием“ новых „неизвестных“ ею инородцев. Уже в конце XV в. московский государь принимал походы за Урал на „Югру“, для ее покорения и смирения вогуличей и остяков.

Эти походы, не доставив полного покорения „Югры“, тем не менее позволили Москве завязать сношения с сибирскими ханами и с Приуральем. Привлекая к участию в таких походах местных устюжан, вятчан, вымичей и пермяков, более приспособленных к преодолению движения на нартах, лыжах, оленях и собаках, Москва втягивала их в свою военную организацию и заинтересовывала занятием и разработкой новой сказочной страны.

Сборным пунктом для московских и местных „воев“ обыкновенно служило устье реки Ижмы, откуда по Печоре и ее притоку Щугуру добирались до „Камня“, переваливали „щелью“ горы, а затем долинами рек Сылвы и Сосыс выходили к центру „Югры“.

В результате этих походов ряд мелких и крупных князев „Югры“ всетаки признал власть Москвы и обязался платить „ясак“, при чем собирательным именем этой „Югры“ называли в то время область в примерных границах: Урала—с запада, пятьдесят восьмой параллели сев. широты—с юга, „студеное море—окиян“—на севере, а восточная неясная граница уходила куда-то за Обь.

Это подчинение „Югры“ сперва новгородцам, а затем, Москве объясняется тем, что находившиеся в состоянии перелома и перехода от каменного века к металлической культуре финно угры обладали невысокой степенью развития: охотились, ловили рыбу и зверей, занимались оленеводством, а их общественные связи, несмотря на соединение мелких княжеств в сравнительно более крупные политические союзы, не были устойчивы и прочны. Поэтому оказать сильного сопротивления „находникам“ более культурным и более энергичным, а главное в XV в. военно-организованным все эти остяки, югра и вогулы, конечно, не могли.

Что же касается бродячей „самояди“, то она стояла в смысле культуры еще ниже своих соседей, почему, само собою разумеется, бороться окончательно не могла.

В ином положении как будто находилась более южная полоса Сибири, занятая по Туре, Тоболу и Иртышу турецко-татарскими племенами, только часть которых (бараба) еще держалась звероловно-кочевого образа жизни, а прочие уже обладали земледельческо-городской культурой. С этой стороны можно было бы ждать русским колонизаторам и сильного, и упорного сопротивления, если бы непрерывная классовая борьба между знатью и простонародьем не подтачивала установившегося здесь государственного порядка. Между тем помимо классовой борьбы у татар все вре-

мя еще продолжались династические соперничества князей —ханов с местными „княжатами“, окончательно подрывавшие прочность татарских государственных образований, кульминировавших „стойбищем“ в Чинги (нынешняя Тюмень) и собств. „Сибирью“ или „Искером“ (в 16 верст. выше теперешн. Тобольска на правом берегу Иртыша).

Ссорясь и враждуя между собой, татары не заметили роста Москвы и не дооценили ее значения, а покорение Казани (1552 г.) и Астрахани (1556 г.), составившее новую эпоху в истории отношений Руси с Исламом, явилось событием, окончательно сбившим сознание сибирских ханов, один из которых—Едигер—даже поздравил Грозного с его победой, бил ему челом, просил покровительства и обязывался ежегодной данью.

Дозволительно предполагать, что подобный шаг одного из ханов должен расцениваться, как попытка заручиться поддержкой Москвы в борьбе с многочисленными своими соперниками и врагами.

Однако, прозванный иронизировавшими современниками „английским царем“ Иван Грозный был совершенно поглощен заботами о войне с Ливонией и налаживанием политики с западной „соседкой“, т.-е. (Англией), широко умевшей уже в то время дипломатические симпатии использовать для экономического браконьерства. Кроме того, в борьбе с „большей братией“ (боярами-княжатами), обывшей на большие места седати“, московский царь в это время „двор себе и весь свой обиход“ уже „учинил особый“. Заведя эту „опричнину“ и живя лишь с „овыми близко“, а „инде“, т.-е. с остальной частью населения—„далеко“, погруженный в извод „крамолы“, он меньше всего думал в это время о предприятиях на востоке и мало интересовался судьбой мелких своих данников—сибирских князьков. Поэтому, не дождавшись поддержки, Едигер погиб, будучи убит потомком Чингисхана—Кучумом, а последний, расширяя свои владения за счет вогулов, остяков и, повидимому, даже башкиров, стал двигаться через Урал. Нет ничего невозможного в том, что предприятие смелого и энергичного хана могло-бы увенчаться и успехом, если-б навстречу ему не выходила ободренная открытием нового пути (после покорения Казани) по Волге и Каме русская народная колонизация Прикамья, перемаливавшая впоследствии в Сибирь. Таким образом, в эти годы вблизи уральских перевалов решалась судьба будущей исторической карты Евразии представителями индоевропейской с одной и урало-алтайской группы с другой стороны.



**Роль крупно-  
го хозяйства  
на русском се-  
веро-восто-  
ке XVI в.**

Подобно тому, как первыми колонизаторами „поморья“, а отчасти и Сибири следует считать новгородских бояр-капиталистов, главное развитие сибирской колонизации совершилось тоже при несомненном и бесспорном участии крупнейших капиталистов XVI века Строгановых, владевших огромным количеством вотчин, разбросанных по всему северу, но гуще всего расположенных по Вычегде, Каме и Чусовой.

После того, как в самом Новгороде и на новгородском севере в результате нивелирующей политики Москвы „бояре извелися“, а обращенные в „сирот государя московского“ дворчане, холопы боярские и „примученные“ инородцы образовали однородный крестьянский мир, сидевший на „государевой земле“ и „в своем поселье“, размер и характер строгановского хозяйства выступают особенно рельефно.

Нельзя мимоходом не отметить и тех усиливавших экономический кризис московского центра условий, которые, наступая в результате поместной системы, приспособленной к экстенсивному, залежному способу земледелия и к натуральному хозяйству, как анахронизм в эпоху перехода к денежному товарному хозяйству XVI в., вели к конечному разорению их временных владельцев. Иллюстрацией этого разорения временных непрочных пользователей поместий XVI в. может служить переписка Ивана IV с женой титулованного боярина—князя Ф. М. Горбатого. „Ведомо нам учинилось“, пишет Грозный, „что муж твой Фома, идя на нашу государеву службу, платье твое заложил, а кому не ведаем“.

Таких и подобных указаний на «израсход» московского служилого класса XVI в. можно найти довольно много. Отсюда не подлежит сомнению, что создание великорусского государства на обломках удельного права и под угрозой завоевания его исламом дорого обошлось народу и что военная победа над мусульманами совпадает для Москвы с эпохой хозяйственной разрухи.

Проявлением этого кризиса служит также отход и побег „мезинных людишек“ „за черту“ и население ими не входившего в состав московской государственной территории, а потому „дикого“ „поля“. „От всех тех государевых теснот людишки домишки свои мечут“, говорит летописец: „и бегут врозь“.

Таким образом, как в результате опричнины, так и вследствие практики поместной системы, центральные мо-

мя еще продолжались династические соперничества князей —ханов с местными „княжатами“, окончательно подрывавшие прочность татарских государственных образований, кульминировавших „стойбищем“ в Чинги (нынешняя Тюмень) и собств. „Сибирью“ или „Искером“ (в 16 верст. выше теперешн. Тобольска на правом берегу Иртыша).

Ссорясь и враждуя между собой, татары не заметили роста Москвы и не дооценили ее значения, а покорение Казани (1552 г.) и Астрахани (1556 г.), составившее новую эпоху в истории отношений Руси с Исламом, явилось событием, окончательно сбившим сознание сибирских ханов, один из которых—Едигер—даже поздравил Грозного с его победой, бил ему челом, просил покровительства и обязывался ежегодной данью.

Дозволительно предполагать, что подобный шаг одного из ханов должен расцениваться, как попытка заручиться поддержкой Москвы в борьбе с многочисленными своими соперниками и врагами.

Однако, прозванный иронизировавшими современниками „английским царем“ Иван Грозный был совершенно поглощен заботами о войне с Ливонией и налаживанием политики с западной „соседкой“, т.е. (Англией), широко умевшей уже в то время дипломатические симпатии использовать для экономического браконьерства. Кроме того, в борьбе с „большей братией“ (боярами-княжатами), обихдей на большие места седати“, московский царь в это время „двор себе и весь свой обиход“ уже „учинил особый“. Заведя эту „опричнину“ и живя лишь с „овыми близко“, а „инде“, т.е. с остальной частью населения—„далеко“, погруженный в извод „крамолы“, он меньше всего думал в это время о предприятиях на востоке и мало интересовался судьбой мелких своих данников—сибирских князьков. Поэтому, не дождавшись поддержки, Едигер погиб, будучи убит потомком Чингисхана—Кучумом, а последний, расширяя свои владения за счет вогулов, остяков и, повидимому, даже башкиров, стал двигаться через Урал. Нет ничего невозможного в том, что предприятие смелого и энергичного хана могло-бы увенчаться и успехом, если-б навстречу ему не выходила ободренная открытием нового пути (после покорения Казани) по Волге и Каме русская народная колонизация Прикамья, перемаливавшая впоследствии в Сибирь. Таким образом, в эти годы вблизи уральских перевалов решалась судьба будущей исторической карты Евразии представителями индоевропейской с одной и урало-алтайской группы с другой стороны.

**Роль крупного хозяйства на русском северо-востоке.**

**XVI в.** Подобно тому, как первыми колонизаторами „поморья“, а отчасти и Сибири следует считать новгородских бояр-капиталистов, главное развитие сибирской колонизации совершилось тоже при несомненном и беспорном участии крупнейших капиталистов XVI века Строгановых, владевших огромным количеством вотчин. разбросанных по всему северу, но гуще всего расположенных по Вычегде, Каме и Чусовой.

После того, как в самом Новгороде и на новгородском севере в результате нивелирующей политики Москвы „бояре извелися“, а обращенные в „сирот государя московского“ дворчане, холопы боярские и „примученные“ инородцы образовали однородный крестьянский мир, сидевший на „государевой земле“ и „в своем поселье“, размер и характер строгановского хозяйства выступают особенно рельефно.

Нельзя мимоходом не отметить и тех усиливавших экономический кризис московского центра условий, которые, наступая в результате поместной системы, приспособленной к экстенсивному, залежному способу земледелия и к натуральному хозяйству, как анахронизм в эпоху перехода к денежному товарному хозяйству XVI в., вели к конечному разорению их временных владельцев. Иллюстрацией этого разорения временных непрочных пользователей поместий XVI в. может служить переписка Ивана IV с женой титулованного боярина—князя Ф. М. Горбатого. „Ведомо нам учинилось“, пишет Грозный, „что муж твой Фома, идя на нашу государеву службу, платье твое заложил, а кому не ведаем“.

Таких и подобных указаний на «израсход» московского служилого класса XVI в. можно найти довольно много. Отсюда не подлежит сомнению, что создание великорусского государства на обломках удельного права и под угрозой завоевания его исламом дорого обошлось народу и что военная победа над мусульманами совпадает для Москвы с эпохой хозяйственной разлуки.

Проявлением этого кризиса служит также отход и побег „мезинных людишек“ „за черту“ и население ими не входившего в состав московской государственной территории, а потому „дикого“ „поля“. „От всех тех государевых теснот людишки домишки свои мечут“, говорит летописец: „и бегут врозь“.

Таким образом, как в результате опричнины, так и вследствие практики поместной системы, центральные мо-

сковские области до того запустели, что Грозный перестал уже получать с них не только подати, но и „ратную силу“. Благодаря такой близорукой политике были бесславно закончены войны с шведами и Литвою, а слабость организации и редкость населения „черты“ допустили в 1571 г. крымского хана неожиданно произвести грабительский набег и „пожог“ самой Москвы.

Это сильно встревожило правительство и заставило его несколько пересмотреть свой план и систему действий, в результате чего можно наблюдать его терпимость и даже иногда пользование „казацкой силой“, все южнее и южнее продвигавшейся по дикому полю, а также благожелательность по отношению к перворазрядным капиталистам Строгановым, как к выгодной для Москвы и надежной опоре в Прикамском крае.

Именно синтезу этих начал—строгановского капитала и казацкой физической силы—и принадлежит крупная роль в деле потрясения сибирского ханства и распространения русской колонизации в северо-западной части Сибири.

**Строгановы.** Для того, чтобы понять характер и значение поразительно широкой промышленной деятельности эксплуатировавшей северный край строгановской семьи, надо помнить, что, кажется, „все без исключения естественные богатства этого края от Колы до Оби входили в их деловой оборот“ и давали им для торга в Москве и за границей ценнейшие товары.

Не ограничиваясь солью и уральским железом, Строгановы вели крупную торговлю пушным товаром и есть даже известия, что их родоначальник Аника не удовлетворялся скупкою мехов, привозимых к нему на Вычегду русскими промышленниками и инородцами, а сам раньше других предпринимателей проникал в Мангазею, отчего, по мнению голландца Исаака Массы, он и разбогател, как впервые находивший чрезвычайно выгодный обмен драгоценных мехов на дешевые „немецкие и московские безделушки“.

Торговый опыт этой семьи не уступал ее размаху, и сам Грозный, как для себя, так и для английской королевы Елизаветы, заказывал им покупать дорогих „соболей одинцов“ в районе Вычегды, Выми и Перми.

Хозяйничая в Вычегде, Строгановы могли поддерживать сношения с Мангазеей „сухими дорогами“ через Печору и „Камень“, на которых с течением времени образовались городки Обдорск, а затем Березов или „окияном“,

куда выходили из Северной Двины либо „Пуста Озера“ (с Печоры) и „бежали парусом“ в Карскую губу, затем, по речке Мутной, озерами, „сухим волоком“ и, наконец, речкой Зеленой достигали Обской губы.

Заведя же крупное хозяйство в Пермском крае, по течению реки Камы и Чусовой, они встретили уже необходимость в развитии более южного пути: с Камы по реке Тавде или по Туре в Тобол, Тоболом в Иртыш, а Иртышом и по „Оби Великой“ к ее „губе“.

Если морским путем „от Архангельского города в Мангазею в полпята недели поспеть было мочно“, а научившиеся свободно говорить по-самоедски русские мореходы—ятики и поморы были прекрасными лоцманами, искусно проведившими свои и иноземные посуды по „незатворимому окяну“ среди льдов и сильных штормов и в то же время прекрасно знавшими лоцию нижней Оби, то южная речная и сухая дорога, требовавшая, правда, меньших затрат, но большего времени (свыше двух месяцев) осложнялась, во-первых, „злыми местами“ „от лихих людей“, а во-вторых тем, что на ней расположилось не всегда пропускавшее строгановских опытовщиков „Сибирское ханство“.

#### **Военный поиск.**

Последнее обстоятельство, можно думать, и дало повод Строгановым обратиться к Москве с ходатайством о дозволении повести наступление за Урал по Тоболу и Иртышу. Грамотой 30 мая 1574 года, данной за скрепой опричинного дьяка Петра Григорьева Совина в знаменитой Александровской слободе, им разрешалось: „для береженья и охочим людям на опочив“... „крепиться накрепко всякими крепостями“ от „Сибирского салтана“ „за Югорским Камнем в Сибирской стране на Тагчетах, на Тоболе реке и на Иртыше и на Оби и на иных реках“.

Выбранные по достаточном наблюдении оба направления должны были питать русскую торговлю с сибирским севером и Средней Азией нужными ей товарами, а замысленное „крепление“ путей „всякими крепостями“ должно было сбить с этих путей Кучума.

Итак, не подлежит сомнению, что подготовка военного поиска, как кажется, начатая еще с 1579 года, принадлежит сольвычегодским капиталистам. Если при этом не упустить из вида, что на захваченных Строгановыми необозримых пространствах население было довольно редко и что, по данным писцовой книги Яхонтова, во всех их владениях насчитывалось не более 400 лиц тяглого класса, то обраще-

ние знаменитых северных колонизаторов за физической силой к „казаковавшей“ на „диком поле“ вольнице будет вполне понятно и объяснимо. И действительно, как можно догадываться по разным данным, Строгановы имели уже налаженные сношения с укрывавшимися в районе самарской луки атаманами, при чем развитие главного похода этих казаков в Сибирь укладывается приблизительно в такую схему.

**Роль Ермака и его похода.** Давший свое имя целому ряду расселенных в Поволжье живых урочищ атаман Ермак (иначе Герман, Ермак или Ермолай) был избран руководителем „поиска“. Судя же по тому, что в числе главных его сотрудников, помимо Ивана Кольца, упоминаются такие имена, как Никита Пан и Матвей Мещеряк, нетрудно заключить, что в составе „воев“ шло много волжских инородцев. Общее число казаков определяется в 540 человек, а наиболее прочной хронологической датой начала этого замысла обыкновенно считается по старому стилю 1-е сентября 1581 г., когда, как известно, казаки двинулись вверх по Чусовой, перетаскивая струги, в которых они шли по речкам, „волоком“, по мере того, как добирались до водораздела.

Судя по тому, что реки верхне-камского района замерзают в начале октября, такое отплытие можно, во-первых, считать поздним, а во-вторых, вынужденным, но не добровольным.

Можно предполагать, что Строгановы в конце концов „проводили“ казаков после того, как те достаточно пожили у них на даровом готовом хлебе.

Перезимовав в верховьях Чусовой, Ермак весной следующего года перешел за „Земной Пояс“ и поплыл притоками Тагила. Затем, казаки вошли в Туру и, после ряда мелких побед над окрестными жителями инородцами, овладели крупным татарским стойбищем „Чинги“ (т. е. Тюменью). Закрепившись и перезимовав в Тюмени, они с наступлением весны 1583 г. тронулись в самый трудный путь их похода к Тоболу, так как, сведав о победах казаков, хан собрал свои силы, нападавшие на них из засад на каждом шагу. После колебаний и желания вернуться (по Лозьеву и Тавде) решено было все-таки продолжать поход. Медленно продвигаясь вперед, казачья дружина к концу осени 1583 г. доплыла до устья р. Тобола и вышла в р. Иртыш. После двухнедельного роздыха, казаки внезапно напали на „Ис-

кер". 25 и 26 октября „Сибирь“ была взята, и побежденный „салтан“ вместе с своими татарами, вогулами и остяками бежал из своей столицы.

Некрупное с современной точки зрения в то время это событие имело весьма большое значение. Как на соседних князьков, поспешивших из'явить Ермаку свою покорность и готовность платить ясак, так и на сознание раздвигавшей свои государственные пределы Москвы, которую, в обход Строгановых, атаман непосредственно уведомил о своей удаче, занятие „Искера“ произвело огромное впечатление. Воспетое в современных Грозному „старинах“ взятие города „Сибири“ отождествлялось в сознании народа с покорением и завоеванием носящей то же название целой страны, почему впоследствии даже некоторые исследователи склонны были переоценивать „подвиг“ Ермака, забывая о том „историческом фоне“ и о той объективной обстановке, на коих, по справедливому мнению академика С. Ф. Платонова, необходимо помещать и рассматривать „этот эпизод общего устремления к востоку, особенно заметного в жизни русской народности во второй половине шестнадцатого века, после ее крупных побед над татарским и инородческим миром Поволжья“.

Дальнейшая судьба Ермака и его дружины общеизвестна. Проведя среди лишений и постоянных отражений мелких нападений инородцев трудные зимы 1584 и 1585 г.г., он вместе с весьма слабой московской помощью двинулся весной 1585 г. вверх по Иртышу, но вместе с большинством казаков погиб около теперешнего г. Тары от подстерегавшей его тут засады Кучума. Немногочисленное московское войско после этого тоже оставило Сибирь, куда вернулись прежние владельцы.

Грозный, однако, не желал терять южного пуги „на Мангазею“, а вместе с тем и утрачивать „ясачных“ на пространстве рек: Туры, Тобола и Иртыша до устья Тары, почему выслал один за другим небольшие отряды (под начальством Сукина и Мясного, наконец, Д. Чулкова), возвратившие Москве полностью все завоевания Ермака.

Результат ермаковского похода, таким образом, в значительной степени оказался для его организаторов неожиданным, так как плодами победы воспользовались не инициаторы и не исполнители военного поиска, а Московское государство. Поэтому вместо строгановских острожков на Тоболе, его притоках, да и на самой „Оби великой“ стали мало-по-малу возникать царские города. Сообщение прикам-



---

ского края с Мангазеей, обставлявшееся крепостями, становилось безопасней, а потому принимавший все большее и большее количество русских „находников“ дикий нетронутый край стал преобразоваться.

В самом начале семнадцатого века непосредственно в Мангазее был построен город, в котором от имени уже Бориса Годунова и его царевича туземцам сказывали „жалованное слово“, что-де „прежде сего приходили к ним в Мангазею вымичи, пустозерцы и многих иных городов торговые люди, да брали с них дань воровством на себя, а сказывали, что берут на государя; а теперь-де государь велел в их земле поставить острог, да от торговых людей их беречь“.

Таким путем капиталистическая инициатива, средства и казацкий поиск нежданно ввели Мангазею в сферу московского государственного оборота.

В те же, приблизительно, годы на случай неудачи по „сухопутной дороге“ Строгановы готовили при помощи выкупленного ими из ярославской тюрьмы и служившего у них агентом по заграничной торговле бельгийца Оливера Брюнеля морской поиск, оставшийся за отъездом Брюнеля в Данию, повидимому, безрезультатным.

**Следующий период.** В дальнейшем ходе завоевания и разработки Сибири следует различать две стороны: собственно занятие и укрепление занятого. На стороне наших „находников“ была отвага, решимость и сознание успеха в развитии теперь уже не единичной, не частной, боярско-купеческой, а государственной колонизации нового огромного пространства. Материальное превосходство русских колонизаторов основывалось на „огненном бое“, устрашавшем привычных лишь к луку и стрелам инородцев и также на способностях строить защищавшие их от туземцев, а потому надежные крепости и пользоваться водными путями.

К этому необходимо присоединить выработанную практикой взаимодействия разноплеменных частей дружины необыкновенную способность казаков и следовавших за ними опытовщиков быстро и легко сходитьсь с инородцами и уживаться с ними. Нельзя, наконец, не указать вслед за проф. С. М. Середониным на то, что образ жизни тогдашнего казака, понятный и близкий туземцам, манил к себе наиболее способных из них, а самое имя „казак“, служившее ранее названием одного из наиболее воинственных племен Азии—киргизов, для туземца не было чужим.

Первые десять лет после занятия Сибири Москва топила создать на развалинах Кучумова ханства базу для распространения русского владычества, сперва, в северной, а впоследствии и средней Азии, почему на острове будущего нарастания русских владений—на широкой водной системе Оби и ее притоков—быстро построились города: Тюмень, Тобольск, Пелым, Березов, Обдорск, Тара, Верхотурье (1598), к которым в эпоху „смуты“, прозванной „московской трагедией“, несмотря на общую „шатость“ и „разруху“, прибавился в 1604 г. Томск.

По окончании „лихолетья“ поступательное движение русских на восток возобновилось с особенной силой и одному поколению (с 1613—1648 г.г.) удалось пройти расстояние от Оби до Великого океана, а вместе с тем „примучить“ к ясаку многочисленных инородцев. Зорким глазом сибирский казак высматривал новые „людны, рыбны и собольны землицы“ и „неясашных народов“, занимал первые и подводил вторых под „его государеву руку“.

На верхнем Енисее наши „землепроходцы“ встретили киргизские небольшие княжества, представлявшие собою обломки некогда значительного хакасского государства с определенным преобладанием киргизов, подчинивших себе много мелких разноплеменных туземцев. Они охотились и занимались скотоводством. Во главе самостоятельных мелких улусов стояли независимые князьки.

С запада соседями киргизов были кочевые киргизкайсаки, а на востоке жили бурята, занятые земледелием и скотоводством.

На среднем и нижнем Енисее ютились бродившие по огромному пространству охотники и оленеводы-тунгусы, по Лене расположились наиболее устойчивые якуты, а на крайнем северо-востоке Сибири уцелели оттесненные сюда, как более сильными видами оттеснялись к тундре растения и животные, немногочисленные остатки палеазиатов, т. е. древних азиатских племен. Низкая степень материальной культуры и примитивные общественные отношения большей части этих аборигенов страны легко передавали их в распоряжение русских промышленников и казаков.

В общем говоря, разбросанные по необъятной Сибири первые ее насельники были разрознены и постоянно враждовали между собой, а слабые общественные связи, низкая ступень культуры и несовершенная организация элементарных сторон государственного устройства облегчали нашим „находникам“, приводя их в подчинение, связывать между собой в едином государственном союзе.

**Власть и туземцы.** Что касается отношений пришельцев к туземцам, то нельзя не признать, что колонизаторы оказались чрезвычайно корыстолюбивы. Опытовщики и охочие люди быстро двигались вперед, одержимые алчностью и надеждой на горы серебра, россыпи золота, на „скору“ и „рыбий зуб“, а правительство, поощряя расширение государственной территории и интересуясь доходом, упорядочение и развитие края не успевало проводить темпом, соответствовавшим его занятию, отдаленность же края не позволяла ему следить за сибирской администрацией и ее работой.

Поэтому Сибирь XVII и XVIII в. в. представляла собой картину непрерывного самоуправления воевод и губернаторов, не унимавшихся даже после ряда процессов.

**Ясак.** Благодаря этой отдаленности, вместо того, чтоб, согласно директив центрального правительства, „примучивать неясачных под державу великого государя ласкотою“, „жалованным словом“, содержать „в покое и тишине безо всякого „сумнения“ и только в крайних случаях „чинить промысел“ над непокорными и ослушливыми,—на местах „чинили налоги неудобь сказуемые“ и правили „жесточью“, „по два и по три ясака имали в год правежом“. Порядок собирания ясака был тоже не однороден: одни вносили поголовно, другие—с рода, третьи—по волостям.

Этот прямой налог с туземцев, собираемый „как ксму заплатити мочно“, „чтоб казне не было убыли“, а „земле тягость не навесить и тем от государя не отгснить“, сначала собирався „скорою“; затем с 1620-х годов деньгами, а с 1727-го опять мехами, с определением средней их стоимости по рыночным ценам. С конца 1760-х годов образованные на местах особые „комиссии о расположении ясака“ выработали более справедливые и более легкие порядки сбора этих податей, но доступные и сильные для волостей установленные комиссиями размеры налогов осложнялись платой так называемых „поминок“ или „поклонного“. Здесь администрация в подсчете была очень субъективна. Наконец, самая техника ясачного сбора „за круговой порукой“, удобная для правительства, чрезвычайно стесняла плательщиков-инородцев, т. к. им приходилось отвечать за детей, „немочных“ после смерти родителей „ясака добыти“ или за какие-либо бедствия, когда, напр., „зверь опромышлялся“ и т. п.

Видя, что в таких случаях инородцы „охудевали“, наиболее сердобольные воеводы отстрочивали плату, и ясак

накаплился. В некоторых случаях недоимки достигали огромных размеров. Тарские татары, напр., за три года не доплатили 1248 р., на вогуличах Пелымского уезда за ряд десятилетий накопилось до 7000 р., а остьяки Сургутского и Березовского уездов за время с 1628 по 1700 г. задолжали несметно большую по тому времени сумму—73.442 р.

Время от времени, за невозможностью взыскать, правительство XVII и XVIII в.в. снижало или совсем слагало ясачные недоимки, но через несколько лет после этих льгот или милостивый недоимки снова нарастали.

### **Государева пашня.**

Кроме главной ясачной подати, туземцы были обложены и другими натуральными повинностями, первое место среди которых занимает весьма тяготившая туземцев трудная для них „не за обычай“ работа по выполнению так называемого „ермакова прибора“, известного впоследствии под названием „государевой пашни“. Дело в том, что при появлении в крае русских служилых людей правительство должно было позаботиться о правильном, регулярном снабжении их продовольствием и, за дороговизной доставки хлеба из поморских уездов, вынуждено было сажать русских пришельцев на пашню, для продовольствия рати и воевод. Русских крестьян оказалось мало, почему стали на такой же пашенный оброк осаживать „тутошных людей“, т. е. туземцев. Дело это было настолько важно и нужно, что в некоторых случаях охотно прибегали к переводу на пашню соболиного ясака.

„Будет тех юртов ясачные и похотят в ясаку место пахать, а пашня будет нам нашего ясаку прибыльнее и ты б им в ясаку место велел на нас пашню править“—говорится в одной из грамот к Туринскому письменному голове. Принудительное земледелие было туземцам обременительно, они жалуются, что „за государевой пашней ходячи, одежка все продрана, женишка и детишка испроели и ныне помирают нужною смертью, волочась с наготы и босоты“.

За десять лет в Пелымском уезде действительно „от тяжелого не за обычай оброку“ население стало сокращаться и из семидесяти татар и вогуличей, „примученных“ в 1632 г., к началу сороковых осталось только тридцать.

### **Городовое дело.**

Не менее тяжелой натуральной повинностью для туземцев являлось вынужденное привлечение их к „острожному строителству“, т. е. к починке существующих и к возведению новых „острогов“ и городов. Бесплатная рабочая сила туземцев облегчала

---

московскому правительству задачу распространения городов и концентрирования русского населения в „незнакомом“, а потому ненадежном крае, но для обитателей Сибири коренных, привычных к „скородельным“ юртам, давать „с трех луков по человеку с топоры лес ронить и города делать“ было очень тяжело, а власть „учала великую эту натугу чинить ежегодно“.

**Гуж и яны.** Такой же обузой для населения были всякого рода раз'езды по сбору и вывозу ясачной казны, для чего требовалась поставка оленей, собак, лошадей и сопровождающих эти транспорты до ближайшего острога лиц. Особенно часто источники русской истории упоминают об этой повинности в применении к юкагирам, тунгусам и якутам, но, повидимому, она была заведена и действовала на пространстве всей Сибири. Туземцы беспрестанно ходатайствовали перед правительством об ее отмене, жаловались, что они „проездили в подводах беспрестанно“, что, развозя служилых людей, они „лошаденками охудали“ и „скорбя от подвод“, „от тех государевых посланников по лесам и неизвестным местам поразбежались“.

К этому надо добавить, что не в меру радевшие о прибыли казны сборщики и высылавшие их воеводы очень часто бестактно требовали и „наряжали подводы“ „в лучшую деловую пору“, когда „рыбные ловли про запас всей зимы ставили“.

Когда, по мере развития сношений Москвы с Сибирью, подводная повинность заменилась организацией постоянной ямской гоньбы, заведенной на началах ее отправления „охочими людьми“ за плату, желающих „зятьить лошадей с грязи и воды“ нашлось немного и в результате этот гнет опять был взвален на туземцев. По крайней мере сургутские остяки, оказывается, летом ходили вверх „по Оби великой“, тащили по 2 и по 3 недели суда бичевою, а зимою тянули нарты с казенным грузом, упуская в обоих случаях „деловую пору“ для промыслов.

Таковыми же жалобами переполнена переписка „гораздо скучающих“ от ямской гоньбы ясачных енисейского района.

Надо иметь в виду, что перечисленные повинности далеко не исчерпывают того оброчного бремени, какое свалилось на „первых насельников“ Сибири после прихода сюда русской власти. Туземцы, например, обязывались „разыскивать и вычищать новые дороги“, на них лежала мостовая повинность „на малых речках, грязех и на болотах“;

---

с них, кроме пушного ясака, требовали „для бездельной корысти“ рыбную лихую подать; некоторые из них возили ягоды и грибы служилым людям, дрова для с'езжей избы, поварни и торговой бани; наконец, они доставляли хмель, ремни и даже бересту.

Один откровенный акт XVII века прямо говорит, что ясачные должны были „служить всякие государевы службы, куды только воеводы не пошлют“.

Нельзя после этого утверждать, чтобы по превращению вновь покоренных народностей в своих рабов „Третий Рим“ сильно отставал от своего прообраза и оригинала. Несомненно, Москва была тяжела для туземцев Сибири, как по сумме упавших на них для поддержания московской власти повинностей и обязательств, так и по тому фискально-податному характеру отношений к ним правительства и „находников“, какое наблюдалось за все время, протекшее с момента присоединения к Европейской России ее обширной „колонии“, по своему положению и ресурсам имевшей все возможности к самостоятельному бытию.

### **Отходы, бунты и восстания ту- земцев.**

Также не трудно после всего описанного понять, почему, несмотря на предусмотрительно представленные русским правительством некоторые судебные привилегии сибирским туземцам и на несомненную терпимость в отношении их религии и быта, допускавшую лишь „тихий разговор и умиленное жалованное слово“, почти все ясачные в результате административно-финансовых „утеснений“, вытекавших из права воевод „делати, как будет пригоже, по своему вымотру и как Бог благословит“, беспрестанно и упорно волновались.

Они пробовали сначала отправлять в Москву челобитные с жалобами на тяготы „жесточи“, „бездельную корысть“, „за набор и посылку“ всякого рода сборщиков „с избытком, а не по препорции мест“, на отнятие „за свой обиход“ лучших промышленных мест и, наконец, за „ясырь“, т. е. отнятие жен или девушек и обращение их „в холопство“.

В Москве рассматривали все эти жалобы, как рассматривали их после и в Петербурге, но дальность расстояния парализовала значение процессов и приговоров и единственной более реальной мерой по пресечению лихоимства и грабительства сибирских властей можно, пожалуй, признать проведенное было правительством установление предельной стоимости воеводского имущества при возвращении в

Россию, по мере практики и приспособления властей, тоже современем утратившее свое значение.

При безрезультатности жалоб туземцы прибегали к пассивному сопротивлению— „ясаку сполна не давали“, „спроваживали жен и детей“, а затем и сами убегали „в чужой городок“ за сибирский рубеж, чтобы избавиться от гнета русской государственности и утеснений местной власти. Особенно легко было практиковать этот метод протеста туземцам южной „черты“ Сибири, сразу попадавшим „в калмыки“, „в мунгалы“ или к „богдойским людям“. Известий о таких уходах сибирских туземцев от русского владычества в источниках истории можно встретить много: уходили и кузнецкие татары, и качинцы (у Красноярска), и буряты, и тунгусы. Эти уходы дозволительно считать аналогичными побегам московских людей на „дикое поле“, так же, как „издрание одеженка“ туземцев не сильно разнится от заклада титулованным боярином гардероба своей жены для поддержания обязательной „людной, конной и оружной службы“. Оба явления рисуют ту „нужу“ и „тяготу“, в условиях которых строится населением государство.

Однако, Сибирь, недовольная новыми „тяготами“ и порядками, от пассивного сопротивления неоднократно переходила к открытым организованным восстаниям и бунтам.

Помимо известных случаев самоубийства остяков, под влиянием насилий и непомерных податей „с судов метавшихся и в воду тонувших“, источники сохранили много известий о направленных на воевод, губернаторов и других лиц возмущений туземцев, кончавшихся, как разграблением „с горя“ соболиной или хлебной казны, так и убийствами служилого люда, собиравшего или налагавшего разного рода подати и ясак „не в силу“. Бывали случаи увода „неведомо куда“ русских заложников киргизами и тунгусами.

Особенно благоприятными периодами для всякого рода сибирской „шатости“ были „разрухи“ в государстве. По мере того, как на далекую окраину достигали „нетихие вести“ о том, что в Москве или в России „русские люди промеж себя секутся“, сейчас же у туземцев начинались „утвержения и советы“ „над городами русскими и русскими людьми промышлять“ с той, конечно, целью, чтобы, свергнув русское владычество, сделать „как было при Кучуме царе“.

Такие заговоры или „советы“, охватывавшие огромные количества инородцев, известны в 1604, 1607, особенно в 1608 и 1609 годах, а проявление их в восстания началось в 1612 г. Кроме „смуты“ подобные волнения сибирских тузем-



цев повторялись в эпохи организованных крестьянских и казачьих движений Разина и Пугачева.

В эту борьбу вступало центральное правительство, но до коренного преобразования всего местного сибирского управления на началах ответственности властей перед законом ожидать какого-бы то ни было обеспечения своих потребностей и ограждения своих прав, туземцы, конечно, не могли, тем более, что плохо скрываемое направление правительственной мысли и политики „во всем искать государственной казне прибыли с великим радением“, как более понятное и выгодное для местной администрации, заслоняло от ее забот приказы: „налогами и нападками не отгонять, никакого утеснения не чинить и ко всем людям держати ласку, бережение и привет“.

Существенным переломом в отношении русской власти к сибирским туземцам в истории считается законодательство эпохи преобразований, связанной с именем М. М. Сперанского во второй декаде девятнадцатого века.

#### **Формы русской колонизации.**

дующее время.

В заключение очерка остается сказать несколько слов о тех формах, какие приняла русская колонизация Сибири в последующее время.

#### **Ссылка.**

Та же отдаленность Сибири, которая особенно препятствовала внедрению законности в управление ею и в ее устройство, а также тормазила пресечение самоуправства губернаторов или воевод, очень скоро привела правительство к мысли использовать ее в качестве места ссылки. Уже в XVI и XVII в. в. сюда ссылали опальных бояр, служилых людей и всех провинившихся, но освобожденных от смертной казни. К половине XVII-го века здесь по всему пространству насчитывалось до 1500 ссыльных. Со времени Петра Великого в Сибирь стали в большом количестве направлять ссыльных (особенно стрельцов) и на житье, и в каторжные работы, а в XIX в. эта страна уже стала обычным местом административной ссылки. Здесь отбывали свое наказание миновавшие кронверкский финал (мечтавшие воскресить „государственную думу“, „верховный боярский суд“ и „народное вече“), декабристы; сюда же проводили организаторов „товарищества или братства взаимной помощи“, первых наших социалистов, популяризовавших учение Фурье, во главе с Буташевичем-Петрашевским, Львовым, Спешневым и Момбелли. В Сибири же коротали

---

свои дни поляки, сосланные „за приуготовление и участие“ в восстаниях 1831 и 1863 г.г.

Надо сказать, что этот слой ссыльных пополнял слишком незначительную и немногочисленную интеллигенцию Сибири, сообщая ей своеобразный колорит независимости, критицизма и, если так можно выразиться, революционного романтизма, при чем в истории Сибири, как и в идеологии мыслящего слоя ее населения, оставил, несомненно, глубокий след.

### **Военное расселение.**

Что касается до следующих видов русского „приселения“ новой огромной окраины, то прежде всего следует упомянуть о правительственном расселении военного люда по вновь возникавшим крепостям, напр., в Омске, станице Ямышевской, в Семипалатинске и Усть-Каменогорске. Когда, вслед за отысканием на Алтае известным Демидовым медной руды, в 1723 г. был основан Колыванский завод, развитие здесь горной промышленности и обеспечение ее надежной охраной потребовали перевода сотни казаков и насильственного „прибора“ рабочих. В 1761-м году, в момент особо острой нужды алтайской горной промышленности в рабочих руках, правительство прибегло к еще более упрощенной мере: набрали 1000 рекрутов в России и отправили их на работы в алтайских рудниках.

Учесть количество принудительно ссылаемых в Сибирь, за отсутствием точных данных, чрезвычайно трудно, но есть известия, что с начала XIX в. ежегодно сюда препровождали от двух до шести, а с 1820-го года—до десяти тысяч человек, т. к. в этом году последовал указ о направлении сюда всех беспаспортных „бродяжных“.

### **Земледельцы.**

Самым основным и могущественным видом переселения была добровольная колонизация Сибири крестьянством. Следовавшая за первыми „опытовщиками“ в годы первоначального занятия и освоения новых земель и захватывавшая огромные пространства, она направлялась преимущественно по речным долинам, вполне оправдывая установленный Мечниковым факт распространения народонаселения прежде всего по речным системам и подтверждая известный закон Кэри о занятии человечеством в первую очередь даже в богатых природою странах сначала легко обрабатываемых, а затем уже особо плодородных или особо одаренных земельных угодий.

С 1806-го года это приселение малоземельного крестьянства стало повышаться, но особенно оно усилилось после разрешения (с 1822 года) переселений, основанных на разведках ходоков. Следующим сильным толчком этой колонизации, направлявшейся по преимуществу в Западную Сибирь и долины Алтая, послужили вытекавшие из подготовленного П. Д. Киселевым указа 1843 г. льготы для переселенцев. За каких-нибудь два-три года в Сибирь переселилось свыше 40.000 человек. Дальнейшее облегчение переселению создало учреждение и развитие по рекам Сибири сперва буксирного, а затем срочного товаро-пассажирского пароходства и, наконец, окончательный разлив неудержимой колонизационной волны русского крестьянина в Сибирь наступил после проведения здесь великой железнодорожной магистрали и учреждения в 1896 году специального „Переселенческого Управления“, регулировавшего это своеобразное, сложное и крупное явление русского исторического процесса. За время с 1896-1914 г., по данным официальной статистики, Сибирь приняла из России и устроила на своих необъятных пространствах до 3.500.000 человек.

Движение это не закончено еще и в наше время. Способность русского человека применяться к условиям общежития и выдерживать борьбу с природой делают в этом отношении сибирские пространства незаменимым резервуаром для приема российского колонизационного избытка, а ее до сих пор еще „рыбные, соболевые“ и лесные, ценные своими недрами „землицы“ могут при умелом отношении к делу оправдать своеобразный взгляд бессмертного М. В. Ломоносова, утверждавшего, что „российское богатство будет и должно приростать Сибирию с ее Северным Ледовитым океаном“.

### **Литература.**

Кроме общих сводных трудов и курсов по русской истории, желающим ближе ознакомиться с историческим ходом русской колонизации Сибири полезно иметь в виду следующие очерки и монографии: 1) Д. Н. Анучин. К истории ознакомления с Сибирью до Ермака. М. 1890 (разб. сказ. „О человецах, незнаем. на восточн. стр. и об языцах розных“); 2) А. А. Дмитриев. Пермск. старина, выпуск 5, Пермь, 1894 г.; 3) А. В. Оксенов. Снош. Новг. Велик. с Югорск. земл. „Литер Сб.“, изд. редакц. „Восточн. Обзор.“, Спб. 1885, его же многочисл. статьи в „Томск. Губ. ведом.“ 1888 и 1889 г. г. и Журн. М. Н. Пр. 1891 г. февр.; 4) П. Н. Буцин-

ский. Заселение Сибири и быт ее первых насельников Х., 1889; 5) Е. Е. Замысловский. Занятие Сибири русскими. Ж.М. Н. Пр. Спб. 1898, т. X.; 6) Головачев П. Покорен. сибирск. царства и личность Ермака; 7) Титов. Сибирь XVII в.; 8) Ядринцев Н. М. Сибирь, как колония, изд. 2, Спб. 1892; 9) Академик проф. С. Ф. Платонов. Прошлое русского севера, Петербург. 1923; 10) Н. Н. Фирсов. Чтения по ист. Сибири, М. 1915; 11) Проф. В. О. Ключевский. Опыты и исследования; 12) Проф. С. В. Рождественский. Служилое землевладение в Моск. государстве XVI в. Спб. 1897; 13) А. А. Введенский. Аника Строганов в своем сольвыгодском хозяйстве (Сборник статей по русской истории, посвященных академику С. Ф. Платонову—Петроград. 1922); 14) П. Н. Буцинский. Мангазея и Мангазейский уезд X. 1893, его же: Сургут, Нарым, Кетск—там-же. 1893; 15) Проф. С. М. Середонин. Исторический очерк завоевания Азиатской России. „Аз. Россия“, издан. Переселенч. Упр. Спб. 1914, т. 1, стр. 1-38; 16) С. В. Бахрушин. Очерки по истории колонизации севера и Сибири, вып. II, Петроград, 1922; 17) В. И. Огородников „Русская государств. власть и сиб. инородцы XVI—XVIII в. в.“, „Сборн. трудов проф. и преподав. Госуд. Ирк. Унив.“, вып. I, Ирк. 1920; 18) А. Кауфман. Сибирск. переселен. на исходе XIX в. „Русск. эконом. обозр.“ 1901 г. № 2. Указание источников и пособий для изучения истории Сибири доступнее всего обработано: 19) В. И. Огородниковым в его „Очерках по ист. Сибири до нач. XIX стол.“ ч. 1 Ирк. 1920. Так-же см.: 20) „Азиатская Россия“ т. III. приложения: указатель главнейших ист. и пособий стр. XXI и XXII.





В. Д. Вегман.

## Революция и гражданская война в Сибири.

(Краткий исторический очерк).

Коренное сибирское население истари выделялось своим отрицательным отношением к установившимся царским порядкам. И вполне понятно, если революционные идеи нашли в Сибири благодарную почву. Занесены же были революционные идеи в Сибирь политическими ссыльными. Уже первые политические ссыльные—декабристы—сыграли в этом отношении большую роль.

Дело, начатое декабристами, усердно продолжали польские повстанцы, тысячами сосланные в Сибирь после неудавшейся в 1863 г. попытки оторвать Польшу от России. Именно эти поляки занесли в Сибирь идеи федерализма или сепаратизма. Эти идеи быстро воспринялись цветом тогдашней, сравнительно малочисленной, сибирской интеллигенции и в 1865 г. царское правительство „осчастливило“ уже Сибирь первым политическим процессом, носившим громкое название: „Дело о злоумышленниках, возымевших намерение отделить Сибирь от России и основать в ней республику на манер Сев.-Амер. Штатов“.

Сепаратисты или «сибирские патриоты», как называли себя Потанин, Ядринцев, Шашков, Усов и др., привлеченные по этому делу, понесли тяжелые наказания. Особенно же глубокого влияния на развитие революционного движения в Сибири сепаратисты не оказали. Впрочем, их революционные устремления были ни что иное, как безотчетный налет того революционного романтизма, которому отдавала дань тогдашняя молодежь почти всей остальной России.

Революционный романтизм сепаратистов быстро рассеялся. Зато укрепился их сибирский патриотизм, их желание видеть Сибирь не как «колонию», отданную на съедение торгово-промышленному капиталу России и управляющуюся «навозными», т. е. пришельцами из центра, а как страну административно-автономную и в хозяйственном отношении независимую от «метрополии» России.

По тогдашним экономическим условиям и обстоятельствам в «автономной» Сибири, которой добывались областники, была, главным образом, заинтересована сибирская мелкая буржуазия. Идеологами именно этого класса и становятся областники.

Но революционное движение, охватившее Россию в 70—80 и особенно в 90 годах, не могло пройти мимо Сибири. Пионерами революционной мысли и революционного рабочего движения в Сибири были те «государственники» или «политические», которых царское правительство, опасаясь за судьбы трона и капиталистического строя, ссылало в Сибирь сперва десятками, а затем, по мере роста революционного движения, сотнями и даже тысячами. И уже в конце 90-х годов прошлого столетия почти во всех крупных городах Сибири имелись революционные организации, основанные этими ссыльными.

Рост революционного рабочего движения в Сибири усилился с проведением железной дороги, которая содействовала заметному подъему промышленности и вызвала усиленную разработку каменноугольных копей. В Сибири, таким образом, начал образовываться и оседать пролетариат. Но промышленный пролетариат в Сибири пока что был в те годы настолько малочислен, что он буквально растворялся в общей массе крестьянского населения. Впрочем, большинство пролетариев Сибири и теперь еще не успело окончательно порвать «с землей», промышленность Сибири и теперь еще не сконцентрирована в каком-нибудь определенном районе, а пролетариат все еще не живет компактной массой. Легко себе представить, что было тогда, на заре революционного движения. Рабочие поселки были в 1905 г. рассеяны по всей Сибири и не связаны между собой. Ясно, что революционное движение в 80 и 90 г.г. не могло вспахать всю сибирскую пролетарскую ниву с такой быстротой, как это совершилось в России. Но работа в этом направлении велась и протекала она успешно. Всю ответственную тяжесть этой работы вынес на своих плечах существовавший в ту пору «Сибирский Социал-Демократический Союз», стоявший на

---

большевистской платформе. Наряду с этим «Союзом» в Сибири существовали и эсеровские кружки, но влияние последних простиралось только на узкий круг городской интеллигенции, главным образом, на учащуюся молодежь. Что касается революционной работы среди рабочих, а равно организации последних, то все это выполнялось только вышеупомянутым «Союзом». И признать должны, что если революция 1905 года не застала врасплох сибирские рабочие массы, так это только благодаря той работе, которую проделал этот «Союз».

Как известно, в Сибири в октябрьские дни 1905 года особенно бурно клекотали революционные волны. Этому бурному революционному подъему помимо деятельности «Союза» содействовали некоторые привходящие обстоятельства. Скопившиеся в Восточной Сибири солдатские массы, изнуренные тяготами войны и озлобленные неудачами, находились в крайнем возбуждении. Листовки и прокламации «Союза», обильно и усердно распространявшиеся среди солдат, революционизировали последних, разъясняя им, кем и для каких целей вызвана война и кто главный виновник всех неудач и поражений. Разуверившись в возможности победы, изголодавшаяся и истрадавшаяся армия рвалась домой, требуя прекращения войны.

Необходимо было удержать армию от того, чтобы она не превратилась в анархическую массу. Необходимо было в ударном порядке сделать ее сознательно-революционной. Вот эту именно работу и выполнил «Союз».

Ему удалось повести армию за сравнительно малочисленным, организованным пролетариатом, который ясно, по революционному, выражал требования восставших солдат, вплоть до требования «долой царя» и передачи власти «Советам Рабочих Депутатов», каковые и образовывались повсюду.

Как высоко поднимались революционные волны в те знаменательные октябрьские дни, видно хотя бы из того, что в течение недели, если не больше, Красноярск целиком находился во власти революционного пролетариата, который руководил и управлял всей хозяйственной жизнью города. Недаром Красноярск этих дней вошел в историю под названием «Красноярская Республика».

Революционный котел клекотал тогда в Сибири, особенно в восточной ее части, так бурно, что царская власть оказалась вынужденной «для водворения порядка» послать специальную карательную экспедицию. И каратели Реннен-



кампф и Меллер-Закомельский, шедшие с востока и запада со своими армиями друг другу навстречу, учинили в Сибири кровавую расправу. Кровопускание было так сильно, что «после успокоения» сибирские соц.-демократические организации долго не могли встать на ноги.

Но уже с 1910 года соц.-демократич. организации начинают заметно оживать. Фактически работа их протекает пока слабо и вяло, ибо не успели еще зажить раны, полученные в 1905 г. И к началу мировой войны социал-демократические организации были настолько слабы, что не имели даже сил направить по должному революционному руслу те стихийные беспорядки, которые в ряде городов, как, например, в Барнауле, возникли в 1914 году в связи с мобилизацией.

Совершенно разрознены и распылены были социал-демократические организации в Сибири также в первые 2 года войны. Совсем оживилась революционная деятельность в Сибири лишь после того, как осенью 1916 года в ряды действующей армии начали мобилизовать политических ссыльных.

Царское правительство возымело намерение воспользоваться войной для того, чтобы освободиться от такого беспокойного элемента, как политические „преступники“. Оно имело в виду взять их в действительную армию и бросить на поля сражений в первые и особенно опасные ряды. Намерения правительства были слишком очевидны.

Обсудив это положение, нарымские политические ссыльные решили пойти в армию, но только с той целью, чтобы ее революционизировать и чтобы направить ее штыки против самодержавия. В Нарыме же, перед отправкой первой крупной партии к воинскому начальнику, заложено было ядро „Военно-Социалистического Союза“, который вскоре широко развернул свою деятельность в Томске, где мобилизованные ссыльные для военной выучки были распределены по разным казармам по 1—2 человека в каждой роте.

Вся 70 тысячная армия, находившаяся тогда в Томске, оказалась, таким образом, сразу связанной с одной революционной организацией.

„Военный Социалистический Союз“, надо сказать, объединял и эсеров, и меньшевиков, и даже анархистов-синдикалистов, но преобладали в нем большевики, которые, поэтому, занимали главенствующее положение, а следовательно, им и принадлежала руководящая роль.

Некоторых членов „Союза“ военные власти на свою погибель как-то предусмотрительно прикомандировали к та-

ким частям, которые были расположены в других городах, как, например, Бийск и Омск, вследствие чего „Союз“ скоро обзавелся и разветвлениями.

„Союз“ привлек в свою среду одиночек революционеров, находящихся в Томске, и использовал их как своих разъездных агентов или для организации разветвлений в других городах и для связи. „Союз“ выпустил даже несколько прокламаций.

Однако, „Союзу“ не пришлось особенно широко развить свою подпольную революционную деятельность, ибо это предупредили вскоре развернувшиеся события—мартовская революция. Тем не менее должны признать, что мартовская революция, ворвавшись в Сибирь, быстро и безболезненно входила здесь в свои права, отчасти потому, что налицо имелся „Военный Социалистический Союз“. Вместе со своими разветвлениями „Союз“ усердно принялся за работу по укреплению и упрочению первых революцией достигнутых завоеваний.

Так как ядро „Союза“ находилось в Томске, то понятно, почему в первые пореволюционные месяцы именно Томск стоял во главе революционного движения в Сибири.

„Медовый месяц“ революции проходил в Сибири под знаком тесного единения и совместной работы революционных организаций всех оттенков.

Но как только революция стала „углубляться“ и брать крен на социалистическую, началась дифференция блока революционных организаций.

Октябрьская революция утверждалась в Сибири с последовательной уверенностью, хотя и с некоторым замедлением. Первым „перестроился“, как говорили тогда, „по советски“ Красноярск—„Сибирский Кронштадт“, как мы тогда называли эту пролетарскую твердыню большевизма. Позднее всех сибирских городов установил у себя советскую власть мещанский Томск.

Нельзя сказать, чтобы переход к Советской власти произошел по всей Сибири спокойно, без крупных инцидентов. Так, например, Омску пришлось ликвидировать восстание юнкеров и кадет, а в Иркутске произошло форменное сражение между большевиками и юнкерами, длившееся несколько дней и записанное в истории под названием „Осада белого дома“, в котором засели юнкера. Это сражение, при котором громыхали даже орудия, произвело много разрушений. Были и человеческие жертвы. Закончилось же оно полнейшей капитуляцией юнкеров.

Инициаторами, вдохновителями и главными руководителями этих восстаний были, понятно, эсеры. По мере того, как революция приближалась к „Октябрю“, росла и анти-социалистическая деятельность сибирских эсеров. Здесь, в Сибири, эсеры окончательно перекарасились в областнический цвет. Лозунг областников — „Сибирская областная дума“, как власть, управляющая Сибирью независимо от России — стал лозунгом сибирских эсеров.

Этим лозунгом эсеры рассчитывали собрать и объединить вокруг себя все антибольшевистские элементы, чтобы двинуть их походом на Советскую власть. „Сибирская областная дума“ должна была для Сибири заменить „Всероссийское Учредительное Собрание“. Когда же „учредилка“ была ликвидирована, то эсеры поторопились создать свою „Думу“ в Томске, чтобы прокламировать ее как „сибирскую власть“ и противопоставить ее Совнаркому.

Что же представляла собой Сибирь в то время? Стоит только ясно представить себе безграничные малонаселенные сибирские просторы, чтобы сразу понять, сколь трудно было при наличии того количества большевиков, которые тогда находились в Сибири, перестроить в ударном порядке всю эту область на советский лад. А работать приходилось при полном саботаже всей интеллигенции, которая при этом всячески злобно мешала новой утвердившейся власти наладить работу. Большевики находились тогда в окружении злых и шипящих врагов, ряды которых с каждым днем увеличивались, ибо из центра, где советская власть утверждалась решительнее, в Сибирь устремились все „обиженные и оскорбленные“ диктатурой пролетариата, национализировавшей капиталы и имущества и прокламировавшей прекращение братоубийственной войны.

Этот контр-революционный прилив и образовал в Сибири ту базу, на которой опирались местные эсеры в борьбе с Советской властью. Объединить всю эту разношерстную контр-революционную массу вокруг себя не представляло тогда для эсеров особой трудности.

Правда, вся эта контр-революционная масса была тогда озлоблена не только против большевиков — она точила зубы против социалистов вообще, — правда, значительная часть этой массы была преисполнена также глубоким недовольством и против „учредилки“, но в то время лозунг „Сибирская областная дума“ был для них единственным якорем спасения от всех надвигающихся революционных „зол и бед“.

Эсеры имели намерение использовать эту массу, которая отдавала изрядным черносотенским душком своих узкопартийных целей. Черносотенцы же шли на поводу у эсеров только для того, чтобы воспользоваться их организаторскими способностями и в случае неудачи взвалить на них всю вину, а в случае успеха — всей своей мощью обрушиться на эсеров и свернуть головы.

Так в действительности и произошло впоследствии, но тогда эсеры этого не предвидели; тогда эсеры воображали, что им удастся перехитрить своих контр-революционных попутчиков и поэтому принялись ретиво за работу по организации в недрах Сибири антибольшевистского фронта. Скрывавшиеся и сбежавшие в Сибирь кадровые офицеры были объединены в тайные военные организации, которыми, как сеть, эсеры покрыли Сибирь. Во главе каждой организации был поставлен опытный военный руководитель. Так, например, во главе омской военной организации стоял полковник Иванов-Ринов, который впоследствии при Колчаке был назначен атаманом сибирского казачьего войска; ново-николаевскую организацию возглавлял эсер полковник Гришин-Алмазов; томской организацией руководили: черносотенный полковник Сумароков и штабс-капитан Пепеляев, впоследствии известный колчаковский генерал.

Умело конспирируя и ловко усыпляя бдительность большевиков, эсеры единым командованием спаяли свои военные организации, которых ухитрились даже снабдить оружием. Деньги же на расходы получали от местной и наезжей буржуазии.

В такой обстановке приходилось работать сибирским большевикам и тем не менее в течение зимы 1918 года сибирские большевики энергично развили по упрочению Советской деятельности. Парторганизации все более революционизировали рабочих и все более втягивали их в орбиту своего влияния. Не оставалось без внимания и крестьянство. В этом отношении большую услугу оказывали партии вернувшиеся в деревни отпускники солдаты, изрядно распропагандированные на фронте в большевистском духе.

Одновременно с коммунистической пропагандой шло и строительство Советской власти. Состоялись съезды Советов: губернские, западно-сибирские, восточно-сибирские и обще-сибирские. Вся советская Сибирь была к весне 1918 г. связана единой организацией „Центро-Сибирь“, местопребыванием которой был город Иркутск. Председателем Центро-Сибири первого призыва был Борис Шумяцкий, а второго —

---

Н. Яковлев. Лишь при этом последнем председателе Центрo-Сибирь могла вполне развернуть свою деятельность.

Большие опасения внушали Центрo-Сибири пробравшиеся на Дальний Восток контр-революционные военные казачьи части, предводительствуемые бандитом эсаулом Семеновым. Центрo-Сибирь все свои усилия направила к тому, чтобы в первую очередь ликвидировать эти банды. Для этой цели мобилизовались красно-гвардейские части, которыми предводительствовал Лазo. Весною 1918 года Центрo-Сибирь стянула на Дальний Восток все красно-гвардейские части, чтобы нанести Семенову последний решительный удар. Этим именно обстоятельствам эсeрo-областническая контр-революция воспользовалась для выступления против Советской власти в Сибири.

Свой первый удар контр-революция направила на Томск, который в ночь на 28 мая 1918 года они хотели захватить, чтобы превратить его в свою базу. Но томские большевики отразили этот удар, несмотря на то, что томская контр-революция состояла, главным образом, из кадровых офицеров и руководилась людьми опытными, знающими военное дело и не раз участвовавшими в заправских сражениях.

Урок, который в Томске дан был контр-революции, убедил последнюю в том, что если Советская власть в Сибири, вообще говоря, еще слаба, так во всяком случае она физически и духовно настолько сильна, что в состоянии справиться со всякими авантюрными набегами. Контр-революция поняла, что собственными силами ей не свергнуть большевиков и не сокрушить в Сибири Советской власти. На помощь сибирской контр-революции подошли хорошо вооруженные и мастерски дисциплинированные чехo-словацкие эшелоны, пробравшиеся по магистрали и захватывавшие сибирские города.

Через какие-нибудь 3—4 месяца Советская власть оказалась свергнутой по всей Сибири. Восторжествовала контр-революция. Революционное движение начало постепенно уходить в подполье.

Как-же встретило сибирское население переворот, совершенный чехo-словаками?

Буржуазия и мелкая буржуазия встретили этот переворот с глубокой нескрываемой радостью, крестьянство в массе своей — сдержанно, безразлично, рабочие, за исключением верхушки, — со скрежетом зубным.

Эсeрo-областники, которым чехословаки передали власть над Сибирью, с места в карьер переполнили тюрьмы боль-

шевиками, сочувствующими большевикам, а равно такими лицами, которых только подозревали в большевизме, ибо были замечены в сношениях с ними.

Многих арестовывали лишь потому, что находились в родственных связях с большевиками. Эсеро-областники арестовывали также рядовых красноармейцев, рабочих, революционно настроенных крестьян, особенно тех, которые побывали в действующей армии.

Само собой понятно, что эсеровская власть сейчас же отменила все большевистские декреты и постановления и закрыла большевистскую прессу. В сибирских городах вновь ожила пресса буржуазная и эсеровская и меньшевистская.

Вскоре воспрянувшая контр-революция начала ставить в определенные рамки и эсеров и меньшевиков. Их пресса постепенно бралась под подозрение в большевистских уклонках, порой конфисковалась и нередко закрывалась.

Рабочие организации закрывались, рабочие собрания разгонялись. Так было во всех сибирских городах. Исключение на первых порах составлял только Томск. Этот город считался доменной областников и эсеров. Кондовая контр-революция не решилась поэтому с кондачка ополчиться на этот город со своими явными черносотенными устремлениями.

И после чехословацкого переворота в Томске поэтому удержались еще на некоторое время профорганизации. Эсеры и меньшевики неоднократно делали безуспешные попытки завоевать профсоюзы и подчинить их своему влиянию.

Грядущая черносотенная контр-революция, между тем, все яснее вырисовывалась на горизонте. Это обстоятельство, как и то, что в тюрьмах, с благословения эсеров, томились по обвинению в большевизме большое количество рабочих и крестьян, освободить которых существовавшая в те дни хваленая демократическая власть была не в состоянии, даже тогда, когда сама этого захотела, ибо встретила сопротивление со стороны белогвардейцев и черной сотни,—эти два обстоятельства оттолкнули томских рабочих от эсеров и меньшевиков и еще теснее сплотили томских рабочих вокруг своих профорганизаций, которые дышали духом большевизма.

Единственная рабочая газета, которая в ту пору существовала на территории Сибири, была „Рабочее Знамя“. Эту газету издавал Совет Томских Профсоюзов.

Понятно, что по условиям времени „Рабочее знамя“ не было газетой строго выдержанной в большевистском смысле. Статьи нередко приходилось писать по эзоповски. Но боевой характер этой газеты был чисто большевистский. Это была

единственная в Сибири газета, которая осмелилась критиковать чехо-словаков и взяла под обстрел даже самого Гайда. Она разоблачала тогдашних „усмирителей“ и „наводителей порядка“, подвиги которых глубокомысленно замалчивала эсеровская и меньшевистская и особенно буржуазная пресса. „Рабочее Знамя“ сыграло большую роль, как организатор рабочего движения, не только в Томске, но и по всей Сибири.

„Рабочее Знамя“ было бельмом на глазу контр-революции. И как только отъявленная контр-революция окрепла настолько, что могла безболезненно отстранить от власти и даже окончательно смести своих бывших попутчиков демократов—эсеров, меньшевиков и других, — как она немедленно же закрыла эту газету.

Но еще до этого геройского черносотенного подвига стало ясно тем немногим большевикам, которые находились на свободе, что следует подготовиться к тому, чтобы окончательно перейти на нелегальное положение. К этому времени успела уже образоваться в Томске первая в Сибири подпольная коммунистическая ячейка. Небольшая это была ячейка. Душой ее был М. Рабинович, которого впоследствии колчаковцы зверски замучили в омском застенке.

Деятельность этой ячейки оживилась с приездом в Томск Франца Суховерхова, которого ЦК командировал в Сибирь для подпольной работы. Суховерхов обосновал в Томске Сибирское Организационное Бюро РКП, которое своей первой очередной работой считало организацию в рабочих центрах и крупных городах Сибири партийных подпольных ячеек. И такие ячейки действительно вскоре возникли в ряде городов и рабочих центрах, как-то: Омск, Новоиколаевск, Черемхово и др.

Как только организационный период закончился, была созвана областная конференция для обсуждения назревших вопросов и для выработки будущего плана действий. 18 августа открылась в Томске первая областная подпольная конференция, на которую съехались делегаты из Новоиколаевска, Красноярска, Кемеровского рудника, Омска, Челябинска, Барнаула и даже Екатеринбурга. На конференцию прибыло всего 10 делегатов; хотя делегатов было мало, но сама конференция имела громадное значение. Конференция работала 5 дней, до 22 августа включительно. Заседания конференции происходили в березовой роще на вольном воздухе. На конференции были заслушаны доклады с мест и выработан план обще-сибирской подпольной организации. Выбрали также комитет в составе: 1) Молотов—председа-



тель, 2) Суховерхов—тов. председателя, 3) Дитман—секретарь, 4) Рабинович и 5) Дмитриев; кандидатами к ним избрали Карла Ильмера и еще одного коммуниста.

Конференция приняла ряд характерных для того периода резолюций. В одной из них прокламируется, что главная задача рабочих Сибири заключается в свержении белогвардейской власти с целью восстановления в Сибири власти Советов. „Ближайшая задача партии — напоминает резолюция — заключается в подготовке в общесибирском масштабе вооруженного восстания рабочих и солдатских масс в городах и крестьянских — в деревнях“. „Вооруженная борьба с контр-революцией — такова должна быть тактика коммунистов“ — говорила одна резолюция.

Всякие сепаратные выступления, без ведома и согласия областного центра, конференция отвергла. Зато конференция особенно подчеркнула следующий пункт:

„Никакие компромиссы, никакие соглашения и никакие переговоры с предателями рабочего класса — эсерами и меньшевиками“.

Это последнее постановление имело особенный, глубокий смысл, ибо к этому времени, когда работала конференция, эсеры и меньшевики успели уже очухаться и понять, что их песенка будет скоро спета, а поэтому они заискивали перед коммунистами, уговаривая последних приступить, перед лицом надвигающейся грозной контр-революции, к образованию единого революционного фронта. Эсеровский делегат заявился даже в тюрьме к пишущему эти строки, чтобы уговорить его повлиять на строптивых коммунистов, нежелающих и слышать о едином фронте с эсерами и меньшевиками. Но эсеры и меньшевики, особенно первые, к тому времени успели своей деятельностью так оскандальить себя перед рабочими и крестьянами, что „революционного“ единения с ними, идеологами контр-революции, для коммунистов не представлялось никакой возможности даже перед лицом такого грозного положения, которое надвигалось. В таком „единении“ и нужды не было, так как эсеры и меньшевики успели тем временем растерять даже всех тех, которые еще недавно, по инерции, плелись за ними.

Разъехавшись на места, члены конференции энергично принялись проводить в жизнь постановления конференции.

Контр-революция с каждым днем становилась все грознее и грознее.

Военщина постепенно захватывала власть под видом необходимости обеспечения спокойного тыла для армии,

---

действовавшей на большевистском фронте. Для этой цели была даже милитаризована железная дорога. Железнодорожным рабочим запретили собрания. Недопускалось обсуждение не только политических, но даже профессиональных вопросов. Со стачечниками военщина начала круто расправляться.

В средних числах октября военная контр-разведка задержала Суховерхова, возвращавшегося из Красноярска в Томск со свежо отпечатанными прокламациями. Его судили военно-полевым судом, приговорили к смерти и 15-го октября расстреляли.

17-го октября ночью военщина вывела из томской тюрьмы 13 арестованных коммунистов, среди которых, кроме пишущего эти строки, были некоторые важные партработники, как, например, Наханович.

24-го октября из томской-же тюрьмы военщина вывела еще одну партию коммунистов. Если первая партия оказалась более счастливой и была Пепеляевым, в поезд которого ее доставили из тюрьмы, благополучно интернирована в качестве заложников в екатеринбургской тюрьме, то вторую группу постигла иная участь: ее довели только до станции Юрга, где пьяные белогвардейцы расстреляли всю партию.

В Томске были уверены, что и первая группа расстреляна на каком-нибудь раз'езде, ибо военщина к тому времени разнуздалась уже настолько, что даже запросы самого Вологодского, председателя совета министров, интересовавшегося судьбой арестованных, штаб Пепеляева оставил без ответа.

Видя, что арестованные коммунисты отдаются на дикую расправу военщине, подпольные, организации многих городов решили вооруженным налетом освободить из тюрьмы коммунистов.

Первая такая попытка была сделана в Томске.

Батальон новобранцев, расположенный около томской тюрьмы и распропагандированный в духе подготовки к вооруженному восстанию, по собственной инициативе, вопреки постановлению подпольной парторганизации, захватил в ночь на 1 ноября с оружием в руках томскую тюрьму и освободил арестованных большевиков. Это вооруженное восстание было плохо подготовлено и плохо организовано. Закончилось оно печально. К тюрьме примчался полк, составленный из кадровых офицеров, которые быстро усмирили восставших.

Местность вокруг тюрьмы усеяна была 800 трупами. Это были трупы молодых крестьян, 18—19 летних парней, взятых в армию из-под сохи. Расстрел этих крестьян рикшетом отозвался в деревнях. Крестьяне начали волноваться. Парторганизация учла это обстоятельство и сделала, конечно, необходимые выводы.

Особенно учитывала это восстание буржуазия. Она не на шутку испугалась и взмолилась поэтому о твердой власти.

Благоприятная атмосфера для твердой власти создавалась, между тем, и без того. Созванная еще в августе Сибирская областная дума—эта панацея от всех большевистских зол и бед—только тем и занималась, что переливала из пустого в порожнее. Недаром эту „думу“ в общезнании называли „Сибболдумой“. Единой власти, собственно говоря, в области не было. Царило многовластие. Одни требовали похода на захват Москвы, на восстановление германского фронта. Другие утверждали, что сибирякам дело только до Сибири. Порядка не было никакого. Дрожа за свое имущество, буржуазия облегченно вздохнула, когда узнала, что появилась, наконец, твердая власть в лице Колчака, который 18 ноября вступил в свои диктаторские права.

А уже 23-го ноября собралась, опять-таки в Томске, заранее созванная сибирская областная конференция РКП. Собралась она, как видим, ко времени. Эту конференцию, которая работала только по ночам в помещении одной пекарни (по Белой улице, № 7), решили назвать „сибирской“, ибо на ней присутствовали представители почти всех крупных городов Сибири, как-то: Омска, Томска, Новониколаевска, Красноярска, Иркутска и Челябинска.

В центре обсуждения стоял вопрос о тактике борьбы с контр-революцией. По этому вопросу вынесено было постановление, один пункт которого гласит: „Комитет, а также организации на местах готовят в Сибири планомерное всеобщее восстание рабочих, беднейшего крестьянства и солдатской массы с целью нанести единый удар буржуазной диктатуре. Центральный комитет организует также, в целях восстановления совласти и расширения базы социалистической революции, восстания местного характера, охватывающие более или менее крупные районы и при наличии особенно благоприятных условий“.

Мы прошли мимо остальных резолюций и остановились только на этой, главным образом, потому, что она именно определила дальнейший путь революционной борьбы, путь

---

широкого применения вооруженных восстаний не только городских рабочих, но и крестьянских масс.

Конференция выбрала новый областной комитет и для его местопребывания назначила город Омск, столицу Колчака.

Новый ЦК немедленно приступил к организации вооруженных восстаний и крестьянских партизанских отрядов.

Первое вооруженное восстание произошло в Омске. Город был разбит на участки. Боевики каждого участка были организованы в десятки. Восстание было назначено на 22 декабря. Все детали были планомерно разработаны. Восстание должно было начаться сразу в разных частях города и концентрировать свое внимание на быстрый захват тюрьмы, почты, казарм, вокзала и правительственных учреждений. В ночь на 22 декабря восстание действительно началось. Однако, перед самым началом контр-разведка захватила в районе Атамановского хутора (пригорода Омска) собрание начальников десятков этого района. Члены областного штаба немедленно отдали приказ о приостановке восстания, но было поздно: восстание в Куломзино (пригород Омска) и на некоторых других районах было в полном разгаре: уже успели даже захватить тюрьму. Вследствие досадной заминки, вызванной арестами и неожиданным распоряжением Областного Комитета, восстание не развилось, как предполагалось, а потому и закончилось крайне печально. Вызванные казачьи части подоспели своевременно к тюрьме, где тут же на месте расстреляли около 200 рабочих и свыше 1000 арестованных, начавших было выходить из тюрьмы. Часть арестованных, однако, спаслась. Некоторые из освобожденных арестованных вернулись на следующий день в тюрьму. Хотя правительство заверяло, что их не постигнет никакая кара, тем не менее многие из них были преданы военно-полевому суду и расстреляны.

1-го февраля вспыхнуло в Омске второе восстание. Начал это восстание караульный батальон. Другие части не поддержали, вследствие чего удалось быстро подавить это восстание.

Вооруженное восстание готовили и томиичи. В феврале они попытались взорвать динамитом артиллерийские казармы во время бала, который был назначен в одном из помещений казармы и на который ожидался весь военный командный состав. Взрыв произошел, но крайне незначительный. Разрушений было мало и никто почти серьезно не пострадал.

На 1-е марта томичи назначили вооруженное восстание военных частей, но вследствие провокационной измены одной юго-славянской части восстание совершенно не удалось.

Из вооруженных восстаний того периода по значительности своей заслуживает еще внимание тюменское восстание распропагандированных новобранцев, к которым примкнули и рабочие. Это восстание началось 13-го марта 1919 г. в 10 часов утра и продолжалось до вечера. Оно было подавлено с колчаковской жестокостью. Утверждают, что на улицах Тюмени пало убитыми около 500 повстанцев. Военно-полевой суд добавил к убитым изрядное количество расстрелянных по суду.

Все эти вооруженные восстания приводили, конечно, в страх и трепет буржуазию и при своем возникновении обычно нагоняли страх даже на колчаковцев, но последние всегда быстро справлялись и одерживали верх. Все организованные восстания закончились плачевно, полным поражением и повлекли за собой много жертв.

Гораздо усерднее велось и куда плодотворнее была работа по организации партизанских отрядов из рабочих и особенно из крестьян.

Крестьянское партизанское движение возникло стихийно, а поэтому оно вначале и протекало малоуспешно. Лишь после того, как подпольная компартия взяла руководство в свои руки, партизанское движение приняло характер планомерной и успешной борьбы с контр-революцией.

Партизаны как-бы полюбовно поделили между собой Сибирь на районы, как-то: томский, минусинский, тасеевский, тайшетский и др. В каждом районе действовал самостоятельный отряд, державший связь с соседними. Отряды организованы были по военному. Они были разбиты на полки, на кавалерию, пехоту, артиллерию. Они имели свои уставы, судные части, культотделы.

Некоторые партизанские районы издавали свою газету. Вооружены были партизаны неважно, большей частью дробовиками, пиками, самодельными пулеметами. Зато они были крепко спаяны революционным духом, а равно волей к победе над контр-революцией. Спаяла же их подпольная коммунистическая организация.

Партизаны, главным образом, расстраивали тыл Колчака. Для борьбы с ними Колчаку не раз приходилось снимать военные части с большевистского фронта. И партизаны часто наносили колчаковским частям жестокое поражение.

---

Положение в Сибири создалось такое, что уже осенью 1919 г. было в ходу крылатое выражение: „Власть Колчака простирается на несколько городов, а власть партизан — над всей Сибирью“.

В действительности так и было. И имена таких вождей, как: Каландарашвили, Мамонтов, Кравченко, Яковенко и др., навеки войдут в историю сибирского партизанского движения, как примерных героев.

20-го марта собралась, на этот раз в Омске, третья сибирская областная конференция РКП. Многих своих работников партконференция уже не досчитывала. Погибли после зверских истязаний в колчаковских застенках: Масленников, Нейбут, Ильмер и др. На смену им явились новые работники.

Третья конференция была особенно многолюдна. На этой конференции представлены были города: Владивосток, Благовещенск, Верхнеудинск, Иркутск, Красноярск, Томск, Омск. Ново-Николаевск, Челябинск и Тюмень. Повестка конференции была большая, но центральное место опять занимал вопрос тактики. На этой конференции подведены были итоги борьбы. Как и заранее можно было предвидеть, конференция отменила свое постановление о местных вооруженных восстаниях и центр тяжести всей дальнейшей работы перенесла на организацию в областном масштабе восстаний крестьянских, рабочих и солдатских масс.

Эта конференция заседала только два дня, в течение которых она заслушала крайне интересные доклады с мест, вынесла ряд важных резолюций, выработала инструкцию по устройству партизанских отрядов и даже приняла „устав РКП (б) для Сибири и Урала“.

Третья конференция была также и последней. Последовавшие затем аресты и казни (напр.: Рабиновича и др.) разорвали на некоторое время организацию. Рассеявшиеся члены организации примкнули к партизанским отрядам и повели партизанское дело в духе тех резолюций и инструкций, которые приняты и выработаны были конференциями.

В дальнейших конференциях, впрочем, особой нужды уже не было. Красная армия вскоре начала свой победоносный поход, а когда она перешагнула через Урал, то нашла уже в Сибири почву, изрядно подготовленную для своего дальнейшего победоносного продвижения.

14 ноября 1919 г. Красная армия заняла столицу Колчака, город Омск, а через три месяца, 7-го февраля, был в Иркутске казнен и сам Колчак.

---

Компартия вновь вышла из подполья на территории всей Сибири, за исключением дальневосточной окраины, которая и после гибели Колчака продолжала еще в течение двух лет бороться с контр-революцией за власть Советов.

Колчаковщина, однако, еще долго давала себя чувствовать и в Сибири. Удирая, колчаковцы разрушали, что могли. Они привели в негодное состояние весь транспорт и свели на-нет всю промышленность Сибири. Тысячи трупов убитых и замученных большевиков оставляли они в городах, тысячами трупов был усеян их путь отступления. Голод, холод и эпидемические болезни царили и господствовали по всей области.

Надеясь скоро вернуться, колчаковцы оставляли в городах, селах и деревнях конспиративные организации, поручив им подзадоривать население к восстаниям, мешать советской власти утверждаться и стараться взорвать ее изнутри.

Много труда, средств и жертв понесла советская власть, пока ей удалось в Сибири окончательно ликвидировать всю колчаковщину. А из этой борьбы советская власть вышла с честью.

## **Л и т е р а т у р а .**

По истории революции и гражданской войны в Сибири имеется уже довольно богатая литература в виде отдельных монографий и сборников, а также ряда статей, рассеянных в разных журналах. Здесь ограничиваемся мы указанием только той литературы, которую легко достать в любом книжном магазине или в любой библиотеке и которая в общедоступной форме знакомит с сущностью и историей интересующего нас вопроса.

1) Н. Баранский (Николай Большой)— „В рядах Сибирского Соц. Демократического Союза“ (Воспоминания о подпольной работе в 1897-1898 г. г.) сиб. обл. гос. издательство—Новониколаевск, 1923 г. Цена 50 коп. 2) „1925 г. в Сибири“—Сборник статей и воспоминаний. Сибкрайиздат 1925 г. Цена 1 рубль. 3) П. С. Парфенов (Петр Алтайский)— „Гражданская война в Сибири 1918-1920 г. г.“. Госиздат, Москва, 1925 г. Цена 1 рубль. 4) „Борьба за Урал и Сибирь“. Воспоминания и статьи участников борьбы с учредилкой и колчаковской контр-революцией. — Под редакцией И. Н. Смирнова, И. И. Флеровского и Я. Я. Грунта. —Госиздат, Москва-Ленинград, 1926 г. Цена 3 рубля. 5) В. Г. Болдырев— „Директория, Колчак, Интервенты“. Воспомина-



ния. Под редакцией, с предисловием и примечаниями В. Д. Вегмана. Сибкрайиздат, Новониколаевск, 1925 г. Цена 4 р. 50 к. 6) „Допрос Колчака“.—Под редакцией и с предисловием К. А. Попова. Центроархив, Госиздат, Ленинград, 1295 г. Цена 1 р. 50 к. 7) В. Эльцин.—„Крестьянские движения в Сибири в период Колчака“ в журнале „Пролетарская Революция“ №№ 2 и 3 за 1926 г. 8) В. Вегман. „Областнические иллюзии, рассеянные революцией“, „Сиболдума“ и „Областнические иллюзии, возржденные колчаковщиной“. Три статьи, опубликованные в журнале „Сибирские Огни“ №№ 3, 4 и 5 за 1923 г. Заметим, кстати, что почти в каждой книге журнала „Сибирские Огни“ напечатано от 1 до 3 статей по истории революции и гражданской войны в Сибири.





**Проф. В. Болдырев.**

## **Культурно-экономические и административные центры вновь районированного Сибирского Края.**

На громадном пространстве малонаселенного Сибирского Края наиболее культурные очаги создались в бассейнах двух могущественных водных артерий Края: Оби и Енисея и, особенно, в районах их верхнего и среднего течения. Кроме бывших губернских и уездных городов, произведенное в Сибири районирование выдвинуло целый ряд новых пунктов, географическое положение которых и экономическое тяготение к которым со стороны прилегающих населенных пунктов обуславливает им роль административных и культурно-экономических центров.

Таковыми ныне являются:

**1. Новосибирск** (до 12/II—1926 г. Новониколаевск)— административно-хозяйственный и торговый центр Сибирского Края, расположен на правом берегу р. Оби, у стыка Алтайской ж. дороги с великой Сибирской железнодорожной магистралью

Новосибирск является наиболее молодым из городов Сибири. В 1893 г. это просто небольшой поселок „Гусевка“, возникший у устья р. Каменки, впадающей в Обь, в связи с постройкой в этом месте железнодорожного моста через р. Обь. В декабре 1895 г. поселок этот был назван Новониколаевском.

В 1903 г. уже безуездный город Томской губернии и уезда, Новониколаевск в мае 1909 г. выгорел до-гла. В 1917 г. он переименовывается в уездный город, в июле же 1921 г., с образованием Новониколаевской губернии, стано-

вится губернским городом и, наконец, с переходом в него Сибирского Революционного Комитета—Краевым центром подведомственной Сибревкому территории.

Местность, на которой расположен Новосибирск, значительно возвышается над Обью, подъем от реки в общем отлогий. Город прорезывается двумя долинами незначительных речек—Каменки и Ельцовки. Почва преимущественно песчано-глинистая с гранитным основанием.

Новосибирск не защищен от влияния северных холодных ветров, в то время как южные теплые ветры на пути задерживаются горными хребтами, поэтому климат Новосибирска более суров и более подвержен колебаниям, чем климат городов Европейской части Союза, имеющих с ним одну и ту же широту— $55^{\circ}1'$ .

Средняя годовая температура— $0,2^{\circ}\text{C}$ .

„ температура лета .  $+17^{\circ}\text{C}$ . (максимум  $+37^{\circ}\text{C}$ ).

„ „ „ зимы .  $-17^{\circ}\text{C}$ . (минимум  $-37^{\circ}\text{C}$ ).

При сравнительно высокой летней температуре и довольно сильных морозах, при небольшом количестве, преимущественно летних, осадков (около 300 мм) климат Новосибирска является вполне континентальным, как и во всей западной части Сибирского Края.

Дней с температурой выше  $0^{\circ}$  в среднем 184 (с половины апреля до 20 чисел октября); вегетационный период —154 дня (начало мая по октябрь). Снеговой покров держится  $5\frac{1}{2}$ —6 месяцев Преобладающие ветры—юго-западные и южные.

При лучших санитарных условиях (до сих пор отсутствие водопровода, канализации и пр.) местность, занимаемая Новосибирском, могла бы считаться вполне здоровой.

В отношении путей сообщения, как водных, так и железнодорожных, Новосибирск занимает исключительно выгодное положение. Находясь почти в центре края, он в то же время является и центром богатого сельскохозяйственного района. К нему (водой и железной дорогой) стекается продукция богатых округов Алтая и соседней Монголии. Могучей водной артерией—Обью он связан с Карским морем, через которое лежит Северный Морской Путь в Западную Европу. Проходящая через Новосибирск великая Сибирская магистраль обеспечивает связь с Европейской частью Союза и обуславливает выход на восток к портам Тихого Океана.

Столь выгодные географические условия чрезвычайно содействовали быстрому развитию Новосибирска. Насколько

быстро развивается город и его хозяйственная жизнь, достаточно указать на рост его бюджета и грузооборот:

|                    | Приход           | Расход |
|--------------------|------------------|--------|
|                    | В тысячах рублей |        |
| Бюджет.: 1905 г.   | 81               | 79     |
| 1910 "             | 554              | 614    |
| 1913 "             | 788              | 938    |
| 1917 "             | 2089             | 2542   |
| 1923-4 "           | 760              | 1324   |
| 1924-5 "           | 1521             | 1565   |
| Предпосл. 1925 6 " | 1520             | 1631   |

Грузооборот Новосибирска по категории коммерческих грузов характеризуется такими данными (в тыс. руб.)

| Годы   | Жел.-дор. станций | Пристаней | ИТОГО |
|--------|-------------------|-----------|-------|
| 1907   | 16099             | 29856     | 45955 |
| 1913   | 34642             | 20000     | 54642 |
| 1922-3 | 7414              | 4120      | 11534 |
| 1923-4 | 8711              | 4818      | 13529 |

В связи с развитием восстановительного процесса в сибирском хозяйстве и дальнейшим его ростом, несомненно, будет расти и значение Новосибирска, как торгово-промышленного центра. Осуществление идеи индустриализации, при установлении прямой железно-дорожной связи с Кузнецко-Тельбесским районом, — центром будущей Сибирской металлургии — дает новый и мощный толчок этому росту.

Население Новосибирска в настоящее время превысило 100000 чел. Рост населения виден из следующей таблицы:

|           |         |         |         |              |
|-----------|---------|---------|---------|--------------|
| В 1897 г. | 1911 г. | 1920 г. | 1923 г. | 1926 г.      |
| 5000      | 63552   | 67496   | 76491   | более 100000 |

**Промышленность.** По данным 1923 г., общее число промышленных заведений в Новосибирске — 213, из них действующих 173 предприятия с 3384 рабочими. На 25 предприятиях механические двигатели с общей мощностью в 3042 лош. силы. Стоимость годовой продукции более 5 миллион рублей.

Наибольшее развитие имеет пищевкусовая промышленность и, главным образом, мукомольное производство.

Перспективным пятилетним планом предусматривается дальнейшее развитие промышленности, особенно, по переработке сел.-хоз. продукции.

**Торговая.** По величине торгового оборота Новосибирск занимает первенствующее место в Сибирском Крае, сосредоточивая в себе все торговые организации Краевого значения. Для характеристики торгового значения Новосибирска достаточно привести обороты Сибирских бирж в 1924-25 г. \*) (в тыс. рубл):

| Б И Р Ж А               | Количество сделок | Общий оборот |
|-------------------------|-------------------|--------------|
| Новосибирская . . . . . | 9125              | 90315        |
| Иркутская . . . . .     | 9467              | 34580        |
| Омская . . . . .        | 11745             | 34137        |
| Красноярская . . . . .  | 6071              | 15270        |
| Барнаульская . . . . .  | 6108              | 13741        |
| Томская . . . . .       | 4847              | 12162        |
| Бийская . . . . .       | 3413              | 6769         |
| В С Е Г О . . . . .     | 50776             | 206974       |

Приведенные цифры показывают, что Новосибирская биржа занимает более 43% от общего оборота всех 7-ми бирж

Из общего оборота Новосибирской Товарной Биржи на долю кооперации приходится по продажам—12,9 проц., по покупкам—34,3 проц., на долю госорганов—86,3 и 62,5 проц., а на долю частных лиц 0,8 и 3,2 проц.

Распределение общих оборотов по группам товаров Новосибирской и остальных Сибирских бирж за 1924-25 г. представляется так:

| ГРУППЫ ТОВАРОВ               | Новосибир.<br>биржа (в<br>тыс. руб.) | По всем<br>биржам<br>Края | В проц. Но-<br>восибирск.<br>по всем<br>биржам |
|------------------------------|--------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------|
| Сел.-хозяйственная . . . . . | 20582                                | 52597                     | 39,1                                           |
| Промышленная . . . . .       | 69733                                | 154397                    | 45,1                                           |
| В С Е Г О . . . . .          | 90315                                | 206974                    | 43,4                                           |

\*) Товарные биржи Сибири в 1924-25 г. Краевое Бюро Товарных Бирж Сибири. Новониколаевск, 1926 г.

Таким образом Новосибирск, занимая столь видное место в общем биржевом обороте края, является вместе с тем и главным распределяющим центром по всем группам товаров.

**Культурно-просветительное дело.** В настоящее время в Новосибирске имеется 3 средних техникума: сел. хоз., промышленно-экономический и педагогический; школ 1 ст.—21, 2 ступ. 11, библиотек—8, музеев, театр (временный), два кино и пр.

Научных обществ 4; по изучению производственных сил Сибири, мироведения, общество врачей и отделение „ВНИ“ Издаются несколько газет и журналов краевого значения.

На народное образование город уделяет из своего бюджета: в 1913 г.—122 тыс. р., в 1916 г.—122 т. р. в 1917 г.—295 т. р. намечено в 1925/26 г. 331 т. р.,

**Здравоохранение.** Новосибирск имеет 7 больниц с 425 койками, 5 амбулаторий, венерологический и туберкулезный диспансеры и др. Расход на здравоохранение в бюджете Новосибирска 239 т. р.

В отношении благоустройства столица Сибирского края оставляет желать многого. Водопровод, канализация, замощение улиц, увеличение жилищной площади (на одного жителя приходится всего 3,6 кв. метра) расширение электрической сети, городское сообщение, телефонная связь—все это ближайшие неотложные вопросы.

**ОМСК.**—Крупный торгово-промышленный центр Сибирского края и административный центр Омского округа. Омск основан в 1717 г., как порубежная крепость, на правом берегу Иртыша, при впадении в него Оми, для защиты от набегов враждебных русскому вторжению туземных племен. До проведения Сибирской железнодорожной магистрали, Омск, находившийся в стороне от Сибирского тракта, был исключительно городом военных и чиновников, а также сосредоточением, сославшихся в Сибирь, колодников. Здесь в каторжной тюрьме 4 года провел Ф. М. Достоевский, увековечивший эту тюрьму в его „Записках из мертвого дома“. Проведение Сибирской железной дороги резко меняет темп жизни города. Развитие судоходства по Иртышу, сооружение железно-дорожной линии Омск—Тюмень и веток на юг к Семипалатинску (через Новосибирск) и Славгороду—Павлодару превращают Омск в крупный торгово распределительный и промышленный центр западной Сибири.

Местоположение Омска ровное, слегка приподнятое над уровнем Иртыша и Оми, почва песчаная, сухая, частью солонцеватая. К неблагоприятным климатическим особенностям города относятся сухость воздуха и резкие колебания температуры, а также частые и продолжительные ветры. Температура максимум +36,4, минимум -41,1. Бич города пыль.

**Население** Омска по переписи 1923 г. равнялось 109240 человек.

**Промышленность.** В Омске сосредоточен целый ряд промышленных учреждений: по металлообрабатывающей промышленности (плугостроительн. завод „Красный пахарь“, фабрика веялок им. Зиновьева и 1 механический завод им. Смирнова), по кожевенной, пищевой, главным образом: мукомольное, колбасное дело, текстильной (Омск. Госуд. Суконная ф-ка), горной (Бурлинские соляные промыслы), химической и др.

**Торговля.** По биржевым оборотам, Омск является третьим после Новосибирска городом с значительной тенденцией их неуклонного увеличения.

| Годы    | Биржевой<br>оборот<br>(в тыс. руб.) | В ТОМ ЧИСЛЕ |          | Удельный вес оборотов Омской биржи к общему обороту Сибиряка. |
|---------|-------------------------------------|-------------|----------|---------------------------------------------------------------|
|         |                                     | С/хоз.      | Промышл. |                                                               |
| 1923/24 | 11814                               | —           | —        | 19,6%                                                         |
| 1924/25 | 34137                               | 11002       | 23135    | 16,5%                                                         |

Омская биржа имеет своих уполномоченных в соседних округах: в Таре, Славгороде и Татарске. Наибольшее значение в биржевых оборотах Омской биржи имеют продукты питания (главным образом масло), затем, хлебофураж, текстиль и строительные материалы.

**Культурно-просветительное дело.** В настоящее время Омск имеет большое культурное значение, не только для западной части Сибиряка, но и для соседнего Казакстана; в нем находятся: с. х. Академия, медицинский и ветеринарный институты, 5 техникумов: сел. хозяйственный, механико-строительный, художественно-промышленный, музыкальный и акушерский, 1 рабфак, 24 школы 1 ступ., 3 школы 2-й ст. и др.

В Омске 4 библиотеки, 1 театр, музей и ряд научных обществ (западно-сибирское отделение Русск. Географ. Общества и др.), а также более 10 периодических изданий.



---

**Здравоохранение.** В Омске имеется 5 больниц, 2 отделения, 5 амбулаторий, 6 аптек и др.

**ТОМСК.**—Административный центр Томского Округа—расположен на правом берегу р. Томи, при впадении в нее реки Ушайки. Местность, на которой раскинулся город, представляет частью невысокие отроги Кузнецкого Алатау (Воскресенская, Юрточная горы) частью низменности, лежащие у подножия этих отрогов (Заисток, Пески, Болото и др.).

Основание Томска относится к началу XVII в. В 1604 г., по повелению Бориса Годунова, в местности кочевья татарского племени Еушта был заложен Томский острог. В 1804 г., с образованием Томской губернии, Томск стал губернским городом.

До проведения Сибирской железнодорожной магистрали Томск являлся главнейшим торговым пунктом Западной Сибири, особенно, с началом алтайской золотопромышленности. Он служил поставщиком всех жизненных продуктов для вновь образовавшихся населенных районов и перевалочным пунктом для товаров, идущих в Восточную Сибирь и обратно. Обход железнодорожной магистрали сильно понизил торговое значение Томска. С основанием Томского университета в 1887 г. и Технологического института (1890 г.) Томск приобретает значение главного культурного пункта Сибири („Сибирские Афины“).

Сейчас это несколько замирающий экономически, но вполне благоустроенный город с водопроводом, телефоном, электрическим освещением и рядом красивых построек.

Климат Томска довольно суровый. Средняя годовая температура—0,7°C.

**Население** Томска, по переписи 1923 г., 75680 чел.

**Промышленность** Томска представляется производством: кожевенным, лесобрабатывающим, химическим, пищевкусным (дрожжевинокурный и пивоваренный завод), табачным, колбасным, масложирным и др. Кроме того в Томске довольно хорошо поставлено печатно-издательское дело, производство протезов и проч.

**Торговля.** Число торговых предприятий по г. Томску за 1 полугодие 1924-25 г., судя по числу выданных патентов, определялось в 642, из которых большинство частных—529, кооперативных—61 и государственных—52.

Биржевой оборот Томска в тысячах рублей равнялся:

| Годы    | Биржев. оборот. | В том числе в 0/0 с.-х. промысл. |      | Удельн. вес обор. томской биржи в общ. об. бирж Сибирского края |
|---------|-----------------|----------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------|
| 1923-24 | 7888            | 39,6                             | 60,4 | 8,5                                                             |
| 1924-25 | 12162           | 32,2                             | 67,8 | 6,5                                                             |

Незначительность удельного веса томской биржи в общем обороте всех сибирских бирж (превосходит только бийскую биржу) показывает на продолжающееся понижение былого торгового значения Томска.

**Культурно-просветительное дело.** В Томске находятся старейшие высшие учебные заведения Сибири: университет с факультетами: медицинским и физикоматематическим и числом студентов в 1800 чел., Технологический институт, Тимирязевский политехникум, 1 рабфак, 5 техникумов, школ 1 ст. 37, 2 ст.—7 и пр. Кроме того, имеется ряд научных обществ.

В Томске 1 временный театр, 3 кино, 4 библиотеки.

**Здравоохранение:** 7 больниц, 6 амбулаторий, 6 аптек и аптечный склад, большое число клиник, хорошо поставленная медицинская консультация и экспертиза.

**Барнаул**—административный центр Барнаульского округа, расположен на обоих берегах р. Барнаулки у впадения ее в Обь. На месте нынешнего Барнаула в 1738 году была основана известным деятелем Демидовым деревня, а в 1744 г., названный Барнаульским, сереброплавильный завод. В 1771 г. Барнаул был переименован в город и долгое время являлся центром управления алтайскими горными заводами, рудниками и золотыми промыслами. С 60-х годов XIX ст., с постепенной ликвидацией горного хозяйства кабинета, началось энергичное использование земельного фонда Алтая, особенно оживившееся с постройкой Томской жел. дороги, давшей выход алтайским запасам хлеба в Европейскую Россию, и Барнаул из горно-промышленного центра обратился в обширный склад хлеба, масла и с.-хозяйственных машин. С образованием новой Алтайской губернии (1917 г.) Барнаул до октября 1925 г. был губернским городом этой губернии. В мае 1917 г. в Барнауле выгорела вся центральная часть.

**Население** Барнаула по переписи 1923 г.—72053 чел.

**Промышленность** Барнаула представляется производствами: мукомольным, кожевенным, овчинно шубным (производство т. н. „барнаулок“), пимокатным и др., широко представлена маслодельная промышленность, пищевкусовая. В Барнауле же находятся чугунно-медно литейные заводы: „Серп и Молот“ и „Красный Пахарь“, лесопильный завод, мыловаренный и др.

**Торговля.** Биржевой оборот барнаульской биржи (в тысяч. рублей):

| Годы    | Биржев. оборот. | В том числе в % с.-х. промыш.-то-вар. ленное |      | Удельн. вес барнаульск. биржи в общ. оборот. всех бирж Сибиряка |
|---------|-----------------|----------------------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------|
| 1923-24 | 6701            | 38,3                                         | 61,7 | 5,9                                                             |
| 1924-25 | 13741           | 26,7                                         | 73,3 | 7,2                                                             |

Наибольшее значение в торговом обороте Барнаула имеют текстиль и продукты питания (особенно масло). Не маловажное значение принадлежит и заготовкам пушнины.

**Культурно-просветительное дело.** В Барнауле 2 техникума—педагогический и механический, школ 1 ст.—55, 2 ст.—5 и др. Имеется музей, несколько библиотек, алтайское отдел. географ. общества, отделение В.А.И. и др., 6 периодических изданий. Театр, кино, клубы.

**Здравоохранение:** 3 больницы, 7 амбулаторий, 3 аптеки, диспансеры, малярная станция и др.

**Бийск**—Административный центр Бийского Округа—расположен на р. Бии недалеко от слияния ее с Катунью. В 1700 г. небольшая деревушка, в 1707 г. небольшая крепостца, в 1782 г. окружной город бывшей Колыванской области, затем опять село и уже с 1827 г. уездный город, сначала Томской, затем Алтайской губернии до окт. 1925 г. В Бийске кончается удобный водный путь (по Оби) и дальнейшее продвижение на юг и юго-восток в Монголию и Урянхайский край совершается уже грунтовыми путями (Чуйским трактом и др.). Бийск является самым южным центром маслоделия; выгоды его географического положения на путях из Монголии и как начального пункта судоходства по Оби обуславливают ему большое торговое значение.

**Население** Бийска, по переписи 1923 гсда, достигает 40.154 чел.

**Промышленность** представляется заводами: кирпичными, чугунно-медно-литейными, лесопильным, кожевенным, текстильной фабрикой (мешки), мукомольной мельницей, винокурненным заводом и др. Около Бийска большой холодильник Мясохладобойни.

**Торговля.** Бийская товарная биржа наиболее молодая, отмечает исключительный рост оборотов, уступающий только Новосибирску. Оборот 1924-25 г. в 6.769 тыс. руб. превысил таковой в 1923-24 году—3.114 тыс. руб. на 117%. С.-хозяйственная группа товаров в обороте бийской биржи составляет 39 проц.

**Культурно-просветительная работа.** В Бийске 1 техникум, 29 школ 1 ст., 1 школа 2-й ст. и др., музей, бийское об-во изучения Алтайского края, 3 библиотеки, театр, 3 кино и проч.

**Здравоохранение:** 4 больницы, 6 амбулаторий, 3 аптеки, протезная мастерская и проч.

Кроме перечисленных пунктов, в бассейне р.р. Оби-Иртыша культурно-экономическое и административное значение, в связи с районированием, приобретают:

**Тара.** При устье р. Тары, 8.282 жит.; административный центр Тарского округа—один из древнейших городов Сибири (основан в 1594 г.) Торговля хлебом, сырье, скот, лошади. В Таре 5 школ 1 ст., кино, библиотека.

**Славгород**—12.850 жит., административный центр Славгородского округа, расположен на жел.-дор. линии Татарск-Кулунда—Павлодар. Большое торговое значение. Связь с Казакстаном. Хлеб, масло, сырье. В Славгороде 5 школ 1 ст., библиотека, кино.

**Барабинск**—8.218 жителей. На Сибирской железнодорожной магистрали в 302 килм. к западу от Новосибирска. Намечен административным центром Барабинского округа (временнo Каинск). Пункт концентрации с.-х. продуктов для экспорта. В Барабинске 4 шк. 1 ст., 1 шк. 2 й ст., кино.

**С. Рубцово**—9.400 жителей, административный центр Рубцовского округа, на железнодорожной линии Барнаул-Семипалатинск. Торговый пункт: хлеб, сырье. Из промышленных заведений мукомольная мельница, бойня.

**Камень**—19.905 жителей, административный центр Каменского округа, расположен на Оби. Большая хлебная при-



Остяк.



стань. Промышленность представлена чугунно-литейным и механическим заводом „Труд“. Другие производства: пимокатное, маслодельное, кожевенное, овчинное и пр. ничтожны по размерам. В Камне библиотека, музей, кино, 8 шк. 1 ст., 3 шк. 2-й ст.

**Ленинск-Кузнецкий**—10.586 жит., образован из Ленинского рудника и с. Кольчугино, ныне административный центр Кузнецкого округа (временно таковым пока Щегловск—5 714 жителей), на Кольчугинской ж. дороге Л.-К. является центром будущего металлургического района Сибири и топливной базы не только Сибири, но и Урала. Жители по преимуществу рабочие.

**Ачинск**—13.162 жит., административный центр Ачинского округа, на правом берегу р. Чулыма. Начальный пункт Ачинск-Минусинской жел. дороги. Пивоваренный, механический, мыловаренный и кожевенный заводы. В Ачинске 4 шк. 1 ст., 1 шк. 2-й ст., кино.

**Каппашево, Парабель, Каргасок.**—На Оби, районные пункты Нарымского края.

Кроме перечисленных пунктов, район деятельности Сибирского Государственного Пароходства захватывает в бассейне Оби—Иртыша и ниже поименованные пункты, находящиеся уже на территориях Уральской области и Казакстана.

**Тюмень**—крупная торговая база области и административный пункт округа того же названия.

Тюмень—один из старейших городов Сибири (ныне Урала) расположен на реке Туре—у начала водного пути по Туре, Тоболу, Иртышу и Оби и на железнодорожной магистрали Омска, Вятки, Вологды, Ленинграда, что обуславливает Тюмени крупное значение заготовительного и транзитного пункта как на запад—уральских и сибирских товаров, так и на север водным путем—хлеба и промышленной продукции Урала и в обратном направлении с севера—пушнины и рыбы на Урал.

**Население** Тюмени около 43 тыс. человек.

**Промышленность.** Издавна в Тюмени существовали кожевенное и ковровое („тюменские ковры“) производство: ныне стекольное производство, металлообрабатывающая промышленность (чугунно-литейные и механические заводы), лесная (лесопильные заводы), спичечная фабрика, мукомоль-

ные м-цы, дрожжевой и пивоваренные заводы, кожевенное производство, выделки валяной обуви и кошмы.

**Торговля**—Тюменский округ по преимуществу сельскохозяйственный, почему Тюмень является крупной торговой базой (хлеб, мясо, кожевенное сырье и особенно масло). Обороты тюменской товарной биржи:

| Г О Д Ы           | В тыс. руб. | В % |
|-------------------|-------------|-----|
| 1922/23 . . . . . | 1.468,9     | 101 |
| 1923/24 . . . . . | 4.081,2     | 277 |

Всего в Тюмени на 1 апреля 1924 года было 550 торговых предприятий с общим оборотом за полугодие 1923/24 года в 5752 тыс. руб.

**Тобольск** в прошлом до занятия Сибири русскими—резиденция сибирского хана; затем, административный центр всей Сибири, когда она составляла одну губернию, после губернский город, позже административный и торговый центр Тобольского округа.

Расположен Тобольск на реке Тоболе, издали очень красив, особенно часть его, расположенная на „Горе“.

**Население** Тобольска около 15 тыс. человек.

**Промышленность** Тобольска незначительна. Имеются лесопильные заводы с общим числом рабочих, в 88 чел. и производством до 425 тыс. куб. футов. Замшевый завод.

**Торговля.** Несмотря на то, что Тобольск находится на южной границе обширного северного края с огромными рыбными богатствами, торговое значение Тобольска незначительно. На 1 апреля 1924 г. в Тобольске было 184 торговых предприятия с оборотом (за 1 полугодие 1923/24 г.) в 2436 тыс. руб. Наибольшее значение Тобольска, как организующего центра всех пушных заготовок и рыбного промысла на всем огромном севере.

**С. Самарово**—бывший туземный поселок, ныне крупный заготовительный пункт и районный центр Тобольского округа. Чрезвычайно выгодное географическое положение, при слиянии Иртыша и Оби, куда могут доходить морские пароходы, обеспечивает за Самаровым большое торго-





Киргизы.



промышленное будущее, особенно с развитием северного морского пути.

**Г. Нурган, Березово, Обдорск** районные центры Тобольского округа. Пункты заготовки пушнины и продуктов рыбного промысла.

**Павлодар**—на Иртыше—конечный пункт Кулундинской линии Омской жел. дороги, уездный центр Семипалатинской губернии, крупный торговый пункт. Населения, по переписям 1923 г., 19065 чел.

Торговые обороты Павлодара в довоенное время достигали до 7 мил. руб. в год. Главные предметы торговли: хлеб, скот, сырье, масло, сало, кожи, овощи. В окрестностях города арбузные и подсолнечные бахчи.

Из промышленных учреждений—заводы по обработке сырья, кирпича, пивоваренные, мукомольные м-цы. В 1923 г. в Павлодаре имелось 107 промзаведений с 906 рабочими.

**Семипалатинск**—бывшая колония казанских татар с примесью сартов из Туркестана, пункт общения татарского центра с киргизским; ныне губернский центр Семипалатинской губернии.

Положение его на судоходном Иртыше, у конца Алтайской жел. дор., обеспечивающей выход местному сырью на сибирскую железнодорожную магистраль, делает Семипалатинск крупным торговым центром. Значение его будет еще большим в будущем, с продолжением Алтайской линии в Семиречье и дальше в Туркрай.

**Население:** по переписи 1923 года—56436 тыс. чел.

**Промышленность.** По данным 1923 г. в Семипалатинске было 515 промзаведений, из них 419 с 1725 рабочими. Основные виды промышленности: выделка одежды, обработка пищевых продуктов и металлообрабатывающая промышленность. В довоенное время работали салотопенные заводы, кожевенные, кирпичные, паровые и водяные мукомольные мельницы, заводы винокуренные, пивоваренные и дрожжевые.

**Торговля:** торговые обороты Семипалатинска в довоенное время достигали 10 мил. рублей, предметы торговли по преимуществу хлеб и скот. По данным 1923 года в Семипалатинске было 1287 торговых заведений.

**Усть-Каменогорск** уездный город Семипалатинской губернии, на правом берегу Иртыша при впадении в него реки Ульбы.

Населения по переписи 1923 года—19.265 чел.

**Торговый** довоенный оборот Усть-Каменогорска определен в размере 1 мил. рублей. Предметы торговли по преимуществу хлеб и скот, мед и продукты пчеловодства.

**Промышленность** — главным образом по переработке земледельческо-скотоводческих продуктов. Заводы кожевенные, мыловаренные, маслобойные, овчинные, кирпичные. В перспективе обработка полезных ископаемых. Частичное занятие рыболовством и др.

В бассейне Енисея необходимо отметить следующие пункты:

1. **С. Усть-Абаканское**—4711 жит., административный центр Хакасского округа, расположен на левом берегу реки Абакан, при впадении его в Енисей, ст. Ачинск-Минусинской жел. дор. (18 верст от Минусинска).

2. **Минусинск**—17930 жит., административный центр Минусинского округа на правом берегу р. Енисея (в 18 в.), против впадения в него р. Абакана. Минусинск является центром богатого земледельческого и скотоводческого района, к тому же обладающего огромными промышленными перспективами для развития тяжелой индустрии в связи с наличием богатых запасов различного вида полезных ископаемых. В самом Минусинске: 2 мельницы, пивоваренный завод, кожевнный завод, пимокатная фабрика, 2 махорочных фабрики, дрожжевой завод. Кроме местной торговли Минусинск ведет торговлю с Монголией, связь с последней по Усинскому тракту. В Минусинске находится старейший в Сибири Мартыановский музей, 4 библиотеки, кино, техникум, 6 школ 1 ст., 2 школы 2 ст. и проч.

3. **Красноярск**—59258 жит., административный центр Красноярского округа расположен на левом берегу р. Енисея, при впадении в него р. Качи и при пересечении Сибирской железнодорожной магистралью. Живописное местоположение, возвышающееся на 913 ф. над уровнем Енисея. Основан в 1628 году, в виде острога для защиты от набегов татарского племени „аринцев“ и „качинцев“. В 1822 г., с основанием Енисейской губернии, Красноярск стал губернским городом.

В период (1830-1850 г.) развития золотопромышленности в Енисейской губернии Красноярск выделялся особым оживлением, с перенесением же золотопромышленности в

другие пункты торговля его начала падать. Современная промышленность Красноярска представляется следующим предприятиями: заводы—кирпичные и гончарно-фаянсовый, механические, лесопильные, пивоваренные, кожевенные, мукомольная мельница с производством до 18 тыс. пуд. в год; фабрики махорочные, „Сукно“, „Т-во обувь“, „Спартак“, мыловаренный завод, винзавод, госспирт и др. Округ с несомненным промышленным будущим, благодаря обильным богатствам крайне разнообразных полезных ископаемых, а также обширным лесным запасам. Уже сейчас Красноярские лесные заводы могут выпустить до 2,5 милл. куб. фут. круглого леса. Часть лесоматериалов ежегодно экспортируется за-границу сев. морским путем.

**Торговля.** Биржевые обороты Красноярска (в тыс. руб.).

|                                            |                                    |
|--------------------------------------------|------------------------------------|
|                                            | Удельный вес                       |
| 1923-24—8362 из них с.-х. тов. 42,5 проц.  | Красноярск. бирж. в общ. - 9 проц. |
| 1924-25—15270 из них с.-х. тов. 31,8 проц. | бирских бирж— 7,4 проц.            |

**Культурно-просветительное дело.** В Красноярске находится 4 техникума: пелагогический, земельный, акушерский, музыкальный, 17 шк. 1 ст., 5 шк. 2 ступ. и др., 5 библиотек, музей, театр, 2 кин. научные об-ва: отд. географ. об-ва, ВАИ, об-во врачей. 4 периодических издания.

**Здравоохранение**—8 больниц и лечебниц, бактериологический институт, диспансер, 3 аптеки, аптекарский склад и магазин и др.

**Верхн. Иibatское, Монастырское, Дудинское**—все три на Енисее—районные пункты обширного Туруханского края. Основные промыслы—звероловство, рыболовство. Товарообменные операции со стороны местного населения—пушнина, рыба, со стороны торгующих организаций—жизненные продукты и промышленные товары.

**Канск**—14406 жит., административный центр Канского округа, расположен у пересечения Сибирской жел. дор. магистрали с славной р. Кан (1010 клм. от Новосибирска). Основан в 1628 г., преобразован в город в 1823 г.

В Канске до 84 промышленных предприятий с 970 рабочими. Главнейшие предприятия: 2 кожзавода, винзавод, мукомольная мельница. Годовой торговый оборот более 1,5 мил. рублей.

По данным 1924 г., в городе 11 шк. 1 ст., 2 шк. 2 ст., кино, клуб и 3 библиотеки.

Врачебные заведения: 3 больницы, 2 амбулатории и др.

По некоторой экономической связи бассейнов Оби-Иртыша и Енисея с Иркутской губернией необходимо привести еще перечень следующих пунктов.

**Иркутск**—95874 жит., административный центр Иркутской губернии (в ближайшее время, с окончанием районирования,—Иркутского округа), расположен на правом берегу р. Ангары у впадения в нее Иркуты,—в 60 км. от выхода Ангары из оз. Байкала. Основан в 1652 г. в виде деревянного укрепленного острога; в 1688 г. переименован в город. С 1822 г. центр бывшего иркутского генерал-губернаторства.

Месторасположение города—сухая равнина с абсолютной высотой в 1366 ф. Климат суровый, континентальный. Средняя годовая—0,9°. С. Минимум—45,6° и максимум+34,6°.

**Промышленность** Иркутска представляется производствами: кожевенным, химическим (мыловаренный завод), суконным, пимокатным, мукомольным, лесным (лесопильные заводы Иргублестреста). Кроме того имеется обувно-шорно-седельная мастерская, конфетная фабрика, пивоваренный завод, солеваренный завод и др.

**Торговля.** По своим оборотам Иркутская биржа занимает второе место после Новосибирска.

| Годы    | Биржев. оборот<br>(в тыс. р.). | В том чис. в % |         | Удельный вес<br>иркутской биржи, (в %). |
|---------|--------------------------------|----------------|---------|-----------------------------------------|
|         |                                | с. х. товар.   | промыш. |                                         |
| 1922-24 | 18263                          | 29,3           | 70,7    | 19,7                                    |
| 1924-25 | 34580                          | 21,7           | 78,3    | 16,7                                    |

Значительное влияние на величину биржевых оборотов оказывают заготовки товаров для „Лесного сплава“, для снабжения всего Приленского района, Якутии и золотоносных районов (Алдан, Бодайбо).

**Культурно-просветительное дело.** В Иркутске имеются: государственный университет с факультетами: медицинским, права и хозяйства, педагогическим и рабочим; политехникум, техникумы: сельско-хозяйственный, педагогический, акушерский, музыкальный и др. Школ 1 ст.—22, 2 ст.—8; 21

библиотека, 2 музея, театр, 3 кино, около 15 периодических изданий.

Научно-исследовательские учреждения: магнитно-метеорологическая обсерватория и сейсмическая станция, Восточно-сибирский отд. Русского Географ. Общества, восточно-Сибирск. районное разведочное бюро геологического комитета и др.

**Здравоохранение.** В Иркутске находится: 7 больниц, 2 диспансера, 6 амбулаторий, 8 амбулаторий-клиник, 7 аптек и др.

**Киренск**—2225 жит., на Лене при впадении в нее Киренги и **Тулун**—большое торговое село в 4 клм. от станции того же имени на Сибирской жел.дор. магистрали у пересечения ею р. Ии. Оба эти пункты предположены как административные центры Киренского и Тулунского округов, выделяемых из состава нынешней Иркутской губернии.

## Литература:

1) „Азиатская Россия“ т. 1, изд. Переселенческого Управл. Землеустр. и Землед. С-Петербур. 1914. 2) „Вся Сибирь“ с включением Уральской области. Справоч. и адресная книга на 1925-26 г. изд., „Известий ЦИК СССР“ и „ВЦИК“ Москва, 1925 г., 3) Россия, полное географическое описание нашего отечества под ред. В. П. Семенова Тянь-Шанского. Западная Сибирь т. XVI С-Петербур. 1907 г. 4) „Путеводитель по великой Сибирской ж. дороге 1901-1902 г. СПб.—Москва 1902 г. 5) „Сибирь“ очерки П. А. Головачев С-Петербур 1894 г. 6) „Сибирь, ее современное состояние и ее нужды“ сборн. статей под редакцией И. С. Мельника С-Петербур 1908 года. 7) „Сибирский календарь на 1925 г.“ изд. Иркутск государ. университета Иркутск, 1924 г. 8) «Районированная Сибирь» В. Болдырев и П. Гуриновичи „Сибирский край в цифрах“ В. Болдырев и Ф. Скурский, Сибкрайизд. Новосибирск 1926 г. 9) Очерки Алтайского края. Барнаул 1925 г. Изд. губ. отд. русск. геогр. об-ва и методич. бюро Губоно.





Н. Н.

## **„Настоящее и будущее Сибирского хозяйства“**

### **1. Энергетические ресурсы.**

Сибирский Край располагает всеми видами энергетических ресурсов: ископаемым углем, древесным топливом, торфом и силой падающей воды. К сожалению, богатые источники энергии до сих пор лишь в самой незначительной части использованы с хозяйственной целью.

**Ископаемый уголь.** По данным проф. Рамзина, ископаемые угли следующим образом распределены по территории Сибирского Края: (см. таблицу на стр. 88).

Сибирский Край и в мировом масштабе, и во всесоюзном наиболее богат каменными углями. Запасы Сибирских углей составляют 97,3% запасов азиатской части СССР, 502,7% в Европейской части СССР, 81,6% всей территории СССР и 4,7% мировых запасов.

Экономическое значение ископаемых углей Сибирского Края усиливается еще тем, что они расположены в значительной своей части вблизи жел.-дорожных и водных путей сообщения и лесных массивов. Кроме того, по своему качеству, они принадлежат к битуминозным, т. е. богатым летучими веществами. Промышленное значение сибирских углей выходит за пределы Края. Достаточно указать, что будущее развитие уральской металлургии строится на использовании сибирского кокса и отчасти сырого угля, пригодного для непосредственной доменной загрузки.

**Зеленый (древесный уголь).** По ориентировочным исчислениям площадь лесов Сибирского Края достигает 2.535.657 кв. клм. Леса Сибири не представляют собой



| Месторождение                      | Род угля                               | Действительные и вероятные запасы в мил. тонн |                  |
|------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------|
|                                    |                                        | Натуральн. вес                                | Условное топливо |
| <b>Кузнецкий бассейн:</b>          |                                        |                                               |                  |
| Анжеро-Судженское . . . . .        | Тош и кокс                             | 35                                            | 35               |
| Кемеровское . . . . .              | Кокс                                   | 4000                                          | 4000             |
| Ленинское . . . . .                | Газовое                                | 10000                                         | 9500             |
| Прокопьевское . . . . .            | Сухие                                  | 132                                           | 119              |
| Киселевское . . . . .              | —                                      | 30                                            | 27               |
| Ерануковское . . . . .             | Разные                                 | 4800                                          | 4410             |
| Осиновское . . . . .               | —                                      | 810                                           | 745              |
| Проч. южн. группы . . . . .        | Разные                                 | 15600                                         | 14830            |
| Горловское . . . . .               | Антрац. и тош                          | 3                                             | 2,8              |
| ИТОГО . . . . .                    | Действит. и вероятные запасы бассейна. | 35248                                         | 33166            |
| ВСЕГО . . . . .                    | Общие запасы                           | 250003                                        | 235003           |
| <b>Минусинский район:</b>          |                                        |                                               |                  |
|                                    | Сух. и газ.                            | 6000                                          | 5280             |
| <b>Северо-Сибир. бассейн:</b>      |                                        |                                               |                  |
| Красноярско-Канск . . . . .        | Бурые                                  | —                                             | —                |
| Тунгусское . . . . .               | Антрацит                               | 30000                                         | 29400            |
| Туруханское . . . . .              | Сух. и газ.                            | 10500                                         | 9200             |
| ИТОГО . . . . .                    | —                                      | 40500                                         | 38600            |
| <b>Черемховский бассейн:</b>       |                                        |                                               |                  |
| Шебартин и Велистан.               | Бурые                                  | 6000                                          | 5680             |
| Средняя часть басс. . . . .        | Сух. и газ.                            | 42800                                         | 36400            |
| Хахареysк и Прианг. . . . .        | Богхеды                                | 3200                                          | 2270             |
| ИТОГО . . . . .                    | —                                      | 52000                                         | 43350            |
| ВСЕГО по Сибирскому Краю . . . . . | —                                      | 348503                                        | 322233           |
| В том числе                        | Антрацит                               | 30003                                         | 29400            |
|                                    | Кимен. уголь                           | 309300                                        | 285880           |
|                                    | Бурые угли                             | 6000                                          | 5680             |

сплошных лесных массивов. Они часто перемежаются болотами, водоемами, низинными и горными лугами, горными обнажениями и т. д. Собственно удобная лесная площадь занимает 1.362.394 квд. клм., т. е. 53% общей площади.

Распределение лесов по территории Края неравномерно. Главная часть их расположена на далеком Севере и отчасти на гористом Юге. Наиболее густо населенная средняя полоса менее лесиста. Почти 75% всей площади лесов не исследованы. Устроенные и исследованные леса составляют лишь 17% всего лесного фонда. Вследствие отдаленности от населенных мест и удобных путей сообщения, а также технической отсталости Края, сибирские леса слабо используются. В довоенное время фактический отпуск не превышал 24,7% от сметного. В 1924-25 году отпуск достиг 550 куб. саж. Это все-таки менее отпуска 1914 года (627 тыс. куб. саж.).

О распределении лесных площадей по округам дает представление следующая таблица:

| Название округов                            | Площадь округа в тыс. кл. | В тыс. километров        |                         |                                | Проц. лесной удобной площ. |
|---------------------------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------------|----------------------------|
|                                             |                           | Леса на свободн. Госзем. | Государствен. лес. дачи | Удобные лес. площ. в гос. дач. |                            |
| Тарский . . . . .                           | 74,6                      | —                        | 30,3                    | 9,3                            | 15                         |
| Омский . . . . .                            | 66,7                      | —                        | 5,4                     | 2,4                            | 5                          |
| Барабинский . . . . .                       | 98,0                      | —                        | 35,7                    | 11,8                           | 14                         |
| Славгородский . . . . .                     | 42,7                      | —                        | 4,0                     | 2,8                            | 7                          |
| Новосибирский . . . . .                     | 57,8                      | —                        | 12,3                    | 5,8                            | 11                         |
| Каменский . . . . .                         | 29,3                      | —                        | 3,5                     | 2,7                            | 13                         |
| Барнаульский . . . . .                      | 38,2                      | —                        | 8,0                     | 6,0                            | 18                         |
| Рубцовский . . . . .                        | 31,6                      | —                        | 4,2                     | 3,2                            | 11                         |
| Бийский . . . . .                           | 50,4                      | —                        | 10,7                    | 7,7                            | 23                         |
| Томский . . . . .                           | 318,9                     | 171,7                    | 111,6                   | 67,0                           | 51                         |
| Кузнецкий . . . . .                         | 65,4                      | —                        | 36,1                    | 32,1                           | 52                         |
| Ячинский . . . . .                          | 65,2                      | 10,8                     | 20,5                    | 18,0                           | 34                         |
| Красноярский с Туру-ханским краем . . . . . | 109,7                     | 77,0                     | 67,9                    | 62,0                           | 43                         |
| Минусинский . . . . .                       | 1593,2                    | 844,0                    | —                       | —                              | —                          |
| Канский . . . . .                           | 77,1                      | 23,9                     | 29,0                    | 27,2                           | 52                         |
| Хакасский . . . . .                         | 270,2                     | 157,9                    | 33,1                    | 29,2                           | 61                         |
| Ойротская автон. . . . .                    | 54,5                      | 1,0                      | 19,2                    | 11,9                           | 27                         |
| Иркутская губерния . . . . .                | 90,4                      | —                        | 54,6                    | 24,9                           | 31                         |
|                                             | 841,7                     | 677,5                    | 85,8                    | 71,5                           | 62                         |
| ИТОГО . . . . .                             | 4075,6                    | 1963,8                   | 571,9                   | 395,5                          | —                          |
|                                             |                           | 2535,7                   |                         |                                |                            |

Следовательно, в настоящее время вся лесная площадь Сибиря представляет собою энергетический фонд в 3.254.725 лош. сил.

**Белый уголь.** В гидросиловом отношении в Сибирском Крае исследованы реки; Бия, Катунь, Чарыш, Черная и Белая Уба, Граматуха, Иркут, Мрасса, Телбесс, Мана, Тургусун, Убей и другие. Мощность сибирских рек достигает 100 мил. лошадиных сил. По богатству белым углем Сибирскому Краю принадлежит первое место в мире, но по использованию этих богатств он находится позади всех государств. В то время, как в Италии используется 35% годной энергии, в Германии 24,6%, в Италии 23,6% и т. д., в Сибирском Крае всего лишь используется 0,09%. Это объясняется зачаточным состоянием Сибирской промышленности и ничтожной механизацией сельского хозяйства.

**Торф и ветер.** Сила ветра представляет собою самый сильный источник естественной энергии. По некоторым исчислениям 2,5 проц. всей получаемой от солнца энергии переходит в ветер. Это количество в 250 раз больше того, которое ассимилируется растениями. Следовательно, энергия ветра превосходит энергию всех водопадов и вообще все другие доступные для использования виды энергии, кроме солнечной. Но вследствие неравномерности ее во времени, она используется в незначительной части, главным образом, кустарными крестьянскими мельницами.

Торф, в качестве энергетического ресурса также не представляет в Сибирских условиях ничего существенного. Залежи торфа очень распространены в болотных районах Барабинской степи, а также в зоне Урмана и Тайги. Например, по самым скромным подсчетам, по трассе между Томском и Тобольском содержится не менее 2 миллиардов тонн воздушно-сухого торфа; в болоте Кисляковском, находящемся в десяти верстах от ст. Повалиха, Алтайской ж. д., по обследованию 1920 года, исчисляется около 5 мил. тонн торфа; в 15 болотах около Новосибирска обнаружено около 30 мил. тонн торфа.

## II. Полезные ископаемые.

Сибирский край в отношении ископаемых резко делится на Сибирскую низменность, средне-сибирскую платформу и южную пограничную Саяно-Алтайскую горную страну.

Западно-Сибирская низменность бедна полезными ископаемыми. Кроме бурых углей и торфа в ней встречаются: фарфоровые и огнеупорные глины в бийском районе около д. Ажинской, хорошо отмытый кварцевый песок около дер. Белобородовой в томском районе, охра по реке Яе около д. Баранцевой; самосадочная поваренная и глауберова соль и сода почти повсеместно в озерах Кулундинской степи.

В средне-сибирской платформе кроме ископаемого угля встречаются: графит по рекам Н.-Тунгузке, Фатьянихе и Курейке (с содержанием до 95 проц. углерода); сульфиды с содержанием до 1,5 проц. меди и до 1,1 проц. никкеля в Норильском районе; магнитный железняк в районе Николаевского завода на р. Ангаре; хорошо отмытый кварцевый песок в Канском районе; каменная соль по р. Кемпендяю, правом притоке Вилюя; минеральные соленые источники: Усольский около гор. Иркутска, Усть-Кутский на р. Лене, Троицкий в Тасеевском районе, Канского уезда и по р. Подкаменной Тунгузке; гипс между станциями Тыреть Томской жел. дор. и городом Балаганском; фарфоровая и фаянсовая глина в районах Хайтинского и Мальтинского заводов Иркутской губернии; рассыпное и рудное золото в енисейской тайге; радио-активные минералы в Аяхинской системе енисейской тайги; слюда по реке Тасеевой и к северу от станции Троицко-Заозерной Томской жел. дороги.

Наиболее богата ископаемыми Саяно-Алтайская горная система; в частности, золото встречается в Салаирском кряже, Кузнецком Алатау (по рекам Лебеди, Кондоме, Балыксе, Мрассе) Томи, Кии, Яе, Берикуле (Мариинская тайга), на северо-востоке по рекам Белой, Черной и Сарале, в южно-абаканском районе по системе правых притоков р. Абакана и левых притоков реки Енисея, в восточно-минусинском районе по системе правых притоков реки Енисея—тубе, Убею и Сисиме, в Канском районе в верховьях рек Маны и Кана и реки Бирюсы; платина по правым притокам реки Золотой системы реки Усы; медь в Батеневском выступе, Кузнецкого Алатау; серный колчедан в Манском месторождении на левом берегу р. Енисея; серебро в Салаирском кряже; молибден блеск в Батеневском выступе; марганец в окрестностях д. Дурновой на северо-восточном склоне Салаирского кряжа, около д. Никулиной Минусинской котловины и Мазуйское месторождение в десяти верстах к югу от г. Ачинска; поваренная соль в Минусинском озере; глауберова соль в озере Варчем Красноярского округа; мирабилит на дне высохшего озера—Тускольского; азбест в горе

Бистан на правом берегу р. Камышты в восточно-кузнецком Алатау, в верховьях Катуня, около д. Означенной по р. Енисею и в Запаяне, по р. Кемчику в Урянхае и в верховьях р. Китоя; графит в Боготольском районе Восточных Саян; слюда по реке Бирюсе в восточном Саяне; в разных частях Сибиря цветные камни, а также турмалин, гранат, аквама-рины, розовый кварц, ляпис-лазурь, нефрит, порфир, яшма и другие; мышьяк и сурьма в полиметаллических рудах; озокерит и асфальт по Байкалу; вольфрам в Канском ок-руге и в юго-западном Алтае.

### III. Промышленность.

Обширные энергетические ресурсы и богатейшие недра представляют исключительно благоприятные предпо-сылки для развития в Сибири промышленности. Но эконо-мическая политика царского времени держала Сибирь на положении экспортно-сырьевой колонии и рынков сбыта для промышленности Европейской России.

В 1924-25 году сибирская промышленность дала на 34.444 000 продукции в довоенных рублях или 50.232.000 чер. рублей, в том числе добывающая на 19.480.000 рублей и обрабатывающая на 14.964.000 рублей. При этом валовая продукция промышленности общесоюзного значения оцени-валась в 17.617.000 руб., республиканская в 3.521.000 рублей и местная промышленность в 13.305.000 рублей.

О развертывании государственной промышленности дает представление следующая таблица:

| Г О Д Ы        | Число заведе-ний | Число рабочих в них | Валовая продук-ция в тыс. довоен. руб. | % к 1921-22 году |
|----------------|------------------|---------------------|----------------------------------------|------------------|
| 1921-22. . . . | 131              | 32293               | 18194                                  | 100              |
| 1922-23. . . . | 154              | 33237               | 23416                                  | 128,7            |
| 1923-24. . . . | 122              | 26653               | 26815                                  | 146,7            |
| 1924-25. . . . | 122              | 29865               | 34444                                  | 189,3            |

Несмотря на свой рост сибирская промышленность удовлетворяла местным потребностям лишь в малой сте-пени. По сведениям на 1924-25 год она удовлетворила спич-ками на 65,8 проц., дрожжами—79 проц., оконным стеклом—

47,2 проц., кожевенными товарами—43 проц., солью—27,4 пр., грубыми льняными тканями—19,6 проц., сельхоз-машинами и инвентарем—9,2 проц., мылом—9,6 проц., курительной махоркой—4,2 проц., шерстяным изделиями—0,8 проц.

Представляет интерес степень обобщественности сибирской ценовой промышленности. В этом отношении в 1924-25 году:

| НАИМЕНОВАНИЕ<br>ПРЕДПРИЯТИЙ | Количество заведений |      | Число рабочих |      | Валовая продукция в ч. руб. |      |
|-----------------------------|----------------------|------|---------------|------|-----------------------------|------|
|                             | Абсолют.             | %    | Абсолют.      | %    | Абсолют.                    | %    |
| Государственные . . . .     | 225                  | 67,2 | 31879         | 88,6 | 37927,7                     | 83,9 |
| Кооперативные . . . . .     | 62                   | 18,5 | 2908          | 8,2  | 5860,6                      | 12,9 |
| Частные . . . . .           | 48                   | 14,3 | 778           | 2,2  | 1462,6                      | 3,2  |

И так обобщественная промышленность занимает в Сибири подавляющее положение и по количеству заведений, и по числу рабочих, и по ценности продукции.

Неотложной задачей сибирской промышленности является увеличение ее продукции для снабжения сибирского рынка. Это выдвигает вопрос об индустриализации Сибири, как самой актуальной задаче. Эта задача поставлена 14 партс'ездом. Ее касались в своих докладах на II-й сессии ЦИК'а СССР т. Рыков и на пленуме ЦКК тов Куйбышев.

Вопросам индустриализации Сибири было уделено исключительное внимание комиссией ВСНХ, работавшей в Новосибирске над пересмотром 5-тилетнего перспективного плана промышленности. По неполным данным, комиссией намечено значительное увеличение продукции к концу пятилетия: (см таблицу стр 94).

Кроме того, намечены новые отрасли промышленности, как-то: свекло-сахарная, бумажная, табачная и боданный завод. Большое внимание уделено развитию химической промышленности. В этом отношении на первом месте должно стоять использование продуктов сухой перегонки каменного угля. Она дает свыше 150 полезных веществ, из которых вырабатываются взрывчатые вещества, краски, фармацевтические препараты, ароматические эссенции, удобри-тельные средства и т. п. Использование побочных про-

| НАЗВАНИЕ ПРОМЫШ-<br>ЛЕННОСТИ  | Действительная<br>производительность<br>в 1925-26 году | Действительная<br>производительность<br>в 1929-30 году |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Кузбасстрест. . . . .         | 45 мил. пуд.                                           | 85,7 мил. пуд.                                         |
| АИК угля. . . . .             | 44,6 " "                                               | 147,0 " "                                              |
| АИК кокса. . . . .            | 8,5 " "                                                | 37,6 " "                                               |
| Черембасстрест. . . . .       | 23,6 " "                                               | 31,0 " "                                               |
| Хакуголь. . . . .             | 2,7 " "                                                | 3,6 " "                                                |
| Ензолото. . . . .             | 1085 кгр.                                              | 3203 кгр.                                              |
| Сибзолото. . . . .            | 614 " "                                                | 2891 " "                                               |
| Солепромышленность. . . . .   | 371 тс. пуд.                                           | 517,5 тыс. пуд.                                        |
| Тельбесс. . . . .             | —                                                      | 10 мил.                                                |
| Лесопромышленность. . . . .   | 8 мил. куб. ф.                                         | 27 " куб. фут.                                         |
| Кожевенная. . . . .           | 402,8 круп. кож.                                       | 901,2 тыс. круп. кож.                                  |
| Цементная промышленн. . . . . | 100 тыс. бочек.                                        | 1500 тыс. боч.                                         |
| Маслобойная промышл. . . . .  | 946 " пудов.                                           | 1073 " "                                               |
| Винокуренная промышл. . . . . | —                                                      | 5000 " вед.                                            |
| Фарфоро-фаянсовая. . . . .    | 1051,5 тонн.                                           | 9207 тонн.                                             |
| Спичечная. . . . .            | 135 тыс. ящиков.                                       | 500 тыс. ящиков.                                       |
| Мыловаренная. . . . .         | —                                                      | 747 " пудов.                                           |
| Овчинно-шубная. . . . .       | 22000 пар.                                             | 43,2 " пар.                                            |
| Имюкатная. . . . .            | 100 тыс. пар.                                          | 450 " "                                                |

дуктов сухой перегонки каменного угля даст возможность развить в Сибири основную химическую промышленность, как то: сода и азотная кислота.

В общем итоге лишь по некоторым, уже разработанным отраслям промышленности, без Тельбесса, к концу пятилетия продукция по себестоимости должна возрасти в три раза, основной капитал увеличиться в 5 раз и число рабочих в два раза.

В связи с будущей индустриализацией Сибири предстоит обратить особое внимание на разработку железных руд. Сибирь сравнительно бедна этого рода ископаемыми. Исключение составляет Кузнецкая котловина и Приенисейский край. Последний район мало исследован. Что касается Кузнецкой котловины, то в ней исключительное место по богатству залежей руды и по удобству расположения их занимает Тельбесский железо-рудный район. Действительные и возможные запасы его достигают приблизительно 1.762 миллиарда пудов руды, что при среднем 60% содержании железа даст 1.057.200.000 пуд. железа. В Тельбесском районе расположены также Осино-Воробьевские месторождения с запасом до 15 миллиардов пудов коксующихся углей. Кроме того, тут же залегают специальные сорта углей, годные в сыром виде для доменного производства.

Сибирская металлургия, возникшая на подневольном труде каторжников, давно изжила себя в экономическом отношении, как со стороны устройства заводов, так и в смысле их расположения. В пределах Сибирского края имеется три металлургических завода: Гурьевский с одной домной устарелой конструкции, производительностью до 400 т. пуд. чугуна в год при одном мартене (15 тонн) и прокатном цехе; Абаканский завод с одной домной производительностью до 300 тысяч пудов в год и Лучихинский-Николаевские заводы с одной домной производительностью до 300 тысяч пудов, с 10 тонным мартеном и прокатным цехом. Фактически работает только Гурьевский завод. В районе Тельбеса предполагается сооружение гигантского завода с годовой производительностью 20 мил. пудов металла и с развертыванием в дальнейшем для производства 50 мил. пудов металла.

#### IV. Сельское хозяйство.

Площадь земель, находящихся в распоряжении государственных органов и освоенных населением, составляет 115.853.098 десят. или около 30,6 всей территории края. Указанные земли следующим образом распределяются по основным группам землепользователей.

| Категория землепользователей.                                    | Площадь<br>в десяти-<br>нах. | Проц. от<br>общей<br>площ.<br>земле-<br>польз. |
|------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------------------------|
| 1. Земли трудового пользования .                                 | 56.185.792                   | 48,5                                           |
| 2) Государств. земельные имуще-<br>ства и земельные запасы . . . | 4.113.943                    | 3,5                                            |
| 3) Колонизационный земфонд . . .                                 | 2.983.857                    | 2,5                                            |
| 4) Земли городов (ведомств. и учр.).                             | 460 313                      | 0,4                                            |
| 5) Государствен. лесные дачи . . .                               | 52.119.193                   | 45,1                                           |
| В с е г о . . . . .                                              | 115 853.098                  | 100                                            |

По данным с'емочных материалов Сибземуправления, в составе удобземель трудового пользования находится 43.892.887 десятин, т. е. 78,1 проц. удобных земель и



12.292.895 десятин или 21,9 проц. не удобных, т. е. горных таежных и лесостепных.

Среди земель трудового пользования 67 проц. принадлежит старожилам, 29 проц.—переселенцам, 3 проц.—туземным народностям и 1 проц.—бывшим казакам. По отдельным видам сельско-хозяйственных угодий указанные земли распределяются следующим образом:

| У г о д и я.                                      | Площадь<br>в тыс.<br>десятин. | Проц. к<br>общей<br>площа-<br>ди. |
|---------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| Усадьбы . . . . .                                 | 444,0                         | 1,0                               |
| Пашня . . . . .                                   | 14.057,7                      | 39,6                              |
| Сенокос . . . . .                                 | 4.698,8                       | 10,9                              |
| Выгон . . . . .                                   | 12.022,8                      | 27,9                              |
| Лес и кустарник . . .                             | 5.098,9                       | 11,8                              |
| Прочие удобные земли                              | 3.790,6                       | 8,8                               |
| <b>По Сибири без Ойрот-<br/>области . . . . .</b> | <b>43.107,9</b>               | <b>100</b>                        |

Главная масса земель трудового пользования расположена в пределах бывших Алтайской и Новониколаевской губерний и в средней южной части Омской губернии, где они достигают до 75 проц. всей территории.

Сельское хозяйство Сибири в основных своих показателях, по данным Сибстатуправления, характеризуется следующей таблицей:

| Годы. | Посевная<br>площадь<br>в тыс. де-<br>сятин<br>б/поправ.<br>н/недоуч | То же в<br>проц. к<br>1917 году | Скот в<br>тыс. го-<br>лов. | То же в<br>в проц. к<br>1917 году. |
|-------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------------------------|------------------------------------|
| 1917  | 5.882,5                                                             | 100                             | 17.270                     | 100                                |
| 1920  | 5.739,9                                                             | 97                              | 15.483                     | 89                                 |
| 1922  | 2.915,4                                                             | 49                              | 12.091                     | 70                                 |
| 1925  | 4.095,6                                                             | 71                              | 19.020                     | 110,1                              |

Очевидно, что после 1922 года сельское хозяйство Сибири возрождается. В 1925 году по сравнению с 1917 годом посевная площадь составляет 71 проц. и количество скота 110,1 проц. При ближайшем рассмотрении обнаруживается, что, помимо восстановительного процесса, в сибирском сельском хозяйстве происходит и реконструкционный, что, в частности, выражается в увеличении посевной площади под наиболее ценным вывозным злаком—пшеницей и под масличными, в сокращении посевов проса, а также в возрастании процента коров в стаде:

| Годы. | Посев пшеницы в проц. | Посев масличных. | Посев проса в проц. | Число коров в процентах. |
|-------|-----------------------|------------------|---------------------|--------------------------|
| 1917  | 51,2                  | 2,5              | 1,1                 | 40,5                     |
| 1920  | 50,1                  | 2,0              | 0,6                 | 55,8                     |
| 1922  | 42,3                  | 3,4              | 10,6                | 50,6                     |
| 1925  | 47,6                  | 3,2              | 2,7                 | 46,5                     |

Сибирь переживает **глубочайшую** реконструкцию своего сельского хозяйства в смысле поисков новой системы полеводства. Исторически в Сибири сложилась залежная система. При залежной системе большая часть пашни остается незанятой культурными растениями. По мере возрастания земельного утеснения сокращается период залежи и удлиняется срок пользования пашней. Следовательно, под культуру начинает поступать земля, неуспевшая восстановить своих химических и физических качеств. Это сказывается в увеличении сорной растительности, понижении урожаев и вообще в неустойчивости зерновых культур. Если к этому прибавить периодические засухи в Сибири, то станет очевидной необходимость искать замены **естественного** восстановления плодородия почвы посредством запуска пашни под залежь каким либо другим культурным способом.

Залежная система уже выродилась вследствие увеличения населения и полного исчерпания свежих земель. Теперь нет возможности забрасывать на 15—20 лет истощенную пашню для естественного восстановления ее плодородия. Приходится прибегать к восстановлению производительности земли посредством оставления ее **под паром**. По переписи 1917 года, на 100 десятин посева приходится:



Лошадь алтайских инородцев.



| Р А Й О Н Ы                | В процент. |       |
|----------------------------|------------|-------|
|                            | Пар        | Залеж |
| Запад степной . . . . .    | 15         | 97    |
| „ лесостепь . . . . .      | 33         | 89    |
| Средне-Сибирский . . . . . | 53         | 24    |
| Иркутский . . . . .        | 70         | 11    |

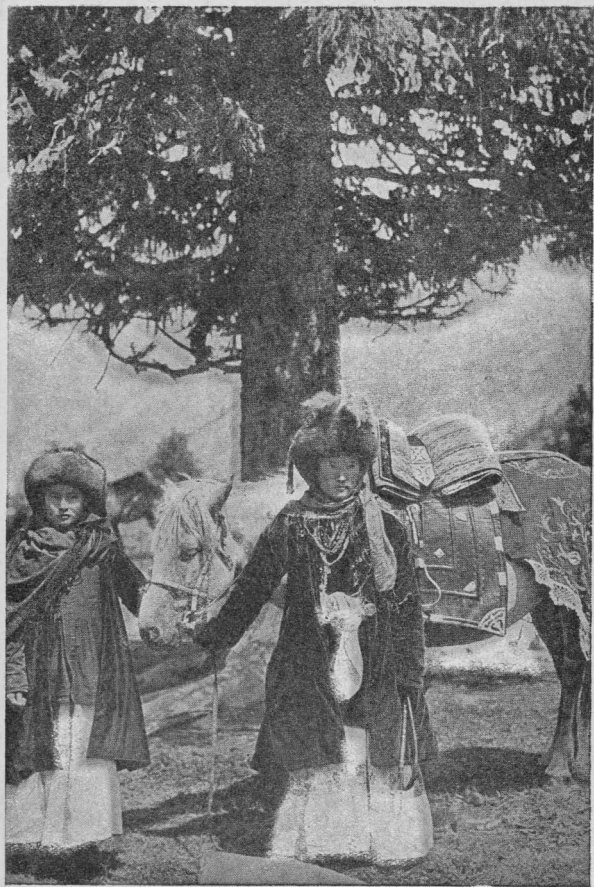
Таблица показывает, что для восстановления плодородия почвы употреблялись и пар, и залежь, но, по мере движения на восток, размеры пара возрастают, а площадь залежей сокращается. Ясно, что пар вытесняет залежь в более восточных районах с наименьшим количеством удобных свежих земель.

Внедрение пара толкает сибирских крестьян на трехполье, т.е. систему полеводства, невыгодность которой давно доказана массовым опытом в Европейской России. Агрономическая организация в Сибири всеми мерами противодействует наступлению трехполья и пропагандирует паротравополье. Суть новой системы заключается в том, что плодородие почвы восстанавливается посредством искусственной дернины, получаемой от посева многолетних трав в роде американского пырея, ковра безостого, желтой люцерны и т. п. Создание искусственной дернины неотделимо от многопольных севооборотов. Это в свою очередь связано с ликвидацией дальнеземелья, с применением усовершенствованного сельхозинвентаря и улучшенного семенного материала. Таким образом, переход к новой системе полеводства связан с увеличением капитальных затрат на организацию хозяйства. Силою объективных условий крестьянское хозяйство к максимальной его выгоде направляется к паротравополью.

Паротравополье представляет собою очень гибкую систему, в которой посредством тех или других севооборотов возможно придать хозяйству или зерновое направление, или продуктивно-животноводческое. В Сибири взят твердый курс на животноводство. К этому вынуждает отдаленность Сибири от рынков реализации ее сельско-хозяйственной продукции, большая устойчивость хозяйства при периодичности сибирских засух, обилие абсолютных угодий и более высокие цены на внешних рынках на продукты животноводства. Паротравопольная система может облегчить укрепление принятого курса на животноводство.

Для ясного представления о современных сельскохозяйственных ресурсах по округам Сибири ниже приводится таблица по данным Сибстатуправления на 1925 год:

| О К Р У Г А                  | Число хозяйств | Площадь полевого посева в десятин. | К о л и ч е с т в о   с к о т а |                   |         |       |         |             |
|------------------------------|----------------|------------------------------------|---------------------------------|-------------------|---------|-------|---------|-------------|
|                              |                |                                    | Лошади                          | Крупн. рог. скот. | Овцы    | Козы  | Свиньи  | Всего голов |
| Тарский . . . . .            | 4744           | 112680                             | 133304                          | 283855            | 315697  | 4600  | 114555  | 852011      |
| Омский . . . . .             | 107378         | 462406                             | 220981                          | 534967            | 785479  | 4806  | 114148  | 1661166     |
| Славгородский . . . . .      | 70941          | 309300                             | 156211                          | 265940            | 513246  | 680   | 28490   | 964844      |
| Барабинский . . . . .        | 82793          | 271981                             | 224021                          | 460596            | 722267  | 3550  | 131783  | 1542548     |
| Новосибирский . . . . .      | 106605         | 351223                             | 245585                          | 348482            | 561175  | 815   | 161479  | 1317536     |
| Каменский . . . . .          | 77907          | 259807                             | 174098                          | 263332            | 511706  | 444   | 50991   | 1000571     |
| Барнаульский . . . . .       | 114171         | 399804                             | 252235                          | 321969            | 577149  | 324   | 143555  | 1295232     |
| Рубцовский . . . . .         | 67957          | 266227                             | 170772                          | 226934            | 530366  | 5728  | 43308   | 977108      |
| Бийский . . . . .            | 113950         | 387889                             | 361046                          | 460706            | 725043  | 1379  | 207461  | 1755635     |
| Ойротская . . . . .          | 18910          | 18291                              | 77259                           | 123281            | 17966   | 30713 | 20429   | 474281      |
| Томский . . . . .            | 99886          | 262083                             | 255866                          | 355605            | 549953  | 1723  | 206292  | 1369439     |
| Кузнецкий . . . . .          | 62771          | 145747                             | 162546                          | 229394            | 295549  | 2436  | 78491   | 768116      |
| Ачинский . . . . .           | 58476          | 154938                             | 162199                          | 225210            | 308345  | 2944  | 112292  | 810990      |
| Красноярский . . . . .       | 51077          | 135955                             | 152715                          | 189025            | 254928  | 3899  | 98458   | 699028      |
| Канский . . . . .            | 62284          | 202993                             | 177312                          | 214418            | 375684  | 3709  | 133729  | 904880      |
| Минусинский . . . . .        | 52709          | 158439                             | 174279                          | 221940            | 486030  | 5716  | 76300   | 964321      |
| Хакасский . . . . .          | 15585          | 25189                              | 70666                           | 157325            | 346400  | 9457  | 10313   | 594185      |
| ВСЕГО по Сибири              | 1210844        | 3924862                            | 3171125                         | 4883082           | 8081519 | 82917 | 1732095 | 17952194    |
| Иркутская губерния . . . . . | 93382          | 282437                             | 240707                          | 330591            | 286334  | 24561 | 186426  | 1068659     |



Киргизские невесты.





В сельскохозяйственном балансе РСФСР Сибири принадлежит довольно заметное место. В 1925 году по сравнению с РСФСР посевная площадь Сибири составляла 8,8% валовой сбор зернопродуктов 11,7 проц., число коров 13,1 проц., овец 12,4 проц., свиней 16,8 проц. и лошадей 16 проц. В продовольственном отношении Сибирь играла также значительную роль:

| Г О Д Ы        | Валовой<br>сбор зерно-<br>продукт. | Из'ятие зерно-<br>продукт. для<br>РСФСР |
|----------------|------------------------------------|-----------------------------------------|
|                | В м и л. п у д о в                 |                                         |
| 1922 . . . . . | 123                                | 47                                      |
| 1923 . . . . . | 181                                | 44                                      |
| 1924 . . . . . | 221                                | 48,6                                    |
| 1925 . . . . . | 299                                | 85,0 (предполож.)                       |

О будущих сдвигах в отдельных отраслях сельскохозяйственного производства Сибири можно судить по некоторым частям перспективного плана сельского хозяйства Сибири, разработанного Сибземуправлением:

| Годы           | Ликвидация<br>дальноземел.<br>в тыс. дес. | Посевн. пло-<br>щадь в тыс.<br>десяти | Посевн. пло-<br>щадь трав в<br>десяти | Чистосеянных<br>семян в кре-<br>стьян. хоз. в<br>тыс. пудов | Посевн. пло-<br>щадь льна в<br>тыс. пудов | Продажа с.-х.<br>инвентаря в<br>тыс. руб. | Профarmaли-<br>чено зерна в<br>тыс. пуд. | Голов скота<br>в тыс. пуд. |
|----------------|-------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------|
| 1926 . . . . . | 1224                                      | 4375                                  | 12600                                 | 360                                                         | 70000                                     | 27500                                     | 2765                                     | 5219                       |
| 1927 . . . . . | 1497                                      | 4594                                  | 21350                                 | 1500                                                        | 80000                                     | 39000                                     | 4000                                     | 5416                       |
| 1928 . . . . . | 1773                                      | 4916                                  | 40750                                 | 5350                                                        | 90000                                     | 50000                                     | 5000                                     | 5578                       |
| 1929 . . . . . | 1952                                      | 5310                                  | 74250                                 | 8500                                                        | 105000                                    | 58000                                     | 4000                                     | 5647                       |
| 1930 . . . . . | 2110                                      | 5841                                  | 117310                                | 12509                                                       | 125000                                    | 65000                                     | 4000                                     | 5977                       |

В конечном итоге, по ориентировочным подсчетам Сибземуправления, сельскохозяйственная продукция Сибири, даже без учета продукции от новых переселенцев, к концу пятилетия выразится: 140 мил. пудов хлебофуража, 3 мил. пуда маслосемян, 3,5 мил. пуд. коровьего масла, 5 мил. пуд. мяса, 2,8 мил. шт. крупного и мелкого кожсырья, 20 тыс. пуд. волоса, 30 тыс. пуд. щетины, 70 тыс. пуд. шерсти, 600 тыс. пуд. льняного волокна и кудели.

## **V. Индустриализация сельского хозяйства.**

Индустриализация сельского хозяйства должна привести к механизации и расширению производства и переработке сырья. Это повысит товарность крестьянского хозяйства.

В области полеводства индустриализация приведет к усилению товарного мукомолья, к умножению маслобойных и мыловаренных заводов, к сосружению заводов по гидрогенизации растительного масла и первичной обработке льна. Избыточное и некондиционное зерно пойдет на переработку частью на спирт, пиво, жидкие и сухие дрожжи, а частью на корм животным и птице.

В области животноводства должно широко развиваться маслоделие, которое до войны сибирскому хозяйству давало гораздо больше, чем золотопромышленность. Новые широкие перспективы разворачиваются перед сыроварением, а также перед промышленным использованием снятого молока для производства казеина, который находит самое разнообразное применение в современной промышленности и заменяет поделочную массу из рога, кости и дерева, употребляется в фотографии, текстильном производстве и т. д. В связи с откормом животных и птиц развернется беконное, мясоконсервное и колбасное производство. Это поведет к правильному использованию военных остатков для производства: из кишек хирургических ниток, шерстобитных и музыкальных струн; волос, шерсть и щетина пойдут на производство войлока, зимней обуви, одежды, щеток и кистей; а рога и копыта будут употребляться на пуговочные и другие хозяйственные изделия; из крови получится птичий корм и альбуминный порошок; из костей будет производиться жир, клей, желатин, костная мука, супер-фосфат и т. д.; некоторые органы и железы послужат для приготовления медикаментов: пепсина, панкрестина, карбина, медулина, оварина, тиреоидина, церебрин, адреолина и т. д.

Обширная сибирская тайга затеплится широким развитием механической обработки древесины. Еще более значительную роль в экономике Сибири сыграет химическая обработка древесины, которая даст древесный спирт для парфюмерии и других технических целей, уксусный порошок, формалин для консервирования, дезинфекции и борьбы с вредителями растений, целлюлозу и целлюлоид, щавелевую и уксусную кислоту, пегамид и фибру для чемоданного и мебельного производства; искусственный шелк для тканей,

париков и ауэровских горелок, сиконд для производства кинематографических лент, для покрытия крыльев аэропланов, для приготовления искусственной щетины и конского волоса; хлороформ и другие снотворные средства.

Первостепенное внимание должно быть уделено развитию в Сибири птицеводства. В 1913 году по ценности вывоза главнейших с.-х. продуктов наиболее рентабельные в этом отношении объекты располагались следующим образом:

| Наименование продуктов. | Экспорт на сумму руб. |
|-------------------------|-----------------------|
| Хлеб . . . . .          | 525.255.000           |
| Продукты птицеводства . | 108.446.000           |
| Лен . . . . .           | 107.537.000           |
| Масло коровье . . . . . | 68.535.000            |
| Свинина . . . . .       | 25.000.000            |

Если принять во внимание, что для развития птицеводства в России со стороны правительства не принималось никаких мер, то станет очевидным, насколько выгодна эта отрасль хозяйства. Сибирь располагает почти 10 мил. птичьего поголовья. Этот ресурс при умелом использовании может послужить мощным источником дохода для бедняцких и средняцких хозяйств, т. к. доход от птицеводства, по данным Союза, в беспосевных группах составляет 20,1%, а в группах с посевом до 3,66 десятины 10,4% от общего дохода в хозяйстве.

Конечно, потребуются значительные затраты. Но они вернутся сторицею. Достаточно вспомнить пример Аляски. Этот пустынный полуостров в 1867 году был продан царским правительством Соединенным Штатам за 14½ мил. рублей. Американцы сумели превратить его в золотое дно. Со времени открытия на Аляске золота (1880 год) американцы добыли золота вместе с серебром и платиной на миллиард рублей. Они приступили к добыче угля и разработке леса. Ежегодно добывают свыше ста тысяч тонн угля и около 50 мил. куб. фут. древесины. Они широко развили рыболовство. Годовой улов рыбы оценивается в 80 мил. рублей. На Аляске американцы развели свыше 300 тыс. оленей и около 400 лисьих питомников. Они рассчитывают приспособить для земледелия до 1.500.000 акров земли. В прошлом году из Аляски вывезено в штаты на 110 мил. руб. разных продук-

ктов. Все это достигнуто небольшой горсточкой населения в 60 тыс. человек.

Пример Аляски, которая по климатическим, почвенным и другим естественно-историческим условиям стоит позади Сибирского края, имеет еще и то значение, что он должен подталкивать Сибирь к усиленному развитию в будущем восточной части территории. В отношении развития маслоделия в восточных районах Крайисполкомом уже приняты меры. Центром развития сибирской металлургии и химической промышленности также избрана восточная часть (Тель-бесс). Но исключительное внимание к Востоку Сибиря нужно настойчиво проявлять и во всех других хозяйственных начинаниях. Это тем более необходимо, что в течение ближайшего пятилетия предполагается переселить в Сибирь около 2½ мил. душ, из которых большую часть придется перебросить в восточную Сибирь.

## VI. Транспорт.

Индустриализация Сибири ставит в самой острой форме вопросы транспорта для перевалки через Урал больших грузов промышленной и сельскохозяйственной деятельности, для связи с внешними портами и для сближения отдельных производящих районов Сибири между собою.

Развитие транспорта является необходимой предпосылкой развития производительных сил. Транспорт преодолевает расстояние, сближает сырье с обрабатывающими центрами, уравнивает цены в разных местностях, способствует ускорению производства и сбыта, сближает город с деревней и стирает различия в мировоззрениях социального авангарда, группирующегося под фабрично-заводской трубой, и ариергарда, придавленного темной властью земли. Особенно значительно влияние транспорта на сельское хозяйство, которое производит или громоздкие, или скоропортящиеся продукты. Первые нуждаются в дешевых, а вторые в скорых средствах передвижения. Все сказанное в полной мере приложимо к Сибири. Ее хозяйство в значительной степени находится в зачаточном состоянии вследствие крайности устроенными путями сообщения.

До войны на 100 квад. километров государственной территории приходилось ж. д. в Бельгии 16 километров, в Англии—12, в Германии—11,7 километра, во Франции—9,4 км., в Австрии—7,7 км., в Европейской России (без Польши и Кавказа)—1,07 кил., а в Сибири—только 0,05 кил.

Проведение Сибирской ж.-д. магистрали дало сильнейший толчок хозяйственному развитию края. Правильная эксплуатация магистрали на всем ее протяжении от Челябинска до Иркутска началась в 1899 году. В течение первого же десятилетия Сибирская магистраль блестяще оправдала правильность общих соображений об экономическом значении ж.-д. сообщения.

| Г О Д Ы.           | П е р е в е з е н о :              |                     | Валовой доход<br>(в рублях) |
|--------------------|------------------------------------|---------------------|-----------------------------|
|                    | Грузов малой скорости<br>(в пудах) | Пассажиров<br>(душ) |                             |
| 1900 год . . . . . | 42.868.667                         | 966.551             | 15.967.232                  |
| 1909 „ . . . . .   | 194.562.114                        | 3.338.061           | 39.967.232                  |

Железная дорога внесла небывалое оживление. Например, до переписи 1897 года в Сибири не было ни одного крупного города со 100 тысячным населением. В 1910 г. было уже три таких центра: Омск, Томск, Иркутск. В 1897 г. на месте Новосибирска совсем не было городского центра. В 1914 году уже числился город с населением в 100 тысяч. Тем не менее и тогда чувствовалась необходимость для дальнейшего развития Сибири связать магистраль с новыми районами, более глубоко-лежащими по обоим сторонам ее. С этой целью в течение 1912—1915 годов задуманы и отчасти сооружены следующие линии: Алтайская, Ачинско-Минусинская, Кольчугинская, Кулундинская, Кольчугинская—Телбесс и вторая магистраль—Южно-Сибирская с общим протяжением 4.521 верста и общей стоимостью 114.870.871 р.

Наше время ставит новые и более широкие задачи в области транспорта. Для развертывания уральской промышленности к концу ближайшего пятилетия потребуется от Сибири свыше ста миллионов пудов древесного горючего и около ста миллионов пуд. кокса и камен. угля. Будущее внедрение переселенцев из Европейской России в количестве до 30 проц. современного населения Сибири заставляет подумать об организации широкой эксплуатации северных лесных массивов. В этом же нуждаются не только наши западные безлесные районы, но и Туркестан. В последнем сибирский лес и сибирский хлеб послужат основой для расширения хлопководства до размеров, освож-

---

дающих нашу текстильную промышленность от заокеанского ига. Рост посевных площадей, валового зернового сбора и товарных остатков ставит в качестве неотложной задачи соединение Сибири кратчайшими путями с Европой через Ледовитый океан и с портами Азовского моря. В соответствии с этим имеется проект соединения Сибирской магистрали с Индиго на Ледовитом океане. Новые ж. д. откроют сибирским грузам выход на внешние рынки Европы и на внутренние СССР, а также ускорят и удешевят снабжение Сибири промтоварами. Является безотлагательным сооружение в меридианальном направлении лесовозных и колонизационных веток: Татарская—Устье Васьюган, Томск—Чулым, Ижморская—Зыряновка, Ачинск—Енисейск и т. д. Разработано несколько вариантов жел. дорог для соединения Сибири с Ташкентом, для обхода Урала с севера и с юга, а также для соединения Сибирской магистрали с Бодайбо и Якутской АССР.

Наряду с железными дорогами огромное экономическое значение имеют грунтовые пути сообщения. В Западной Европе они сооружаются, несмотря на рост жел. дорог. В Германии, например, сеть шоссейных дорог вдвое превышает железнодорожную. На дороги этого рода падает до 3 четвертей поставок на рельсы.

Сибирь бедна грунтовыми дорогами. Поэтому актуальнейшую экономическую задачу составляет развитие местных грунтовых дорог, отсутствие которых чувствуется, как налог на сибирское бездорожье. По исчислениям бывшего Переселенческого управления, в некоторых уездах такое обложение достигало до 20—27 коп. на пуд. товара. Этот накладной расход сводит на-нет все выгоды парового транспорта.

Сибирь обладает величайшими речными бассейнами Оби и Енисея. Первый по своей площади занимает пятое место на земном шаре. Однако, экономическое значение этих рек не вполне соответствует их размерам. Это объясняется тем, что сибирские реки, протекая в своих низовьях по мало населенным местностям, впадают в Ледовитый океан и значительную часть года покрыты льдом, не имея искусственной связи между собой; некоторые из них отличаются переменчивым течением и неустойчивой глубиной. Вот почему, как в отношении вывоза сырья, так и в деле снабжения Сибирского края товарной продукцией России они не могут широко обслуживать все районы. Тем не менее это не устраняет необходимости в интересах развития края воз-

можно шире использовать водный транспорт и придавать ему серьезное самостоятельное значение.

В настоящее время непосредственная связь Сибири с Западной Европой поддерживается посредством Северного морского пути. В тяжелые годы 1921—1922 этот путь имел исключительное значение. Об импортно-экспортных операциях по Северному морскому пути можно судить по следующей таблице:

|                   | 1921—1925 годы. |         |         |         |         |           |
|-------------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|-----------|
|                   | в пудах.        |         |         |         |         |           |
|                   | 1921 г.         | 1922 г. | 1923 г. | 1924 г. | 1925 г. | Итого.    |
| Экспорт . . . . . | 297.732         | 356.603 | 1.449   | 253.208 | 340.739 | 1.249.431 |
| В проц. . . . .   | 23,5            | 28,2    | 1,0     | 20,1    | 27,2    | 100       |
| Импорт . . . . .  | 545.548         | 491.973 | 65.671  | 397.306 | 466.352 | 1.966.850 |
| В проц. . . . .   | 27,74           | 25,01   | 3,34    | 20,20   | 23,71   | 100       |

Вследствие политических осложнений экспорт в 1923 г. не состоялся. Первое место по экспорту принадлежало 1925 году и по импорту—1921 году. В течение пятилетия в экспорте 27 проц. принадлежало кожсырью, 21 проц.—лесо материалам, 12 проц.—шерсти и т. д.; в импорте на первом месте стояли: металлические изделия и сельхоз. машины—40,8 проц., химические товары—12,37 проц., металлы—12,19 проц., чай—10,55 проц. Недостаток этого пути заключается в том, что в течение лета может быть совершен только один рейс. К тому же несоответствие между экспортным и импортным тоннажем нарушает интересы России, удорожая фрахт. Впредь до сооружения кратчайшего пути к Ледовитому океану через Чешскую Губу (Индиго) Северному морскому пути будет принадлежать в сибирском товарообороте значительная роль.

## VII. Товарооборот.

Сибирский край представляется рынком большой емкости. Наркомвнуторг в докладе Совету Труда и Обороны весь денежный доход по 13-ти районам Союза на 1925-26 г. исчислил в 3.110.000 мил. руб. и покупательный фонд в отношении промтоваров в 2.690.000 мил. руб., в том числе

весь денежный доход Сибири принят в 214,1 мил. рублей или 6,9 процента союзного и в отношении промтоваров 190,9 мил. руб. или 7,2 проц. Это обозначает, что в обоих отношениях Сибирь занимает в Союзе четвертое место после Украины с Крымом, потребляющей полосы с Белоруссией и Северного Кавказа. Общие товарные излишки сибирской деревни в 1925 году, по местным исчислениям, оценивались почти в 175 мил. руб.

По данным патентной статистики, во втором полугодии 1924-25 года по всей территории Сибирского края было 23.081 торговых предприятий, в том числе в городах 7.458 и в остальных местностях 15.623.

| Разряд | Государственные |            |       |     | Кооперативные |            |       |      | Частные   |            |       |       | Всего     |            |       |  |
|--------|-----------------|------------|-------|-----|---------------|------------|-------|------|-----------|------------|-------|-------|-----------|------------|-------|--|
|        | Губ. гор.       | Ост. мест. | ВСЕГО |     | Губ. гор.     | Ост. мест. | ВСЕГО |      | Губ. гор. | Ост. мест. | ВСЕГО |       | Губ. гор. | Ост. мест. | ВСЕГО |  |
| 1      | 3               | 14         | 17    | —   | 37            | 37         | 1363  | 3073 | 4436      | 1366       | 3124  | 4490  |           |            |       |  |
| 2      | 48              | 57         | 115   | 26  | 222           | 248        | 3141  | 5138 | 8279      | 3255       | 5417  | 3642  |           |            |       |  |
| 3      | 167             | 290        | 457   | 207 | 4470          | 4677       | 1744  | 1436 | 3160      | 2098       | 6195  | 8294  |           |            |       |  |
| 4      | 183             | 167        | 350   | 93  | 304           | 397        | 149   | 145  | 394       | 425        | 616   | 1441  |           |            |       |  |
| 5      | 229             | 108        | 337   | 84  | 130           | 214        | 31    | 32   | 63        | 344        | 270   | 614   |           |            |       |  |
|        | 640             | 636        | 1276  | 410 | 5163          | 5573       | 6408  | 9824 | 16232     | 7458       | 15623 | 23081 |           |            |       |  |

Частные торговые предприятия подавляющее преобладание имели как в городах, так и в остальных местностях в первом и во втором разрядах, т. е. в разносной, развозной и мелкой базарной торговле. В третьем разряде, т. е. в розничной торговле из постоянных закрытых помещений, преобладание во всех местностях перешло в кооперацию. Преобладающее положение сохранилось за кооперацией во внегородских местностях и в высших разрядах. В самом высшем разряде (опт.) частник остался позади государственной и кооперативной торговли.

Бросается в глаза малая обслуженность сельских местностей по сравнению с городами. В городах одно торговое предприятие приходилось на 103 душ населения, а вне городов на 448 душ. Это арифметическое неравенство усиливается в ущерб сельскому населению, разбросанностью последнего по обширной территории Сибиря и бездорожием. По сравнению с довоенной современная торговая сеть Сибири менее почти на 11.000 пунктов или на 32%. А между тем торговые обороты Сибири возрастают почти со сказоч-



ной быстротой. Например, обороты по семи биржам Сибири в 1923-24 году. Следовательно, в нескольких торговых центрах Сибири поддерживается напряженный товарооборот. Его экономическое значение для периферии края уменьшается при наличии узких и коротких товаропроводящих каналов, что предопределяет возможность высоких наценок и замедления обращения торгового капитала вследствие некоторого местного „затоваривания“ при товарном голоде.

**Заключение.** Природные ресурсы Сибири огромны и мало использованы. Курс на индустриализацию Сибири приводит их в движение. Возрастает промышленная продукция и товарность крестьянского хозяйства. В связи с этим окрепнет государственный и местный бюджет, появится надежная база для социально-просветительного строительства. На смену отсталой, первобытно-земледельческой Сибири придет индустриализованная культурная Сибирь. По ориентировочным исчислениям Сибкрайплана на капитальное строительство в Сибири в ближайшее пятилетие потребуется около **двух миллиардов** рублей. Сумма огромная, но она вернется с большими процентами.

## Литература:

1. Сельское хозяйство Сибирского края. Материалы к перспективному плану. Новосибирск. Издание Сибкрайуправления, 1926 год, том 1 и 2-й.—2) Розе.—Перспективы развития сибирского сельского хозяйства. Жизнь Сибири № 2, 1925 г.—3) Месяцев—Классовое направление аграрной политики. Ж. С. № 5, 1925 год. Осипов.—Ближайшие задачи сибирской агропрактики. Ж. С. № 3, 1924 г.—4) Старков.—Землепользование и землеустройство. Ж. С. № 5—25 г.—5) Максимов.—Задачи и нужды землеустройства Сибири. Ж. С. № 7—25 г.—6) Н. Н.—Об индустриализации сельского хозяйства Сибири. Бюллетень Новосибирской биржи № 276 и 293 за 1925 г. В связи с этим статьи в „Советской Сибири“: „Опасный план“ № 299—25 г.; „Неправильный план“ № 8—26 г. и „Непонятный план“ № 15—26 г.—7) Сибирь в 1923-24 году. Новосибирск 1925 г.—8) Грибунин.—Состояние и перспективы сибирской промышленности. Новосибирск 1925 г.—9) Индустриализация Сибири. Издание Сибкрайсовнархоза 1925 г.—10) К вопросу об индустриализации Сибири. Под редакцией А. Тамарина. Издание Сибкрайсовнархоза 1925 г.—11) Перспективные планы раз-

вития сибирской промышленности по округам. Издание Сибкрайсовнархоза 1925 год.—12) Итоги работ комиссии по уточнению плана индустриализации Сибири Жизнь Сибири № 1-2 за 1926 г.—13) Статьи об индустриализации Сибири в № 10-11, „Жизнь Сибири“ за 1925 г.—14) Будущее Сибири. (Сборник статей). Новосибирск 1922 год.—15) П. Зуев.—Кузбасс. „Жизнь Сибири“ № 12 1925 г.





**М. П. Горлов.**

## **Характеристика сибирских рек.**

В качестве пути для перемещения по нему грузов и людей, воды суши используются человеком с незапамятных времен, при чем на первом месте в этом отношении стоят, безусловно, реки.

Как по обширности бассейнов, по длине систем, так и по своей водоносности, сибирские реки обладают удовлетворительными эксплуатационными качествами, почему в жизни орошаемой ими страны имеют неоспоримо большое значение.

Недавно ответвленная отрасль гидрологии—учение о реках, называемое реологией или потамологией, не располагает еще богатыми синтетическими выводами и, накапливая материал, придерживается преимущественно описательного метода, но в некоторых вопросах оно уже делает попытки подыматься до серьезных обобщений.

К числу последних необходимо отнести основное положение гидрологии, рассматривающее реки как „продукт климата“ и как функцию, главным образом, осадков и температуры.

Подходя с этой точки зрения к потокам Сибири, надо сказать, что принадлежа своим течением к трем климатическим провинциям, все крупные реки, эксплуатируемые З. Сибирским Государственно-Речным Пароходством: Обь, Иртыш и Енисей расположены к северу от так называемого „главного водораздела земли“, относятся к атлантико-арктической покатости и занимают в ней по площади бассейнов: Обь—пятое, а Енисей—шестое место. По источнику

---

питания Иртыш может быть, как проходящий через озеро Нор Зайсан, назван рекой полуозерной генерации; Обь образуется слиянием двух сочлененных потоков ледникового происхождения—Бии и Катунь, а Енисей, одна из самых значительных рек Сибири по мощности своего потока, начинается слиянием Бей-Кема и Ха-Кема.

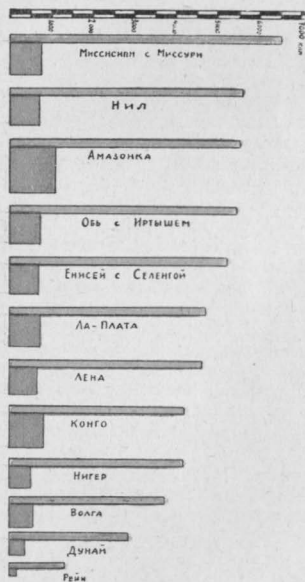
В противовес симметричному построению систем Оби и Иртыша, причленение притоков Енисея носит ярко выраженный односторонний характер. К этому надо добавить, что притоки главных сибирских рек, поперечно текущих к водоразделам, имеют преимущественно параллельно долготное направление, что, во-первых, в свое время облегчило для „находников“ XVI и XVII веков занятие и освоение новых „землиц“, а во-вторых, дозволило в последствии образовывать искусственное обь-енисейское соединение посредством небольшого канала между правым притоком Оби—Кетью и левым притоком Енисея—Касом через речки: Озерную, Ломоватую, Язевую и оз. Большое. Слишком скромные размеры шлюзов и малая глубина нешлюзованного участка этого канала, недостаточная для прохода судов с большой осадкой, а также допускающая сравнительно быстрое его замерзание, делают судоходное значение названного искусственного пути пока ничтожным, а обь-иртышскую и енисейскую системы до его переустройства разобщенными.

Помимо зависимости от климата реки являются функцией рельефа. В этом отношении имеющие по преимуществу меридианальное направление главные реки Сибири, быстрые и стремительные в своих верхних горных участках или плесах, принимают, по мере продвижения с юга на север, более умеренные скорости течения, пока, наконец, не превратятся в совершенно спокойную водную стихию, медленно, почти незаметно, сползающую в покатость своего последнего северного тальвега. Растянувшись своим течением от семнадцати (Обь) до двадцати трех (Енисей) градусов по широте, они заняли четыре почвенных и связанных с ними растительных пояса или зоны, а следовательно, различные по судоходным условиям своих плесов, они не сходны и по экономической продукции омываемого ими побережья, переходящего от солонцеватых бурых предпустынь в березовое предстепье деградированного чернозема затем, в тайгу и, наконец, заключаемого тундрой.

Физиономические особенности рек лучше уяснятся из их, хотя краткого, но индивидуального обзора.

## Д И А Г Р А М М А

протяженности главнейших мировых потоков и сравнения  
площадей омываемых ими бассейнов.





## **А. Система**

### **Иртыша.**

#### **Тура.**

Исторический путь первых колонизаторов Сибири река Тура протекает по Сибири 729 километров из общего ее протяжения 1009 километров. Уже на 44-м километре своего течения она становится условно судоходной рекою, а пароходство до спада вод поддерживается на ней на участке Туринск—Тюмень, т. е. с 586 до 831 километра от истока и в течение всей навигации на плесе Тюмень до впадения в Тобол и последним до Тобольска. Правый берег реки возвышенный; левый, особенно подверженный боковой эрозии (размыву и переносу) и затоплению в половодье, низменный, пологий. Как большинство российских и сибирских рек, не имеющих регулирующих устройств, устойчивость уровня и стока водоемов, иначе говоря, как река несозерной генерации, Тура отличается развитием сильных весенних паводков, сменяемых во вторую половину навигации резким мелководьем.

Из многочисленных перекатов (т.е. мелководных обрезаков) наиболее деятельного и важного для судоходства плеса Тюмень-Тобольск особенно затруднительным бывает на Туре в мелководье так называемый Космаковский перекал (968—971 килм.), спад воды на котором, например в 1925 г., заставлял караваны паузиться или, при отсутствии мелководных судов, проходить по нему с недогрузом в 80 проц., что, помимо огромной убыточности для Пароходства совершаемых перевозок, чрезвычайно замедляет темп их развития, между тем, как Тура служит важнейшей заключительной или начальной частью огромного транзитного пути от Тюмени до Тополевого Мыса или до Бийска. Именно по этим направлениям движутся караваны с керосином или нефтью в наливных судах, почему улучшение судоходных условий на этом плесе необходимо.

#### **Т о б о л.**

Протяжение Тобола очень велико, так как от истока до его впадения в Иртыш насчитывается до 1626 километров, но 717 километров первого его течения совершенно пропадают и только следующий участок до г. Кургана становится сплавным, а от кургана до Ялutorовска условно судоходным. На 296-м километре эксплуатационные качества Тобола улучшаются, а после приема Туры он становится уже большой рекой свыше 200 метров шириною. Наибольший подъем весенних вод достигает 7 метров. Особенно неблагоприятными для судоходства перекатами считаются: Иевлевский (449—500 кил. от Кургана или 1451 от истока), Пынжаковские „опечки“ (514 или 1475) и Кобы-

линский (566). На Пынжаковском перекате в конце августа 1925 г. вода спадала до 57 сант.

На всем этом плесе судоходство испытывает затруднения, помимо малой воды требующей каких либо водособирающих мероприятий, от массы т. наз. „опечков“, т. е. подводных глиняных или галечных бугров, неожиданно образующихся на фарватере или близ судового хода в результате глубинной эрозии весеннего льда или речной воды. Интересно отметить, что настоящее впадение Тобола в Иртыш у с. Медянских Юрт результат водоотводных работ пленных шведов XVIII в., так как до тех пор он впадал прямо против Тобольска и сильно подмывал высокий берег; укрепления не помогали, почему, пользуясь бесплатной силой, воевода решил отвести реку на 3 версты выше. Также любопытно обратить внимание на коричневаточерный цвет воды в Тоболе. Так называемые „черные“ реки известны во всех частях света; достаточно вспомнить: „Рио Негро“, „Черную реку“—приток Конго, „Черный Иртыш“, нашу, впадающую в Неву, Черную Речку и т. д. Трудно сказать, аналогичны ли те явления, в результате коих весьма чистая, прозрачная и приятная на вкус вода Тобола приобрела похожий на воду этих рек цвет, но весьма возможно, что указание Проф. П. И. Броунова на большое количество органических кислот, главным образом, гуминовых, содержащихся в воде этих рек, могу быть относимы и к Тоболу. Развиваясь по лугам, лесам и болотам, растворяя эти кислоты, вода до такой степени меняет взаимоотношение поглощаемых ею солнечных лучей, что принимает почти черный оттенок.

**И р т ы ш.** Одна из крупнейших рек Сибири и по своей длине и по бассейну—Иртыш является западным и самым большим притоком Оби. Он берет свое начало в пределах Китайской Монголии на юго-западном склоне южного Алтая и, хотя считается притоком Оби, но, по своей длине (4145 клм. до слияния с Обью) и по многоводности нижнего плеса, смело мог-бы, подобно Миссури, Аару, Оке, Каме, Молдаве или Инну, оспаривать у нее имя основной, главной реки системы. В пределах Монголии от Улунгурского перешейка так наз. „Черный Иртыш“ протекает 292 клм. и близ устья р. Алкабека вступает в русские пределы. Через 162 километра он отстаивается в озере Нор-Зайсан, где у так называемого „Тополева-Мыса“ расположена первая пристань регулярного судоходного участка на озере,



а через 80 километров первая речная пристань на т. наз. „Белом Иртыше“

Судовой ход озером глубокий, но узкий, несмотря на то, что ширина озера достигает 30 километров. Следующий участок до пристани М. Красноярка и Гусиной Иртыш спокойно течет в низких степных берегах, а здесь подходит к отрогам Алтая, переходящим пониже устья р. Бухтармы на левый берег. Здесь река стремится прорвать горную массу и быстро скользит, сдвленная живописными величественными крутыми берегами, выполненными глинистыми сланцами и гранитами, одетыми красивой пихтой. В 8 километрах от Усть-Каменогорска скалы раздвигаются, а русло и панорама реки расширяются. После этого местность усаивает степной характер, а река разливается со 100 до 500 метров шириною, разделяясь иногда на рукава островками, с поселившейся на них растительностью. Длина первого плеса Иртыша от Зайсана до Семипалатинска 759 километров.

Следующее плесо—от Семипалатинска до Омска—1060 км. Здесь, в противовес плесу Гусиная—Семипалатинск, выдерживающему при хрящеватом ложе в межень глубины 70 см. река течет среди низких берегов сухой песчаной степи, если так можно выразиться, в области и царстве засух и суховеев. Некоторые маленькие речки, тянущиеся к Иртышу, не доходя до него, теряются в песках. Все левое побережье реки, особенно в районе города Ермак, богато минеральными залежами и озерами с большим содержанием соли (знаменитое Коряковское), а правый берег у пос. Грачевского отличается обрывами с огнеупорной глиной отличного качества. Течет река в протоках. Ниже Черныярска начинаются луга, а приблизительно с Черлака Иртыш вступает в плодородную зону чернозема. На этом последнем участке река не отделяет „стариц“ (Altvasser), проток и „речек“, а течет широкими прямыми плесами до 750 метров шириною. Глубины в межень 90 см.

От Омска до устья (1872 км.) Иртыш многоводен: спокойно течет в устойчивом русле с глубинами, редко падающими ниже 1,4 метра. До г. Тары он протекает по черноземной хлебобордной местности, а затем, входит в область болот и смешанных урманов. На этом участке река принимает самые крупные и многоводные притоки, симметрично впадающие в главную с обеих сторон—и с западной и с восточной. Ниже устья Тобола это уже огромный поток с шириной русла более километра. Западный, пойменный берег низкий, правый красиво одет густым хвойным лесом.

Среднее вскрытие Иртыша от 1—2 апреля до 10 мая, замерзание от 15 октября до половины ноября. Средняя продолжительность навигации около 170 дней.

Иртыш судоходен на всем своем протяжении от китайской границы до устья, но условия плавания по нему не одинаковы. Узкое, извилистое с грубым, опасным для постановки на них судов каменистым ложем верхнее плесо представляет собой горную реку с стремительным течением, допускающую плавание небольших, ходких и поворотливых судов с паровым штурвалом и требующую по сравнению с средним плесом при взводном судоходстве двойной тяги для непаровых барж. Участок этот до Семипалатинска стал судоходен лишь после его улучшения взрывными работами на каменных грядках. Нет плесса, на котором бы так быстро изнашивались судовые корпуса, как на верхне-иртышском и ниодно плесо не требует такой изворотливости судна и сосредоточенного внимания находчивого судоуправителя, как верхне-иртышское. В этом отношении с ним могут конкурировать лишь верхний Енисей да Бия. Наиболее затруднительные перекаты: Поворотный (785) и сгруппировавшиеся вместе: Слободской (919) Кругленький (920) и Лодочный (921).

Из затруднительных мест других плессов следует указать перекаты: „Грачевская Шивера“ (1098—1102), следующая за Грачевским корридором, доступным для прохода судов лишь по семафору, группа перекатов „Бра-Вус“ (1110), Верхне-Семиярский (1124—1129), Ямышевский (1316), Зубатский (1330—1334), Воскресенский (1363), Железнодорожный (1975—место пересечения Иртыша ж. д. мостом), Захламинская перевалка (1989), Николаевские перекаты (1997—2000), Харинский (2009—2016—2023) и Чернолуцкий (до 3040). Дальнейшее плесо по глубине и ровности доступно судам с большой осадкой.

Режим реки и ее профиль уясняется следующ. таблицами

| Название пунктов.          | Абсолют.<br>высота в<br>метрах.— | Общее<br>падение. | Расстояние<br>между пунк-<br>тами в кило-<br>метрах. | Среднее па-<br>дение на<br>1 километр<br>в сант. |
|----------------------------|----------------------------------|-------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Усть-Каменогорск . . . . . | 279,2                            | —                 | —                                                    | —                                                |
| Семипалатинск . . . . .    | 180,5                            | —                 | 241                                                  | —                                                |
| Павлодар . . . . .         | 100,55                           | 79,95             | 477                                                  | 17                                               |
| О м с к . . . . .          | 66,00                            | 34,55             | 583                                                  | 6                                                |
| Т а р а . . . . .          | 51,20                            | 14,80             | 412                                                  | 4                                                |
| Тобольск . . . . .         | 30,27                            | 20,93             | 797                                                  | 3                                                |

Отсюда видно, что среднее падение, крупное до Павлодара на следующем плесе снижается. Надо сказать, что Павлодарский „коэффициент“ падения почти в полтора раза выше верхне-волжского, напр., Калязинского, (12,7) Омский приблизительно равняется Нижегородскому. Тарский—Саратовскому и Тобольский—несколько выше Енотаевского (2,7). Так ярко отличаются верхние плеса горной и моренной реки и так сравнительно близки их падения в более аналогичных условиях их бытия в спокойных средних и нижних течениях. Иртыш, однако, обладает еще не вполне выработанным руслом, почему участки с большим и малым падениями у него чередуются, как и у большинства прочих рек. Зависящая, как от падения, так и от баланса воды в потоке, скорость течения Иртыша в разных пунктах, указана ниже:

| ПУНКТЫ НАБЛЮДЕНИЯ    | Дата наблюдения | Расход воды в кубич. метрах | Поверхн. скорость течения в метр. | Средняя скорость течения в метр. | Горизонт воды в сантиметр. |
|----------------------|-----------------|-----------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| В Известков. шивере  | 1 V—1902        | 1585                        | 1,03                              | 1,19                             | 171                        |
| Т о ж е . . . .      | 14 VI—1901      | 667                         | 0,755                             | 1,08                             | 47                         |
| Т о ж е . . . .      | 1 X—1899        | 475                         | 0,798                             | 1,03                             | 26                         |
| Н.-Березовский пк. . | 26 VIII—1903    | 1966                        | 0,810                             | 1,13                             | 316                        |
| Пос. Соляной. . . .  | 1 IX—1903       | 1908                        | 0,887                             | 1,19                             | 288                        |
| Г. Тара. . . . .     | 7 IX—1905       | 1001                        | 0,633                             | 0,579                            | 194                        |
| Г. Тобольск. . . . . | 3 X—1907        | 1094                        | 0,830                             | 0,552                            | 26                         |
| С. Самарово . . . .  | 1 X—1909        | 1868                        | 0,683                             | 0,530                            | 141                        |

Годовой ход колебания уровня в Иртыше, подобно другим рекам западной Сибири, представляет собой смену низкого зимнего горизонта, при вскрытии рек и под напором вешних вод, обильных от таяния снегов, бурным подъемом весеннего. Вешний паводок редко падает, а чаще держится почти в одном положении до конца июля или начала августа; затем, начинается уже падение до низкого зимнего горизонта.

Зависящие преимущественно от обилия и мощности снежного зимнего покрова числовые значения наивысшего и низшего уровня вод в Иртыше претерпевают резкие колебания, что видно из следующей таблицы:

| НАЗВАНИЕ<br>ПУНКТОВ | Период наблюдений<br>(дата низшего) |            | Показания водо-<br>мерной рейки |       | Превыш. |
|---------------------|-------------------------------------|------------|---------------------------------|-------|---------|
|                     |                                     |            | Наи-<br>выш.<br>гориз.          | Низш. |         |
| Семипалатинск. .    | 1899—1924                           | 28 XI—1910 | 501                             | — 90  | 591     |
| Павлодар . . . .    | 1889—1924                           | 15 XI—1910 | 710                             | — 38  | 748     |
| Омск . . . . .      | 1889—1924                           | 30 XI—1918 | 651                             | — 51  | 702     |
| Тобольск . . . .    | 1889—1924                           | 14 XI—1917 | 911                             | —149  | 1060    |

Развитие паводков происходит обыкновенно быстро; скорость их передвижения, убывающая, по мере удаления пункта от места его развития, колеблется от 124 килом. (Усть-Каменогорск—Семиярская) до 48 (Омск—Тобольск) и 22 кл. в сутки (Тобольск—Самарово).

Периодом паводков и весенних разливов Иртыша, подпирających течение малых его притоков, пользуются для ввoдки в последние (Уй Туй, Шиш и др.) большемерных, преимущественно лесовозных, непаровых судов, успевающих выйти из них первым рейсом по большой воде с полным грузом.

Для поддержания правильного и срочного судоходства на всех плессах Иртыша в меженный период, необходимо усилить землечерпание на транзите, совершенно запущенное за последние годы, из-за сокращения отпуска кредитов „Водпутям“ и кроме того на песках нужны регуляционные работы, дающие в сибирской практике на мягких песчаных грунтах с частой переработкой русла вполне удовлетворительные результаты. Примером удачной регуляции могут служить струенаправляющие тальниковые плетни и гати на Зубатском, Желандинском и прочих перекатах.

Чтобы закончить краткий обзор Иртыша, остается упомянуть, что с среднего его плесса идет вниз по течению перевозка (из Павлодарского района) соли, затем собираемого с черноземной степи и направляемого, главным образом, в Омск, для перевалки на железную дорогу хлеба, арбузов, продуктов животноводства (мясо, кожа, шерсть), а взводом из Тарского района движутся дрова и лесные грузы. В настоящее время, после пережитых потрясений, Иртыш еще не развернул в полной мере своих водных перевозок, но была пора, когда он считался самой оживленной по грузообороту рекой Сибири. В 1909 г. по водам его

было отправлено собственными пристанями 20.700.000 пуд. прибыло на собственные пристани 23.200.000 пудов и по; ступило с притоков до 8.100.000 пудов.

Таким образом, оборотный груз достигал 52.000.000 п. Главными притоками Иртыша с западной стороны являются: Ишим (условно судоходен до с. Викуловского, т. е. всего на 275 кил. от устья), Тобол и Конда (условно судоходны на протяжении от впадения в Реполовскую протоку Иртыша до устья р. Тетера—534 килм.), а с восточной: Омь (условно судоходная на 301 кил. от устья и сплавная на всем течении) и Тара (сплавная 315 кил., условно судоходная 297 километров).

Чрезвычайное расчленение и развитие мелкими реками самых западных притоков Иртыша сыграло большую роль в деле исторической колонизации Сибири и будет, несомненно, иметь столь же крупное значение при осуществлении проекта „Большой Волги“ путем соединения разделенных Уралом рек „Волжско-Камской“ и Обь-Иртышской системы, неминусом связываемой с Енисеем, а по устранении ангарских порогов, с Байкалом и Селенгой.

**Обь и ее притоки.** Главная река Обь-Иртышской системы Обь является одним из самых могучих мировых потоков, как по длине течения, так и по величине бассейна.

В так называемой группе рек алтайско-арктической покатости ее бассейн занимает пятое место, охватывая пространство свыше 3.000.000 кв. километров. Разветвленные на этом пространстве, подобно ветвям дерева, все притоки, озера и каналы ее системы могут в той или другой форме быть использованными в качестве путей на протяжении до 40.747 килом.

Сама Обь (по татарски называемая Омар или Умар, а по остячки Колта или Куай) образуется слиянием на двадцать первом километре от Бийска двух горных рек—Бии и Катунь. Первая является стоком живописнейшего Телецкого озера, вторая питается двумя ледниками, расположенными в группе самых высоких алтайских белков.

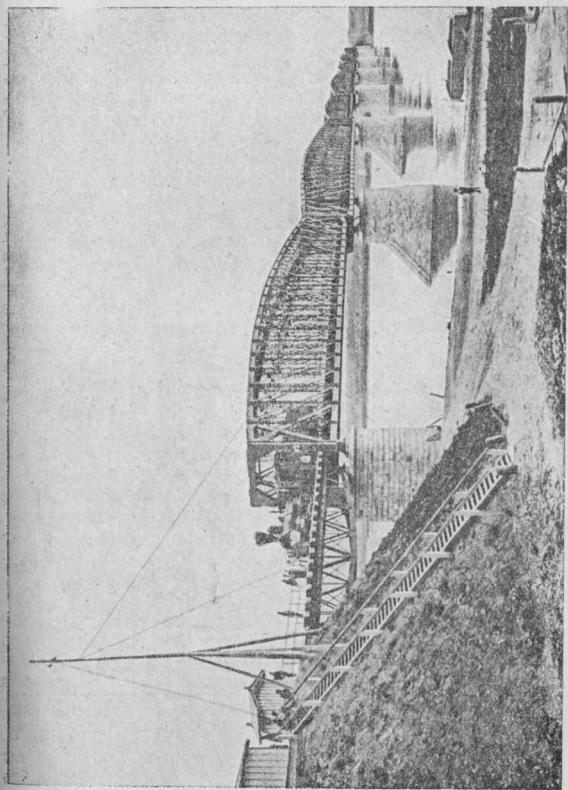
Вся длина течения Оби от пункта слияния обеих рек, дающих ей начало, до пункта образования дельты 3500 км., а до впадения в Северный Ледовитый Океан по левому (Хаманельская Обь) рукаву 3747 и по правому (Надымская Обь) 3730 километров.

Отсюда видно, что по длине течения Иртыш мог-бы претендовать на роль главной реки системы, при подсчете общего протяжения которой, подобно Миссури-Миссисипской группе, обыкновенно к длине течения Иртыша присоединяется протяжение нижней Оби после его впадения до устья. Таким путем длина главной реки Обь-Иртышской системы принимается за 5395 или округленно 5400 километров, против 3747 кил., принадлежащих собственно Оби. Течение последней с судоходной точки зрения обыкновенно принято делить на 3 плесса: от слияния Бии с Катунью (или, вернее, от Бийска) до Барнаула, от Барнаула до устья Томи и последний от устья р. Томи до конца ее течения. Первое—верхнее плесо—протяжением (249—267) километров характеризуется извилистостью фарватера, сравнительно узким руслом, обилием мелей и перекатов, особенно до приема Чарыша. С весны, для удобства пассажиров и для избежания перевалки транзитного груза, большие пассажирские пароходы плесса Барнаул-Томск поддерживают беспересадочное сообщение до Бийска, но после спада воды, при снижении глубины до 70 и даже 60 с., здесь движение затруднено даже для облегченного типа небольших двухэтажных пароходов удачной „коломенской“ постройки, специально выпущенных для верхнего плесса с осадкою не выше 70 сант. В таких случаях до Усть-Чарышской пристани ставится от Бийска на работу одноэтажный пароход с осадкою 53 сантим., а эти два поддерживают сообщение до Барнаула.

Река течет здесь в сравнительно небольшой долине; берега ее сравнительно небольшого русла не высоки. Вывозится хлеб и масло.

Второй участок представляет собою уже значительно лучшее в судоходном отношении, и одно из самых оживленных плессов по пассажирному движению и по грузообороту. Течение реки продолжается по черноземной полосе в некоторых местах с весьма богатыми гумусовыми горизонтами. В урожайные годы это плесо изобилует хлебами. Сравнительно лучшие условия плавания, как в отношении ширины речного русла, так и глубин, редко спадающ. ниже 1 или 1,2 м., дозволяют пользоваться здесь лучшими и крупнейшими единицами флота, среди которых некоторые товаро-пассажирские пароходы обладают грузоподъемностью до 700 тонн. Протяжение этого плесса 772 километра.

Река Обь пересекается здесь двумя железнодорожными мостами: на 254 километре (у Барнаула) и на 723—у г. Новосибирска.



Ж. д. мост через р. Обь (Новосибирск).





Особо затруднительными для судоходства считаются перекаты: Каменские, Соколовские, Огурцовские, Кривоше-  
ковский и некоторые другие.

Ширина русла увеличивается и к устью Томи достигает 1073 метров. В конце этого плесса вскоре за Новосибир-  
ском река выходит из пределов черноземной ковыльной  
степи и вступает в дерново-подзолистую почвенную зону  
лесостепи, основными грузами этого плесса являются те же:  
хлеб и масло; снизу идет лес, т. наз. „разные грузы“, а из  
Иртыша вплоть до Бийска движутся транзитом соляные и  
нефтяные караваны.

Последнее, самое длинное и самое глубокое плесо Оби  
от устья Томи до ее впадения в Северный Ледовитый океан  
на расстоянии почти двух с половиной тысяч километров  
(2341) принадлежит тайге, а последние триста восемьдесят  
семь километров от села Обдорского река течет по безлюд-  
ной унылой тундре. Если уже вскоре после Томского устья  
доступная для судов с осадкой 200 сант. Обь поражает оби-  
лием воды, то, приняв в себя Иртыш, она разливается на  
большое пространство, выделяет еще более крупные, впло-  
не судоходные, хотя и не ходовые протоки, а близ села Пе-  
регрёбные Юрты, расположенного на правом берегу, река  
разделяется на два русла: западной, ходовой т. называемой  
„малой Оби“ и большой (восточной) с тем, чтобы, начиная  
с 66° с. ш., докончить свое полярное течение до дельты  
опять одним потоком.

Самая дельта, как бы опрокинутая на восток (с 3500 к.),  
выполнена двумя рукавами: левым, носящим название Ха-  
манельской Оби и правым—Надымской. Последним пунктом  
следования речных судов (уже по Обской губе) Надымским  
рукавом является устье речки Ныды, а Хаманельским бухта  
Новый Порт, имеющая радиостанцию и служащая местом  
якорной стоянки и перегрузки судов речного и морского  
флота.

Разливы Оби в низовьях так велики, что на огромном  
пространстве глаз видит только одну воду. Чрезвычайно ве-  
личественную и эффектную картину представляет собой  
слияние (на 2517 килм.) Оби и Иртыша, напоминающую впа-  
дение бл. села Богородска (ныне Камское устье) в Волгу  
реки Камы, с той только разницей, что слияние двух сибир-  
ских великанов, как бы в соответствии с характером при-  
роды страны, происходит более замкнуто, безмолвно. Здесь  
нет на Оби не только такого веселого бойкого и оживлен-  
ного богатого села, как Богородск, но вообще какого ни-

будь населенного пункта, а Иртышское Самарово расположено в 25 километрах и его, конечно, не видно; с географической же точки зрения картина до известной степени однородна.

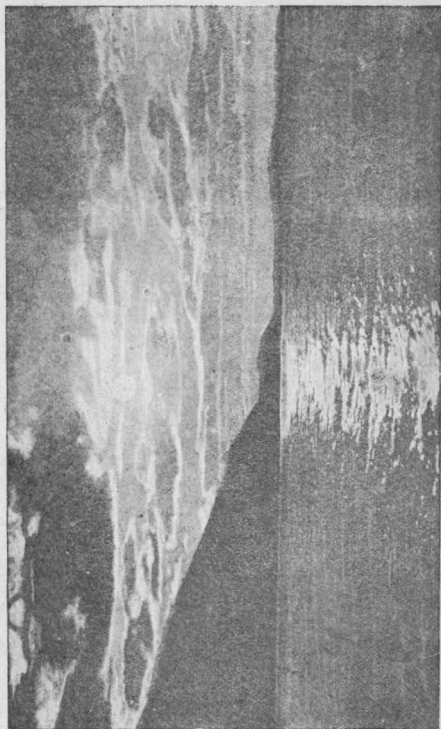
Оставив за Самаровым легкие холмы, обрамляющие его русло. Иртыш входит в Обь совершенно плоскими, почти ниспадающими в воду берегами, как бы склоняясь перед необходимостью уступить другой реке свое историческое имя и честь связи через Северный океан народов Сибири с внешним зарубежным миром.

Правый берег Оби к этому месту, наоборот, выравнивается, возвышается. На нем не видно пестрых „богородских“ мергелей, услужливо рассказывающих геологу историю волжской террасы, так как он густо зарос лесом, изобилующим ягодами (особенно черная смородина), но он служит гордым красивым замыканием огромного пространства „спорной“ воды двух могучих потоков, из которых один вынужден прекратить свое самостоятельное блуждание.

Обращаясь к данным, характеризующим профиль ложа и падения реки, приходится пожалеть, что размер и объем данных, освещающих эти вопросы, далеко не соответствует тому значению, какое имеет для края Обь и ее притоки и не дает материалов, уясняющих жизнь и быт этого огромного водного дерева, стволом коего можно бы считать ее течение от Нарыма до устья, крепчайшими и глубокими корнями, вросшими в сибирскую почву, все верхнее течение, Томь, Чулым и Кеть, а прочие потоки ветвями. Тем не менее даже из немногочисленных данных видно, что падение Оби не резкое, скорость течения умеренная и передвижение весеннего паводка сравнительно спокойное.

| Пункты наблюдений     | Абсолютн. высота в метрах | Общее падение в метрах | Расстоян. между пунктами (килог.) | Среднее падение на 1 кил. в сант. |
|-----------------------|---------------------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Бийск . . . . .       | 160,6                     | —                      | —                                 | —                                 |
| Барнаул . . . . .     | 127,0                     | 32,4                   | 267,0                             | 12,0                              |
| Новосибирск . . . . . | 90,0                      | 37,0                   | 476,0                             | 8,0                               |

Как река неозерной генерации, Обь подвержена сильным колебаниям в годовом ходе уровня своих вод, главным образом от изменения количества атмосферных осадков и тающего снега. Ко времени таяния последнего почва глубоко промерзает, почему при ее непроницаемости для воды, большинство снежницы достигает реки и повышает ее го-



В лунную ночь



ризонт. По наблюдениям и выводам А. И. Воейкова и Гейнца, вообще несомненная зависимость наших рек от снежного покрова так велика, что последний всецело определяет годовой расход их воды.

Колебания горизонта Оби, наблюдаемые в самое большее за 25—30 лет развитие весеннего паводка и в ноябре месяце разных лет с указанием превышения наивысшим горизонтом самого низкого, расход и скорость течения показаны в следующих таблицах:

| Пункты наблюдений     | Периоды наблюдений | Показание по рейке в сантиметрах |               | Превышен.<br>в сант. |
|-----------------------|--------------------|----------------------------------|---------------|----------------------|
|                       |                    | Высшее                           | Низшее        |                      |
| Бийск . . . . .       | 1894—1924          | 495                              | 43            | 452                  |
| Барнаул . . . . .     | 1893—1924          | 659                              | -96(18/XI-24) | 755                  |
| Новосибирск . . . . . | 1893—1924          | 1084                             | 11            | 1173                 |

Скорость продвижения весенних паводков наблюдаена в плесе Бийск-Барнаул 67 километров, от Барнаула до Новосибирска—66-68 км., от Новосибирска до Молчанова—47 и до Нарыма около 30 кил. в сутки.

| П у н к т ы.      | Дата наблюдения. | Расходы в куб. метрах. | Скорость течения. | Средний уклон. | Горизонт воды. |
|-------------------|------------------|------------------------|-------------------|----------------|----------------|
| Бийск . . . . .   | 4/X — 1897       | 476                    | 0,621             | 0,00008        | 98             |
| Гоньбинск. затон  | 16/X — .         | 1209                   | 0,781             | 0,00008        | 192            |
| Камень . . . . .  | 19/VI— 1900      | 1726                   | 0,656             | 0,00004        | 230            |
| Новосибирск . .   | 23/X — 1899      | 905                    | 0,467             | 0,00004        | 75             |
| Усть-Томи . . . . | 19/VIII—1900     | 3293                   | 0,830             | 0,00004        | 226            |

Для улучшения условий плавания на сплошь судоходной от истока до устья Оби, необходимо усилить землечерпание на транзите, произвести некоторые взрывные работы и заняться очисткой фарватера, претерпевшего засорение разными подводными предметами и карчами.

Вскрытие Оби выше устья Иртыша в среднем происходит в период времени от 1 октября до 5 мая, замерзание от 20 октября до 15 ноября. Нижний участок запаздывает вскрытием от 2—3 недель и замерзает на такой-же почти срок раньше, чем верхний.

Нижнее плесо Оби—самое малодеятельное в грузовом отношении; участвует, главным образом, в развитии внешней торговли СССР путем совершения импортных и экспортных перевозок за границу, общий-же грузооборот рек системы Оби в прежние годы был очень велик. В 1909 году оборотный груз этой системы достиг 69.188.000 пудов, составив охоло 67% к грузообороту всех рек Сибири. Мало-по-малу эта система восстановит, конечно, объем прежней грузовой транспортной работы, подобно тому, как она уже восстановила объем своих пассажирских перевозок.

**Б и я.** Из составляющих Обь рек Катунь описана лишь на протяжении 18 километров от устья, а Бия снята от самого „Телецкого“ озера до сочленения. Эта красивая, быстрая и густо-населенная речка, считавшаяся почему-то недоступной для судоходства, впервые эксплуатируется Госпароходством с 1925-26 года.

Появление первого парохода, с трудом водившего паузок по речным быстринам, встречено было в прошлом году с восторгом.

При остановке парохода он быстро наполнялся любопытными, среди которых можно было видеть совершенно седых старух и стариков.

Нынешний год на работу поставлен специально мелководный пароход пассажирского типа и рейс удлинен до с. Турочак (на 230 километре от устья). По воде и по красоте панорамы это лучшее плесо из всей водной дороги Сибирского пароходства, а нащупанные Московской Комиссией Наркомздрава минеральные источники и превосходный горный воздух служат порукой тому, что здесь в самом ближайшем будущем разовьются курорты.

Что касается притоков Оби, то, не перечисляя всех, можно остановиться на впадающем слева Чарыше и притоке Томи и Чулыме.

**Ч а р ы ш.** Протекающий по хлебобродной и богатой лугами местности на протяжении 544 километров. Чарыш судоходен лишь на 180 километров от устья до села Белоглазова. При большой воде в него заходят специальными рейсами до этого пункта большие пароходы, в среднюю он едва проходим самыми мелководными судами, а в межень становится несудоходным. Вывозится большое количество хлеба (до 2500 тонн) и масла. Спад воды начинается в июле. Выгрузка прибывающих с Чарыша грузов производится в

Усть-Чарышской пристани, подход к которой требует водопутейских улучшений.

Следующие за Чарышем притоки Оби с левой стороны Васьюган, Юган, а после Иртыша Сосьва (вполне судоходна на 75 километров от устья и условно судоходна на 400 километров).

**Т о м ь.** Из правых притоков Оби, Томь, Чулым, Кеть, Тым и Вах—первые три вполне судоходны и имеют большое значение в развитии местного края. Обладая крупным расходом воды, большими скоростями течения, отличающаяся весьма прозрачным цветом своей воды Томь прорезает Кузнецкий горный округ, богатый рабочим слоем каменного угля. Перевозка больших количеств этого угля от Кемерово (527 километров от истока) до Томска (722 кил.) составляет основную работу буксирного флота по Томи. В виду быстрого спада воды, препятствующего работе большемерных посуд и глубокоосидающего парохода, задача, что называется, „ухватить воду“ для своевременного выполнения строго ограниченным флотом этих крупных перевозок в какие нибудь 40—45 дней составляет искусство распорядителя движением. Общее протяжение Томи 798 километр. До спада вод пассажирское сообщение поддерживается до Кузнецка (216 кил. от истока), откуда начинается условно судоходный участок; затем, пароходы начинают ходить лишь до Щегловска (525 километров), а в сильно мелководные годы с полсвины навигации движение здесь прекращается.

**Ч у л ы м.** Второй большой правый приток—Чулым, дающий крупные лесные грузы, по длине своего течения (1895) превосходит Каму, но судоходство на нем поддерживалось лишь до Ачинска (768 кил. от истока и 1127 от устья), а теперь, после проведения железной дороги, пока лишь до с. Зырянского, отстоящего от устья на расстоянии 369 километров.

**К е т ь.** Река Кеть, вводящая Обь-Иртышскую систему в соприкосновение с Енисейской, течет на расстоянии 1356 кил. Пригодна для сплава с 272 кил., условно судоходная с 703 кил.

**Система Енисей.** Несмотря на ряд как будто неоспоримых признаков в отношении длины, ширины и глубины рек, высоты истока, количества несомой реками воды, их направления, наконец, орографической и

геологической характеристики берегов, прозрачности или цвета их воды, в применении даже к Енисею существует разное определение генезиса его истока, а в силу этого и признания той или другой реки основным потоком системы.

Так, иногда склоняются к признанию началом Енисея реки Селенги, впадающей около Усть-Харауза в самую глубокую внутреннюю ванну земной суши—в пресноводное озеро Байкал, продолжением и стоком коего служит стремительная, прозрачная, замерзающая лишь на 95—100 дней Ангара, по своему гидрологическому коэффициенту или модулю стока не уступающая Енисею. В этом случае можно даже колебаться, не правильнее ли считать главной рекой Ангару. Однако, в большинстве случаев, все три, по выражению академика Миндендорфа, „стремительные дочери гор“ Тунгуски, долготным порядком заканчивающие свое течение, как по наклону, так и по характеру воды и берегов, считаются, хотя и большими, но притоками Енисея.

Истоки Енисея лежат в Урянхайском крае. Ему дают начало две сливающиеся реки: западная, вытекающая из озера Тери-Нор, носящая название Ха-Кем, и восточная Бей-Кем. Образуемый ими поток Улу-Кем в направлении с востока на запад течет в узком русле, обставленном отрогами Западных Саян. Приняв в себя реку Кемчик на 704 километре от озера Кара-Булак (исток Бей-Кема) и на 191 кил. от слияния, р. Улу-Кем, круто поворачивая на север, входит в пределы СССР с названием Енисея (Иоаннесе), что по-тунгусски значит огромная вода. Енисей представляется потоком огромной водоносности с своеобразными по режиму пlessами, а вся связанная с его бассейном водная система охватывает огромное пространство свыше 2600 кв. километров. Растянувшись по широте на  $23^{\circ}30'$  (от  $51^{\circ}30'$  до  $74^{\circ}$  сев. шир.), он занял четыре почвенных и связанных с ними растительных зоны, которым приблизительно соответствуют четыре его пlessа.

Южное плесо до деревни Означенной ( $53^{\circ}$  с. ш.) носит ярко выраженный горный характер. Река имеет при среднем уклоне в 0,0008 скорость течения до 13 километров в час, стремительно несясь в узком каменистом русле, составляющем ущелье Саянских гор. Плесо изобилует опасными, недоступными для взводного судоходства порогами, из которых самый крупный, так наз. „Большой порог“ на 133 кил. от устья Кемчика до Дедушкина порога и Слюдянских камней (144 кл.); река считается лишь сплавной, между тем Госпароходство для развития судоходства в Тану-



Тувинском крае осенью 1925 г. в обход „Большого порога“ перебросило для работы близ г. Красного катер „Минусенок“, уже начавший рейсы и заказывает специальный новый пароход, в связи с условиями работы на этом плесе, развитие пароходства на котором имеет большое государственное значение. Для пароходства здесь необходимо подготовить возможность плавания путем производства некоторых подрывных работ и организацией обстановки.

От д. Означенной длина реки расширяется, река протекает по лесу степи среди возвышенных берегов. Почва — деградированный чернозем, дающий высокую урожайность. Это второе плесо до Красноярска и далее до Енисейска составляет самый деятельный участок Енисея; благодаря крупному вывозу хлеба отсюда с пристаней: Минусинск, Сорokino, Новоселово, Даурское и с речки Тубы, впадающей на 443 кил. (от устья Кемчика), Енисей отличается чрезвычайной устойчивостью грузооборота, в общем все-таки весьма ограниченного в своем развитии, что вполне естественно для условий замкнутого бассейна.

По глубине, за исключением отдельных случайных мелководий, это плесо вполне удовлетворительно для судоходства.

До Красноярска наиболее затруднительными перекатами считаются: Аскыровский, Чаечный и Татарский, а до Енисейска затруднительным местом служит известный „Казачинский порог“ на 1060 километров, проходимый взводом лишь при помощи специально работающего по проводу через порог судов туэра.

За Енисейском начинается проходящее по тайге нижнее плесо и, наконец, так наз. „Устье“, заканчивающее блуждание потока по тундре. В низовых плесах, в общем до Енисейска доступных для плавания морских судов с осадкой до 5-ти метров, единственным препятствием такому движению служат „Осиновские“ пороги на 1722 километре (от устья Кемчика и на 2426 от истока).

Общее протяжение Енисея в пределах СССР от устья Кемчика 3704 километра, а от истока Бей-Кема 4408 килом. Ширина русла от 150 метров верхнего плесса доходит до километра в районе Красноярска, а после впадения Ангары (1156 или 1860 от истока достигает 3-х километров) у с. Дундинского (69° с. ш.) — 5 километров.

Основными грузами, перевозимыми по Енисею сверху является хлеб и (за границу) лесные материалы, а снизу импортный товар и рыба.

У Красноярска река вскрывается от конца апреля до 10-го мая, а замерзает от начала до половины ноября. Средняя продолжительность навигации—164 дня. У Красноярска (822 кл. от устья Кемч. или 1526 от истока) Енисей пересекается мостом ж. д.

Данные для формуляра реки могут быть почерпнуты в отношении лишь небольшой части ее—среднего плесса из следующих таблиц:

| П У Н К Т Ы          | Абсолютн.<br>высота в<br>метрах | Общее па-<br>дение<br>в метрах | Расстояние<br>между<br>пунктами<br>(килом.) | Среднее<br>падение на<br>1 кил.<br>(в сантимет-<br>рах) |
|----------------------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Минусинск . . . . .  | 240,32                          | —                              | —                                           | —                                                       |
| Красноярск . . . . . | 131,72                          | 108,156                        | 426                                         | 25                                                      |
| Енисейск . . . . .   | 62,30                           | 67,057                         | 418                                         | 16                                                      |

Таким образом среднее плесо Енисея отличается несколько большим падением, чем среднее плесо не только Оби, но и Иртыша.

В отношении колебания уровня воды за период наблюдений с 1902 до 1924 г. Енисей допускает превышение горизонтов до 804 сантиметров.

| П У Н К Т Ы          | Годы на-<br>блюдений | Показания водомерной<br>рейки |                  |                |
|----------------------|----------------------|-------------------------------|------------------|----------------|
|                      |                      | Наивыс-<br>ший<br>гориз.      | Низший<br>гориз. | Превы-<br>шен. |
| Минусинск . . . . .  | 1902-1924            | 644                           | 36               | 680            |
| Красноярск . . . . . | 1902-1924            | 851                           | 47               | 804            |
| Енисейск . . . . .   | 1902-1924            | 658                           | —2               | 660            |

Что же касается многоводности и водоносности Енисея, то с этой точки зрения он является лучшей рекой Сибири и одним из самых могучих потоков атлантико-арктической группы.

| ПУНКТЫ                                          | Даты наблюдений<br>(нов. ст.) | Расход в куб. метр. | Средн. скорость течения (метр.) | Средний уклон | Горизонт | Ширина реки в метрах |
|-------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------------------|---------------|----------|----------------------|
| Красноярск                                      | 27/V-1910 г.                  | 9512                | 1,83                            | 0,00025       | 533      | 747                  |
|                                                 | 17/VI-1910 "                  | 8654                | 1,75                            | "             | 401      | —                    |
|                                                 | 18/VI-1916 "                  | 22000               | 3,41                            | "             | 851      | 963                  |
|                                                 | 24/VI-1906 "                  | 18700               | 2,99                            | "             | 678      | —                    |
|                                                 | 19/IX-1910 "                  | 3445                | 1,05                            | "             | 113      | —                    |
|                                                 | 27/IX-1910 "                  | 2404                | 0,77                            | "             | 47       | —                    |
|                                                 |                               |                     |                                 |               |          |                      |
| Маклаково<br>(1199 километров от устья Кемчика) | 25/VII-1912 г.                | 14621               | 1,44                            | —             | —        | 1395                 |
|                                                 | 3/IX-1912 "                   | 11826               | 1,34                            | —             | —        | —                    |
|                                                 | 28/IX-1912 "                  | 7303                | 1,04                            | —             | —        | —                    |

Скорость продвижения паводков в плесе Минусинск-Красноярск почти вдвое превосходит быстроту их распространения в верхне-иртышском плесе, достигая 213 километров в сутки, а в плесе Красноярск-Казачинский порог почти сравнивается с верхне-иртышской, не опускаясь ниже 120 кил.

По своему режиму, по характеру русла и мощности Енисей является наиболее строгой рекой Сибири. Из его огромных притоков (Ангара или Верхняя Тунгузка по длине превосходит Каму—1 893 километра), придающих его структуре поразительно односторонний характер, судоходны лишь Туба (122 кил. в большую воду) и Ангара. Верхний участок Ангара от Байкала до Братского Острога (658 кил.), отличающийся ровными глубинами и зависящими от таяния снегов на байкальских гольцах июньскими паводками, находится в ведении Селенгинского пароходства. Средний на протяжении 300 километров порожист и несудоходен, а на низовом поддерживается сообщение Сибирским пароходством до Мурского Порога (429 кил. от устья).

Отдельными рейсами по специальным заданиям пароходы отправляются „за графитом“ в Курейку на 120 кил. от устья, с грузом на прииска в Подкаменную Тунгузку и ее приток Вельмо, а также (местного союза кооперативов) в Нижнюю Тунгузку, для доставки товаров на фабрики кооперативного союза, а один из пароходов обыкновенно выделяется для плавания в Енисейском заливе по обслуживанию рыбаков.

Заканчивая этим краткий, беглый обзор судоходного состояния главнейших сибирских рек, необходимо сказать

что даже приведенных данных достаточно для того, чтобы оценить значение этих огромных артерий края, во многих его частях по-прежнему остающихся единственной связью окраин с окружным или областным центром. Даже после проведения железнодорожной магистрали и ее под'ездных путей, сибирские реки не потеряли своего самостоятельного значения и требуют лишь для сохранения и улучшения своих эксплуатационных качеств надлежащих забот об их техническом состоянии, имеющем значение не только для безопасного плавания судов, но и для выработки более дешевых фрахтов.

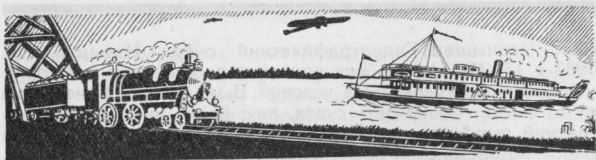
## Л и т е р а т у р а.

Для лиц, интересующихся вопросами режима рек, учета и поддержания их эксплуатационных качеств можно рекомендовать следующие пособия общего и специального значения:

1) Проф. А. И. Воейков: „Климаты земного шара“ СПб. 1884, где содержатся данные для ответа и возражений на составившую эпоху по своим мрачным выводам о постепенном обмелении и пересыхании рек работу немецкого ученого Векса. 2) Э. Брикнер. Баланс круговорота воды на земле „Почвовед“. 1905 г. и 3) его же: „Осадки, сток и испарение“. 4) Кроме монументального, давно вышедшего из продажи труда проф. Ф. Г. Зброжека: „Курс водных сообщений“, вопросы о режиме рек и о значении для него климатических и орографических условий разбираются: 5) брошюрой проф. Б. Н. Кандиба: Внутр. Водн. Сообщения, вып. 1: свойства рек в естествен. состоян. Петроград. 1922 г.; 6) Книжкой инж. А. А. Труфанова: „Речная гидрология“ М. 1923 г. 7) Капитальным трудом неугоминого Е. В. Оплокова: „Режим речного стока в бассейне верх. Днепра“, ч. 1, 1904 и ч. II, 1914 г. В обоих последних трудах указания на литературу вопроса. 8) Описания специальных приборов реометрического значения и методов обработки полученных ими измерений см.: проф. Н. Д. Тяпкин. „Приборы для определения скорости и расходов воды в открытых руслах“. 9) След. иметь в виду: В. В. Никольский. „Принципы водного строительства России“.—10) Необходима „Общая логика рек“ Д. А. Богданова, изд. 2. М. 1925 г.—Ст. 11) Гельман. Гидрология. 12) Специально для изучения сибирских рек

М. С. Чернышев. Гидрографический очерк Иртыша, изд. 1887 г. 13) Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. II (Обь—Енисейский путь) и XVII. Обзор сиб. судох. рек; Вып. 36-й „Обь—Енисейский путь“, состав. Е. В. Близняк и вып. 46: „Описания работ по обстановке работ фарват. реки Енисея“, составлен инженером Е. В. Близняк. 14) Наконец, любопытно ознакомление с „Учебно лоцманскими картами р. Иртыша“, составлен. с 1922—1925 г.г. И. А. Бовиным, изд. „Управ. Внут. Водн. Путей Сибири“ и 15) для учета расстояний необходимо изданное тем же „Управлением“ „Маршрутное описание водных путей Сибири“, Омск—1925.





Проф. Н. Д. Тяпкин.

## Очерк Сибирских Путь Сообщения.

### I. Существующие виды транспорта и организация управления.

В Сибирском крае существуют все виды транспорта: железнодорожный, водный и гужевой; кроме того на очереди поставлен вопрос об устройстве постоянных направлений воздушного транспорта.

А. Сеть **Сибирских железных дорог** разделена в административном отношении на две дороги:

1. Омская жел. дорога в границах: Челябинск и Тюмень—Новосибирск (включительно), со всеми имеющимися на этом протяжении ветвями;

2. Томская жел. дорога в границах: Новосибирск (исключая)—Иннокентьевская (включительно), также со всеми ветвями на всем этом протяжении.

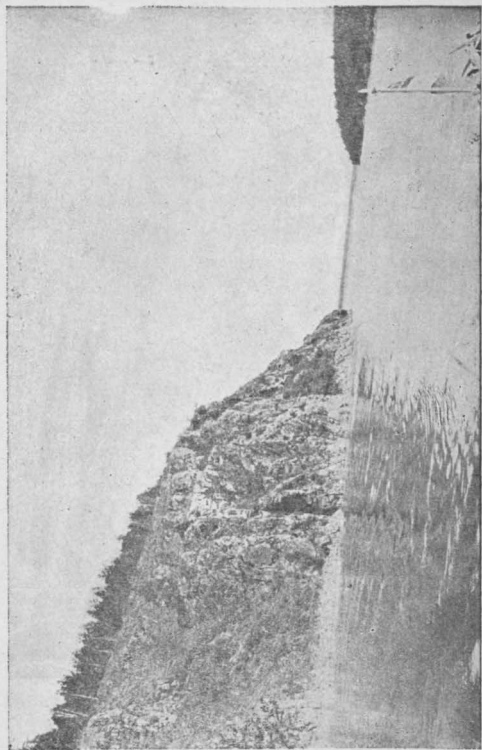
Правления дорог соответственно находятся в Омске и Томске.

Б. **Западно-Сибирское Государственное Речное Пароходство** обслуживает своим транспортом нижеследующие водные пути,—расположенные на территории Сибири, Киргизской Республики и Уралобласти:

1. Обь-Иртышский бассейн (река Обь с притоками—Иртыш, Тобол, Тура, Тавда, Сосьва, Конда, Лозьва, Бия, Чарыш, Томь, Чулым, Чая, Кеть, Вас'юган, Тым, Вах, Юган);

2. Енисейский бассейн (р. Енисей с притоками—Туба, Ангара, Малый Кас, Курейка).

Во главе управления стоит находящееся в Новосибирске Правление с Председателем, коммерческим директором и техническим директором.



Атамановский Бык (Енисей).





**В. Управление Внутренних Водных Путей Сибири** находится в настоящее время в Новосибирске; все линейное управление подразделяется на технические и инспекторско-судоходные участки. Оно обслуживает:

1. Реки—Обь, Бию, Катунь, Чарыш, Томь, Чулым, Кеть; Черный Иртыш, Иртыш, Тобол с Турой и Тавдой, Конду, Сосьву и некоторые второстепенные притоки.

Енисей, Тубу, Ангара, Тунгуски (частично) Кеть. Селенгу, Орхон.

2. Озера—Нор-Зайсан, Байкал.

3. Реку Лену с притоками—временно, впредь до образования здесь самостоятельного управления, находящегося в настоящее время в периоде организации.

До передачи золотых приисков иностранной концессии на управлении лежал лишь судоходный надзор; техническая же часть и пароходство по рекам Ленского бассейна находились в ведении общества „Лензолото“.

**Г. Сибирским местным транспортом** (гужевые тракты грунтовые и шоссейные) ведает Краевое Управление (Сибкраймес), также находящееся в Новосибирске. Оно обслуживает в настоящее время следующие государственные тракты, разделенные на шесть технических участков: 1) Московский, 2) Чуйский, 3) Усинский, 4) Якутский, 5) Братский, 6) Тункинский и Верхне-Удинск—Кяхтинский.

Все виды транспорта возглавляются Уполномоченным Народного Комиссара Путей Сообщения по Сибири (УЦ-СИБ) с местонахождением управления в Новосибирске, как краевом центре.

Оперативная работа по каждому виду транспорта находится в ведении соответственных правлений и управлений. УЦ-СИБ, согласно особого положения является главным и ответственным перед НКПС представителем по транспорту в краевых учреждениях Сибири; на него возложен контроль и инспектирование всего транспорта (как находящегося в эксплуатации, так и строящегося); он регулирует возникающие между различного рода транспортными учреждениями вопросы.

Районный комитет (РК) — междуведомственный орган НКПС, основной задачей которого является регулирование массовых перевозок по всем видам транспорта, составление перевозочных планов, использование наличного вагонного и паровозного составов для перевозок и затребование через НКПС дополнительного состава с других дорог, если своих оказалось бы недостаточно для выполнения намеченного

задания; установление железнодорожно-водных перевозок и выяснение состояния и готовности гужевых дорог для определившихся массовых перевозок. Председателем комитета состоит, по совместительству, УЦ-СИБ; членами комитета — государственные промышленные и торговые учреждения и организации, а также кооперация, являющиеся клиентами транспорта.

По всем видам транспорта имеются профсоюзы, отстаивающие интересы служащих и рабочих в вопросах труда и зарплаты. Органы профсоюзов ведут культурную работу (лекции, собеседования, библиотеки, кинофотографические сеансы, концерты и т. п.) в особых помещениях или специально построенных для сего клубах для транспортных рабочих и служащих.

## **II. Местный сибирский транспорт.**

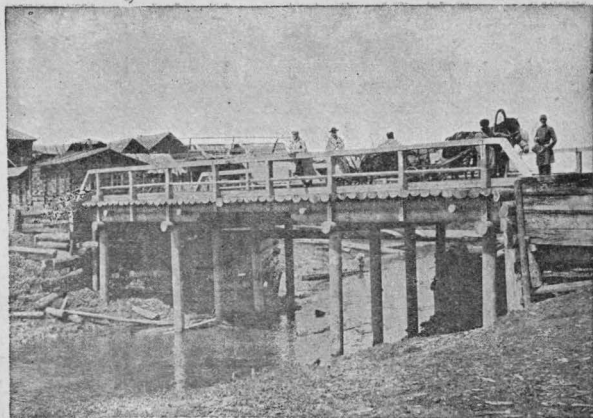
Гужевые дороги Сибири делятся на тракты государственного и местного значения; содержание дорог государственного значения ложится на бюджет СССР, так как степень исправности этих путей отражается на экономике всей страны.

Всех гужевых дорог в Сибири, не считая дорог проселочных, насчитывается свыше 23.500 км.; из них 5.079 км. дорог государственного значения, при чем только 3.296 км. находятся в непосредственном ведении Сибкраймеса, остальные 1.783 км. отнесены к дорогам местного значения.

В европейской части СССР, при очень развитой сети железных дорог (2,65 км. на 100 кв. км. площади), даже тракты крупного государственного значения играют роль, главным образом, дорог под'ездных. В Сибири же, при чрезвычайной бедности ее железнодорожными путями (всего 0,08 км. на 100 кв. км. площади), гужевые дороги государственного значения служат единственными магистралями, связывающими отдаленные экономические районы.

Таким образом, экономическое значение сибирских путей очень велико: тракты государственного значения как бы заменяют отсутствующие железные дороги, а потому и требуют к себе особого внимания, как в отношении строительства, так и эксплуатационного обслуживания.

Предстоящее увеличение торговли с Монголией, стремление поднять и удешевить добычу золота в Витимском районе, а также и новые открытия золотonosных месторо-



Мост через речку Салду (Усинск. тракт).



Усинский тракт.



ждений в верховьях р. Алдана—уже поставили на очередь вопрос о срочном улучшении сибирских дорожных путей.

В число трактов государственного значения, находящихся в ведении Сибкраймеса, включаются:

А. Торговые пути с пограничной Монголией: а) Чуйский—544 км., б) Усинский—317 км., в) Тункинский—224 км., г) Кяхтинский—237 км.

Б. Пути, связывающие Сибирь с Ленским золотопромышленным районом и Якутской республикой: а) Якутский—401—км., б) Братский—274 км., в) Илимский—252 км.

В. Московский тракт на протяжении 1067 км., при обшей его длине в 2.850 км.

Означенные тракты пролегают: Чуйский—от г. Бийска до г. Кош-Агача; Усинский—от г. Минусинска до с. Н.-Усинское; Тункинский—от ст. Култук Забайкальской ж. д. чрез с. Тунка до с. Монды; Кяхтинский—от В.-Удинска до с. Кяхты; Якутский—от г. Якутска до с. Качуг на р. Лене, далее вдоль берега р. Лены до с. Жигалово; Братско-Илимский—одно из направлений Ленской жел. дороги—от ст. Тулун Забайкальской жел. дор. чрез с. Братский Острог и с. Б. Мамыри до с. Усть-Кута р. Лене.

Количество грузов, двигавшихся в Ленский край для, 1910 года, было:

|                              |                                         |
|------------------------------|-----------------------------------------|
| Якутский тракт. . . . .      | 1.270.000 п. (из них хлеб.—316.000 п.), |
| Шелашниковский *)тр. . . . . | 1.301.000 п. (из них хлеб.—563.000 п.). |
| Илимский тракт. . . . .      | 300.000 п. (из них хлеб.—100.000 п.)    |

Всего . . . . . 2.871.000 п. (из них хлеб.—979 000 п.).

Общее количество ввозимых грузов для 1915 года достигало до 3.000.000 пудов. Вывоз, главным образом, по Якутскому тракту достигал всего 3.500 пуд. (1910) и 50.000 пуд. (1915), но по стоимости значительно превышал ввоз (золото, пушнина, мамонтова кость).

В последние годы работает только Якутский тракт, грузонапряженность которого определена в 1.500.000—2.000.000 пуд. государственных и кооперативных грузов.

Торговля с Монголией в годы революции прекратилась, но за последние годы вновь начала оживать. До войны в Россию привозились шерсть, пушнина, кожсырье и скот; вывозились предметы обрабатывающей промышленности—хлопчатобумажные и шерстяные ткани, металлические из-

\*) Тракт, действовавший в довоенное время и ныне не поддерживаемый,—от ст. Тиреть Забайкальской жел. дороги чрез г. Балаганск до ст. Жигалово на р. Лене.

делия, выделанные кожи и чай; по количеству грузов монгольские тракты характеризовались так:

Чуйский . . . привоз в Рос.—до 326.000 п., вывоз—до 41.000 п.;  
Усинский . . . " " " 241.000 п. " " 69.000 п.;  
Тункинский " " " свыше 50.000 голов скота;  
Кяхтинский, как бывший еще недавно единственным связующим звеном в торговле с Китаем, имеет большее экономическое значение.

**Насыщенность Сибири автомашинами** чрезвычайно мала, всего их имеется 239, т. е. 1,4% от всех машин, находящихся в европейской части СССР, при чем вполне исправных — не более 100 штук на всю территорию Сибири. Программой предстоящего капитального строительства предполагается:

1) Имеющиеся тракты государственного значения, грузонапряженностью свыше 16.500 тонн, общим протяжением 2314 км., обратить в шоссейные дороги облегченного типа, удобные для автомобильного движения.

2) Земляные тракты, ныне местного значения, не имеющие грузонапряженности свыше 10.000 тонн, общим протяжением 7059 км. обратить в дороги с одеждой из гравия и признать их дорогами государственного значения второго разряда.

3) Важнейшие подъездные пути к станциям железных дорог и пристаням больших рек с грузонапряженностью не менее 8.200 тонн, протяжением до 4136 км., перестроить в дороги с гравийным или улучшенным грунтовым полотном, в зависимости от местных условий и значения.

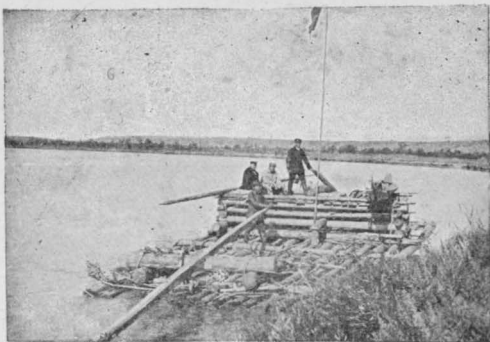
### **III. Водные пути Сибири.**

Внутренние водные пути бассейнов расположенных в Западной Сибири рек и озер составляют:

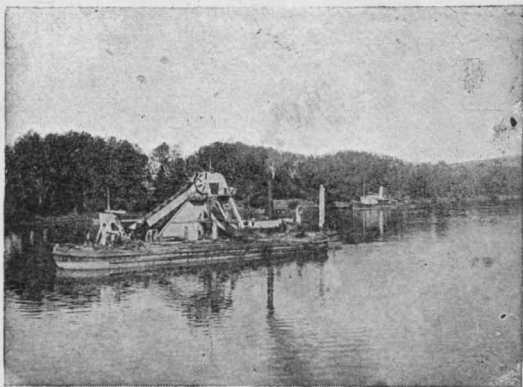
А. В пределах Монголии и Китая сплавных—1143 и судоходных—1572, всего—2715 км.

Б. В пределах Западно-Сибирского Управления Внутренних Водных Путей (СИБВОДПУТИ) сплавных—27.350 и судоходных—27.119, всего—54.475 км.

Таким образом, общая длина всех водных путей рассматриваемых бассейнов определяется: сплавных—28.498 и судоходных—28.692, всего—57.190 килом. По бассейнам соответственно:



На плоту через Больш. порог (Енисей).



Землечерпательница (Сиб. XV) в Минус. протоке.





|                                  |            |       |        |
|----------------------------------|------------|-------|--------|
| 1) Иртышский . . . . .           | 8.816      | 9 465 | 18.281 |
| 2) Обский (без Иртыша) . . . . . | 6 779      | 8.149 | 14.928 |
| 3) Енисейский . . . . .          | 10.857     | 7.308 | 18.165 |
| 4) Байкальский . . . . .         | 2.046      | 3.770 | 5.816  |
| <hr/>                            |            |       |        |
| Всего . . . . .                  | 57.190 км. |       |        |

К этому протяжению необходимо добавить еще, хотя и временно 7.809 км. путей Ленского бассейна обслуживающего лишь судоходным надзором.

Из всего означенного протяжения (54.475 км.) только 23 проц. (т.-е. 12.540 верст) обслуживаются технически.

Техническое обслуживание Ленского бассейна в настоящее время организуется с образованием особого Управления водопутей.

Последние навигации на реках Сибири по физическим условиям были в общем благоприятными для судоходства и, следовательно, возмещающими до некоторой степени недостаточность обстановки.

При дальнейшем увеличении грузооборота и удлинении рейсов необходимы значительное увеличение в количестве и улучшении в качестве обстановки.

Техническое обслуживание водных путей, за недостатком опускаемых средств, заключается, главным образом, в развитии и улучшении обстановки, дноуглубительных работах, поддержании имеющихся затонов и то только в верхних и средних частях наиболее интенсивных по судоходству рек; низовые участки остаются в естественном состоянии.

Дноуглубительные работы производились до сих пор главным образом по расчистке затонов и только в 1925 г. были поставлены две машины на транзит; значительного улучшения этих работ нельзя ожидать и в ближайшее время.

Технический флот составляют 186 судов; из них: судов и снарядов с механическими двигателями—89; непаровых-металлических—52, деревянных 45; ежегодно работает не более 85 судов, остальные находятся в резерве.

В ведении Управления находятся мастерские и затоны первого разряда: Павлодарский на р. Иртыше и Самусьский на р. Томи; судоремонтные (мелкие) мастерские в затонах Тюменском, Семипалатинском, Гоньбинском, Красноярском и Иркутском.

Пятилетним планом восстановительных работ предполагается привести водные пути Сибири в состояние, соответствующее размерам работ на них, бывшему в 1913-16 годах, годах наибольшего развития судоходства в Сибири.

Кроме того, намечены очередные работы: а) по расчистке Осиновских порогов на р. Енисее, б) по улучшению судоходных условий р. Иртыша и р. Оби, в) устройству обходного канала на Большом Пороге р. Верхнего Енисея, г) устройству гавани и затонов в г. Енисейске.

Для обслуживания Карской экспедиции (Сев. морск. путь) признано необходимым устройство Усть-Енисейского порта в низовьях р. Енисея и Нового Порта в устье р. Оби

#### **IV. Сибирский железнодорожный транспорт.**

В состав железнодорожной сети Омской жел. дороги входят нижеследующие участки:

##### **А. Главная линия.**

- а) Тюмень-Куломзино (одноколейная) протяжением . . . . . 567,43 км.
- б) Куломзино-Татарская (включит.) (двухколейная) . . . . . 173,43 "
- в) Татарская (искл.)-Новосибирск. (вкл.) (двухколейная) . . . . . 457,00 "

##### **Б. Челябинская линия.**

- а) Челябинск-Куломзино (одноколейная) протяжением . . . . . 790,32 км.

##### **В. Славгородская линия.**

- а) Татарская-Павлодар (одноколейная) протяжением . . . . . 503,74 км.

##### **Г. Алтайская линия (одноколейная).**

- а) Уч-к Новосибирск-Семипалатинск . . . . . 652,95 км.
- б) Уч-к Алтайская-Бийск . . . . . 147,04 "

##### **Д Ветви (одноколейные) . . . . . 62,67 км.**

Всего. 3.354,60 км.

Из них двухколейной . . . . . 630,43 км.  
" одноколейной . . . . . 2.724,17 "

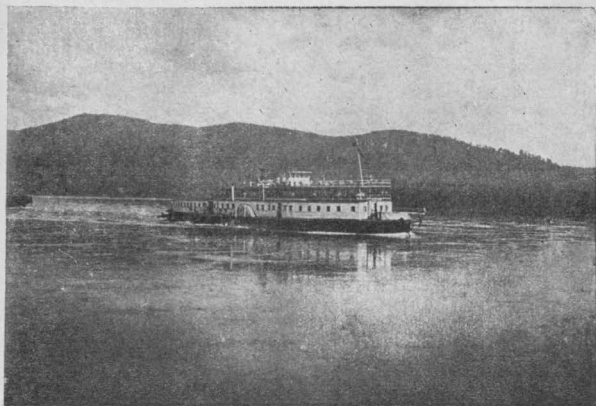
В состав сети Томской железной дороги входят:

##### **А. Главная линия (двухколейная).**

- а) Новосибирск (искл.) Иннокентьевская (включительно) протяжением: . . . . . 1.842,30 км.



Гора „Тепсей“ (устье р. Тубы).



На Енисее.



---

**Б. Кольчугинская** (одноколейная).

а) Юрга-Кольчугино. . . . . 197,20 км.

**В. Ветви** (одноколейные). . . . . 140,49 „

Всего. 2.179,99 км.

Из них двухколейной . . . . . 1.842,30 км.

„ одноколейной . . . . . 337,69 „

Кроме того строящаяся Ачинск-Минусинская ж. д. (одноколейная), которая перейдет к Томской ж. дороге в октябре с. г., протяжением 459,79 км.

Приведенные длины существующих в Сибирском крае железнодорожных линий еще более усиливают указанное выше впечатление чрезвычайной бедности Сибири железнодорожными путями.

Главной задачей настоящего времени является прежде всего планомерное приведение основного капитала транспорта (полотно, путь, мосты, здания, водоснабжения и др.) в нормальное состояние и одновременно с этим усиление его технического оборудования в размерах, вполне покрывающих быстро растущие потребности в перевозках.

В виду того, что задача вывоза из Сибири малоценной сельскохозяйственной продукции останется еще на долгие годы основной, необходимо все усилия основного капитала транспорта вести с расчетом на такое уменьшение себестоимости перевозок, чтобы развить экспорт дешевого сибирского сырья.

Помимо вышеуказанных задач, приходится в ближайшем же будущем иметь в виду необходимое развитие сети сибирских железных дорог для вовлечения в экономическую жизнь новых районов, чего ожидают свободные земельные площади, годные для сельскохозяйственной культуры, а также неиспользованные леса и недра.

Имеющийся, как один из вариантов, перспективный план капитального железнодорожного строительства (на 10—15 лет) согласовывается и увязывается в настоящее время с планами колонизации, использования лесных богатств и индустриализации Сибири, а затем подвергнется обсуждению как заинтересованных, так и открытых общественных собраний, после чего поступит на рассмотрение и разрешение соответственных высших учреждений СССР.

## Литература.

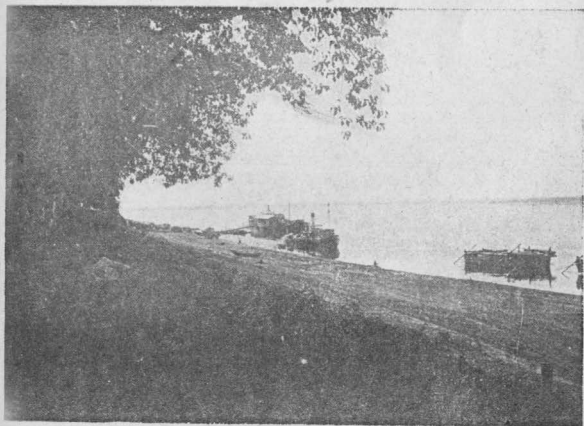
Вследствие ограниченного объема настоящей краткой статьи о путях сообщения приходится в данном случае ограничиваться лишь указанием тех очередных задач железнодорожного транспорта, которые подлежат выполнению в самом ближайшем времени. Но вместе с тем следует при этом указать на две статьи, относящиеся к железнодорожному транспорту, характеризующие историческую часть постройки Сибирской жел. дороги и постепенное улучшение жел. дорожного транспорта после тяжелых лет хозяйственной разрухи.

а) И. К. Цакни. История сибирских железных дорог (Спутник пассажира по железным дорогам. Издание газеты „Сибирский Гудок“, 1925 г.). б) В. Г. Сафонов. Железнодорожный транспорт в 1920—1925 годах.





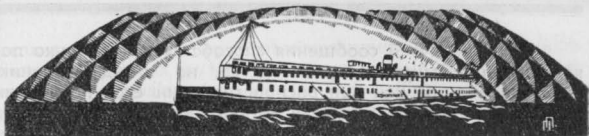
Набережная в Енисейске.



Пристань в г. Енисейске.







М. П. Горлов.

## Эволюция Сибирского Пароходства.

**Влияние путей на развитие жизни края.** В процессе создания из разрозненных и враждебных племен стройных общественных и государственных союзов проблема естественного состояния, а тем более технического развития путей сообщения и связи всегда занимала первенствующее место.

Излишне добавлять, что особо важное значение приобретает эта проблема для обширных стран, где борьба с огромным пространством составляет одну из первостепенных задач в жизни и организации народов. Именно таково положение с путями сообщения в СССР, вся история образования коего протекала под знаком преодоления пространственных затруднений. Столь же серьезна роль характера и развития путей в странах, обладающих крупными, важными для жизни метрополии, но отдаленными колониями, рассеянными в разных частях света, как, например, в Англии. Для того, чтобы иметь правильное суждение о роли регулярно налаженного морского транспорта в жизни этой страны, достаточно указать на прекращение целым рядом ее округов посева овса, после установления срочных рейсов в американские колонии, производившие этот хлеб с избытком. Сооружение средне-азиатской железной дороги развило в Туркестане хлопководство. Благодаря развитию сперва пароходства, а затем рельсовой колеи, миллионы переселенцев хлынули в Сибирь, произведя крупный переворот в хозяйстве приречной лесостепи. Те же пути вызвали экспорт сибирской и кубанской пшеницы, создали экспорт сибирского сливочного масла, донецкого и кузнецкого угля, уральского железа, бакинской нефти, добычу марганца в Чиатурах (Закавказье) и т. д.

---

Развитие путей сообщения способствует не только появлению и повышению производства, но и удешевлению и регулированию цен при распространении его продукции на места потребления даже в отдаленных от производства районах. Пути связывают в международном товаро-торговом обороте страны с интенсивной промышленностью и отсталым хозяйством, отдаленные уголки со странами передовой цивилизации и высокой культуры. Хорошо и густо развитые дороги сглаживают продовольственные затруднения в периоды недородов, облегчают ведение военных операций и т. д. Наоборот, недоразвитие путей или расстройство их работы не замедляет отражаться на жизни области или страны, отторгая их от общего государственного или мирового общения, обрекая население на голод при местном неурожае и ведя к проигрышу военные предприятия и к упадку добычи и производство. Примерами в этом направлении могут служить с трудом ликвидируемые последствия волжского неурожая 1921 г., русско-японская война и судьба ленско-витимской и алданской золотопромышленности, обреченной на полный застой в условиях восточно-сибирского бездорожья.

Таким образом, крупное значение путей сообщения в жизни народов и их влияние, как регуляторов хозяйства и проводников цивилизации и культуры, настолько неоспоримо, что занимавшиеся анализом этого вопроса историки и социологи с восхищением сравнивают значение, например, парового транспорта с влиянием на человечество книгопечатания (Маколей), а появление „изобретенного целой нацией механиков“ локомотива признают „более способствовавшим сближению людей, развитию в них человечности и культуры, чем идеи философов, поэтов и пророков с самого начала мира“ (Бокль).

### **Роль водных путей.**

Как естественные, не требующие больших расходов на содержание и развитие самого пути, морские и речные сообщения поэтому являются самой древней формой взаимной транспортной связи племен и народов и обуславливают собой три фазы цивилизации и последовательно развертывавшейся в истории человечества культуры: речной морской и океанической, в полном смысле слова кругосветной. По мере развития техники и под'ема хозяйственной жизни страны или государства, большой прилив разнородных грузов, во-первых, перерастает грузоспособность малого каботажного или маломерного флота речных путей в естественном состоянии последних, а во-вторых, вызывает усиленное строительство и

развитие железных дорог, оттягивающих к себе большинство ценных и срочных грузов и сводящих водные, а особенно речные, пути к под'ездным, как бы служебным. Дальнейшее увеличение грузооборота, или в силу временного недостатка подвижного состава, или за перегруженностью провозной способности железных дорог, ведет к естественной дифференциации грузового потока между железной дорогой, удерживающей за собой ценные и срочные доставки и водой, исполняющей перевозки массовых, далеких, громоздких грузов. В этом случае, вслед за первоначальным, основным требованием к транспорту—безопасностью, а затем, срочностью перевозки, выступает требование ее дешевизны. Эволюция транспорта в этой стадии ведет уже к борьбе его орудий за фрахтовые ставки. Не трудно понять, что в применении к массовым, дешевым и далеким грузам выигрыш неминуемо остается за водным путем, но требует от последнего, как обеспечения дешевизны, так и большого размаха одновременного передвижения доверяемых ему грузоперевозок. Такое требование достигается выработкой типа большемерных судов с наименьшими издержками на движение, а также и обеспечением надлежаще обставленных путевыми предостерегательными знаками надежных транзитных глубин и поддержанием чистоты судового хода (фарватера). Удовлетворительное разрешение этих вопросов возвращает и укрепляет первоначальное значение судоходству, временно пошатнутое конкуренцией ж. д. Примером такого значения для страны судоходства может служить блестящее развитие пароходства по Волге и рекам ее системы. Независимо от неудачно выбранного потоком направления во внутреннее море (к слову сказать, обеспечившее его флот топливом и грузом), счастливое географическое распространение этой, „как Невский проспект, обставленной и освещенной“, реки по основным культурно-хозяйственным центрам государства обеспечило ее, как транзитным, так и местным грузом, а развитие судоходного промысла повлекло к выработке форм подвижного состава, не превзойденных флотом рек какой-либо другой части света.

#### **Развитие Си- бирского па- роходства.**

Значение Сибирских рек, как фактора в процессе собирания и перемещения грузов, увеличивается еще тем, что доступные в течение пяти-шести месяцев, они в целом ряде областей и районов являются единственным способом и средством внутренней связи отдаленных окраин с окружающим или краевым центром и, следовательно, единственным путем

---

культурного экономического обмена, а их считавшееся до последнего времени неудачным направление к Северному Ледовитому океану, в наше время, с утратой, кроме Ленинграда, всех Балтийских гаваней, в деле общего государственного торга и хозяйства приобретает исключительную важность. Подобно тому, как в свое время развитие волжского пароходства в корне изменило объем и направление нашей внешней хлебной отпускной торговли, налаживающаяся связь Сибири по ее рекам с внешним миром может оказать существенное влияние экспортом сибирского хлеба, леса, сырьевых продуктов животноводства, а также сливочного масла, во-первых, на указанное развитие соответственных отраслей промысла и хозяйства, а, во-вторых, и на изменение направления этих грузов, удешевляющее способ перевозки.

Это будущее зависит от настоящего, так же, как последнее уясняется и вытекает из прошедшего.

В этом отношении постепенно развивавшееся сибирское судоходство и пароходство прошлою через те же фазисы и ступени своего последовательного совершенствования, какие отличаются бытие и эволюцию водных сообщений в других районах СССР и прочих странах.

Человечество вообще медленно идет по пути прогресса. Сколько людей мучилось, калечилось и утонуло в грязи сухопутного бездорожья, пока, наконец, Мэк Адам не научил их делать мостовую? Сколько веков пробежало до тех пор, пока на известные еще римлянам рельсы Стефенсоном не был поставлен паровоз, сменивший запаленную непосильной работой лошадь? В этом отношении пароходство не составляет исключения. И здесь пар недавно сменил весло, бечевую лямку или конную тягу. Первоначальное плавание русских находников к „Оби великой“ совершалось в „малых кочах“, посильных для перетаскивания их по „волокам“ из одной реки в другую. Неудачные и неуклюжие большие морские парусники английского „Общества купцов искателей для открытия земель и владений неведомых“, обшаривших по „незатворимой дороге“ при Иване Грозном весь русский север, по большей части не достигали Оби, гибли, затирались льдинами или возвращались, не входя в речные устья. Поэтому следующей формой судна на сибирских реках явился примитивный досчаник, на котором вплоть до XIX века наряду с „кочами“ и легкими „каюками“ совершалась колонизация, шла примитивная торговля и предпринимался промышленный поиск „за рыбьим зубом“ (бивни мамонта), „соболем“ и прочими видами ясака.

В начале XIX века появились „коноводки“. На быстрых плесах Иртыша, Оби или Енисея коноводки не справлялись при „взводе“ (т. е. против течения), а потому сфера их деятельности ограничивалась лишь плаванием преимущественно на среднем и низовом течении Иртыша и продолжалась до конца сороковых годов.

В это время в России происходил крупный транспортный перелом. Дело в том, что после изобретения Фультона, в Англии понадобилось ровно 33 года для того, чтобы, преодолев апатию консервативных английских деловых сфер, собрать складочный капитал, для организации в 1840 году первого солидного пароходного предприятия „Кунар“ (пароходы „Лузитания“, „Мавритания“ и др.), работающего до сих пор. Группа капиталистов этого предприятия совместно с так называемой „Нидерландской“ компанией выделили как бы концессионное ядро, для получения права эксплуатации р. Волги. Во главе дела учредителями был поставлен англичанин Д. И. Кейли, образовавший уже в Петербурге крупную и солидную акционерную пароходную компанию под фирмой „Пароходное общество по Волге“, учр. в 1843 г., названную так в виду того, что устав предприятия был утвержден 7 сентября 1843 г. Николаем 1-м, признавшим, „самое дело весьма полезным“. Почти в то же время, в виду отказа Кейли от привилегий на монополию, было опубликовано распоряжение о прекращении рассмотрения Главным Управлением Путей сообщения и Публичных Зданий всех ходатайств монопольного характера и о представлении свободного права учреждать на всех реках России буксирное пароходство.

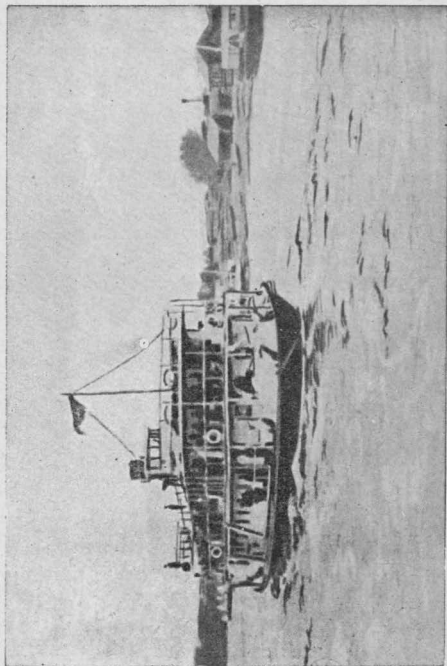
Таким образом, английская предприимчивость и, по преимуществу, иностранный капитал победили недоверие к новому виду транспорта. Через 3 года после Англии, организовавшей морскую компанию, русское речное пароходство становилось на твердую почву. Одновременно с развитием деятельности „Пароходного Общества по Волге“, учр. в 1843 г., непрерывно проработавшего (впоследствии уже в качестве одного из самых передовых пассажирских пароходств) вплоть до национализации флота, как на Волге, так и на других реках ее системы, стали возникать крупные пароходные предприятия, ободряемые успехом первого пионера. Этот успех, в связи с начавшимся после отмены крепостного права оживлением местного хозяйства, стал быстро вызывать к жизни учреждение пароходств, вытеснивших не только людскую, но и конную тягу и в бассейнах прочих

рек. Подобно тому, как первому крупному почину „Общества по Волге“ предшествовал ряд мелких попыток завести пароходство, на реках Сибири первый опыт выпустить пароход относится к 1838 г., при чем здесь колыбелью сибирского пароходства, судоходства и судостроения является связанная с Уралом и Камой расположенная на р. Туре—Тюмень. В этом году тут был сооружен первый в Сибири небольшой пароход „Основа“, а год спустя был собран выписанный из Бельгии и доставленный частями маленький буксирный пароход „Ермак“, проработавший с „Основой“ около 20 лет, почти до 1860 года. В 1862 году был спущен на воду обращенный к работе на верховом плесе собранный пониже Омска пароход „Ура“.

В 1863 г. возникает буксирное пароходство „У. С. Курбатова“, работающее совместно с торговой фирмой Игнатова (в один год с вятским пароходством Т. Ф. Булычева). В 1862 году открывает пароходство „Торговый дом М. Плотников и С-ья“, в 1872 году заводит пароходы тобольский купец И. Н. Корнилов, и пароходство по рекам Сибири начинает усиленно развиваться, насчитывая в 1875 г. в своем составе уже 32 паровых судна и более 100 непаровых барж.

Вслед за буксирным развивается буксиро-пассажирское пароходство, на смену которому в конце первой декады нынешнего столетия возникает специальное товаро-пассажирское пароходство, обслуживающее сообщение между иртышскими и обскими городами специальными пароходами американского типа, оборудованными по образцу и типу волжских, ближе и точнее сказать, камских пассажирских пароходов.

**Пассажирский флот.** Так как нарождавшееся, главным образом, в связи с волной переселенческого колонизационного движения из России на новые земли пассажирское пароходство в Сибири развивалось по преимуществу фирмами, работавшими до того времени буксирным флотом, то большинство действующего ныне товаро-пассажирского каравана этих старых фирм переделано из наиболее сильных буксирных пароходов и имеет поэтому или старые машины или старые корпуса. Только вновь возникшие пароходные предприятия: „Русско-Китайское Общество Пароходства и Торговли“, основанное в 1901 г. для работы по связи Верхнего Иртыша с китайской Монголией да обское пароходство Е. И. Мельниковой, копировавшее и в ос-



Парход „8-е февраля“.





нове и в мелочах размеры, конструкцию, отделку, даже свистки камских пароходов „И. И. Любимова“ заказывали Тюменскому Отд. Камско-Воткинского завода сразу новые двухэтажные пассажирские пароходы американского типа, все же старые фирмы, если так можно выразиться, выводили своих американцев из одноэтажных, по большей части, из буксиряков. Исключением из этого способа постройки у прежних пароходоладельцев служат только пять пароходов. В 1907 году „Торг. Домом М. Плотников и С-я“ были заказаны Сосновицкому заводу „Фицнер-Гампер“ для вновь строившегося 600 сильного парохода „Андрей Первозванный“ (ныне „Карл Маркс“), машина и котлы, а корпус выстроен хозяйственным способом в Тюмени. В 1910 году по заказу Т-ва „Западно-Сибирского Пароходства и Торговли“ был выстроен самарским заводом Журавлева тоже 600 индикаторных сил пароход „Товарпар“ (теперь „Пролетарий“), в 1911 г. фирмой „И. Н. Корнилова Н-ки“ был собран в Тюмени, рассчитанный для эксплуатации верхнего плеса Иртыша пар. „Ф. Корнилова“ („Роза Люксембург“), котлы для коего исполнялись той же сосновицкой фирмой „Фицнер-Гампер“, а машина в 320 инд. сил построена екатеринбургским заводом Ятесъ. Пароход отличался высокой по его корпусу—в 202' длиною—грузоподъемностью и чрезвычайно малой осадкой: 3 чет. 1 вершок порожним и 6 ч. 2 вер. при полной нагрузке—20.000 пудов (333 тонны), но чрезвычайно слабым ходом. Наоборот, плотниковский пароход до последнего времени считался одним из лучших „ходовков“ обь-иртышской системы, а „Товарпар“ („Пролетарий“) по удобству и отделке одним из наиболее заселенных пассажирами пароходов. Тем же „Т-вом Зап.-Сиб. П-ва и Т-ли“ в 1912 г. были выстроены на Коломенском заводе мелководные пароходы „Сарт“ („Жорес“) и „Киргиз“ по 300 индик. сил., размером и видом напоминающие верх. парох. „Крестьянка“ „О-ва по Волге“, но значительно превосходящие ее грузоподъемностью. Пароходы вышли на аршине порожними и на восьми четвертях с полным грузом, при весьма оборотистой машине и размерах корпуса: длина 220', ширина 27' (с кожухами 48') и высота 8'6". Полная грузоподъемность 333 тонны. С указанными эксплуатационными достоинствами пароходы соединяют добропорядочную для сил их машины техническую скорость хода не только вниз, но и при взводе и безупречную изворотливость в узких плесах.

Для того, чтобы подчеркнуть особо сложившуюся в Сибири, в согласии с режимом и техническим состоянием

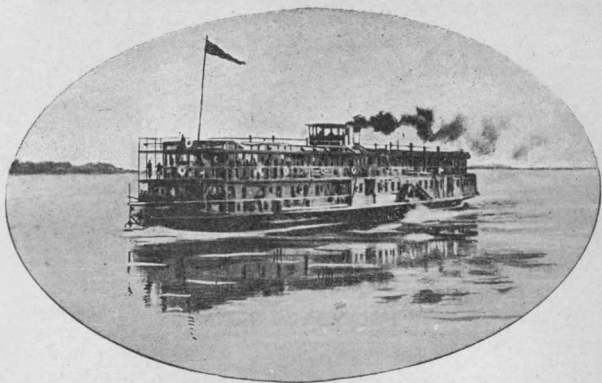
рек, а также с экстенсивностью общего пульса ее дореволюционной жизни—тенденцию пароходовладельцев добиться, хотя бы с явным ущербом для хода, наибольшей грузоподъемности и наименьшей осадки их судов, не лишне указать еще на 2 парохода, выполненные по заказу небольшой вновь народившейся перед войной фирмой местного пароходства „Коншина и Двинаренко“ (того же значения, что б. пароходство Баукина „Дружба“): „А. Буй“ и „5 Октябрь“, размерами и мощностью близкие к „Самаре“ и „Сенгилею“, но значительно превосходящие их по грузоподъемности корпусов, достигнутой, конечно, шириной последних и полнотой обводов.

Практичность сибиряков выступает в этом случае достаточно ярко, но эффект еще усилится, если попробовать сопоставить эти пароходы с такими, принадлежавшими наиболее передовым акционерным обществам волжскими пассажирскими пароходами, как: „Крестьянка“, даже „Гражданка“ и „Красная Звезда“.

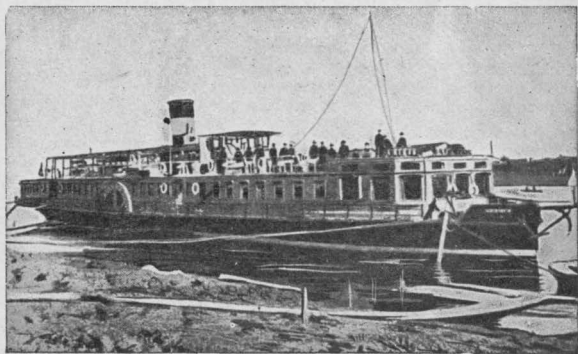
Сопоставление показывает, что не преследовавшие быстроты хода сибирские пароходовладельцы все свое внимание сосредоточили на выработке грузоподъемности и легкости осадки судна. Лучше всего эти рассуждения уяснятся из следующей таблицы:

| Наименование<br>парохода | Размеры кор-<br>пуса |        |        | Мощнос. маши-<br>ны в инд. сил | Грузоп. в тон. | Пассажиро-<br>местимость | Осадка |               | Год и место<br>постройки                        |
|--------------------------|----------------------|--------|--------|--------------------------------|----------------|--------------------------|--------|---------------|-------------------------------------------------|
|                          | Длина                | Ширина | Высота |                                |                |                          | Пор.   | Полн<br>нагр. |                                                 |
| А) Волжская<br>группа.   |                      |        |        |                                |                |                          |        |               |                                                 |
| Кр. Звезда               | 235'                 | 26'    | 9'4"   | 560                            | 285            | 520                      | 4—3    | 9—            | 1913. Бель-<br>гия. Завод<br>Кокериль           |
| „Гражданка“              | 216'                 | 25'    | 8'2"   | 420                            | 200            | 504                      | 4—2    | 8—2           | 1904. Акц.<br>О-во Заводов<br>„Сормово“         |
| „Никитин“ <sup>1)</sup>  | 203'                 | 23'    | 8'     | 300                            | 200            | 306                      | 3—2    | 6—2           | 1902. Н.-<br>Новгор. з.<br>Яковлева             |
| „Самара“ . . .           | 183'                 | 21'    | 6'     | 200                            | 133            | 370                      | 3—0    | 6—2           | 1904. Н.-<br>Новгор.<br>Износков,<br>Зукау и К- |

<sup>1)</sup> Бывш. „Крестьянка“ Парох. О-ва „По Волге“, учр. в 1843 г.



Пароход «Пролетарий».



Тип одноэтажного парохода.



| Наименование<br>парохода | Размеры кор-<br>пуса |        |        | Мощность ма-<br>шины в инд. сил | Грузоп., в тон. | Пассажиро-<br>вместимость | Осадка |             | Год и место<br>постройки |
|--------------------------|----------------------|--------|--------|---------------------------------|-----------------|---------------------------|--------|-------------|--------------------------|
|                          | Длина                | Ширина | Высота |                                 |                 |                           | Пор.   | Полн. нагр. |                          |
| Б) „Сибиряки“            |                      |        |        |                                 |                 |                           |        |             |                          |
| „Киргиз“ . .             | 220'                 | 27'    | 8'6"   | 300                             | 333             | 388                       | 4—0    | 8           | 1912 Коло-<br>менск.     |
| „Р.Люксембург“           | 202'                 | 27'    | 7'9"   | 320                             | 333             | 355                       | 3—1    | 6—2         | 1911 Тюмень<br>(сборн.)  |
| „5 Октябрь“ .            | 217'                 | 25'    | 7'6"   | 240                             | 333             | 458                       | 3—3    | 8           | 1913                     |
| „А. Буй“ . . .           | 196'                 | 25'    | 7'6"   | 180                             | 266             | 439                       | 3—0    | 6—2         | 1910                     |

Следующую группу товаро-пассажирского флота составляют пароходы от 400—600 индикаторных сил, с грузоподъемностью от 350—500 тонн, с пассажирской вместимостью от 450—600 чел. и с технической скоростью хода на средних обьиртышских плесах вниз по течению до 25, а снизу от 14—17 километров.

Наконец, любопытно оттенить, что в связи с начинавшимся перед войной сильным развитием грузового движения из Тюмени фабрикатов, а в Тюмень хлеба и продуктов животноводства, устремившихся к этому пункту трансуральского железнодорожного перевала, а также под влиянием падавших на почве конкуренции фрахтов и такс сибирская судоходная практика учла целесообразность постройки таких конгломератных пароходов, которые с большой пассажирской вместимостью и обычной технической скоростью хода соединяли бы крупную грузоподъемность. Иначе говоря, здесь стал нарождаться тип не „легко-пассажирского“, а в полном смысле слова товаро-пассажирского парохода, сохранявшего, однако, в деревянном фасаде надстроек облик первого.

Представителями этого типа, чрезвычайно практично разрешившего в условиях Сибири проблему синтеза крупной грузоподъемности с большой емкостью пассажирских помещений, служат „выведенные из буксиряков“ пароходы (ныне): „Карл Либкнехт“ и „Коммунист“, перестроенные под

названием „Отец“ (пароходством „И. Н. Корнилова) и „Святой Николай“ (Т. Д. „М. Плотникова и С-ья“). Для уяснения отмеченной сибирской практичности, проявленной при перестройке этих пароходов не в меньшей степени, чем при постройке новых судов верховой группы, необходимо остановиться на анализе ингредиентов их судового целого и сравнить их с соответственными судами волжского бассейна.

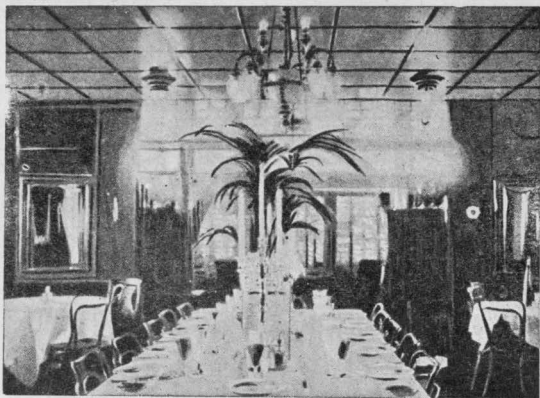
Пароход „Отец“ перестроен в пассажирский на собственной верфи фирмы Корнилова, при чем вновь хозяйственным способом выстроен только корпус, в который дана старая машина и котлы буксирного парсхода того же названия, построенные в Мотовилихе, казенным пушечным заводом в 1893 г. Машина имеет 720 индикаторных сил. Длина корпуса между штевнями 266', ширина 32", высота 10'3"; осадка порожнего 4 четверти 2 вер., при полном грузе (700 тонн) 10 чет. 2 вер.

Пароход имеет двухэтажную надстройку по образцу неоднократно сфотографированных корниловским механиком Ф. В. Вардроппер пароходов „О-ва по Волге“, учрежд. в 1843 г. (типа „Гром“ бывший „Царь“) со сплошным коридорным ходом из 1-го во 2-й класс; каюты односветные, а столовые 1 и 2 кл. в два света.

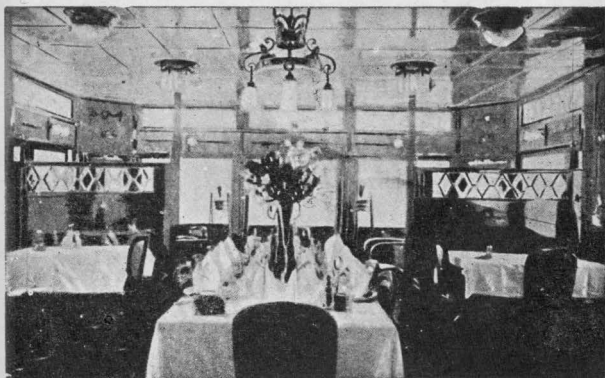
Общая пассажировместимость 872 человека, из коих 72 пассажира помещаются в мягких классах. Грузовых трюмов четыре, при чем два приспособлены ныне для охлаждения температуры сливочного масла. Штурвал и шпиль паровые. Следующий пароход — „Коммунист“, ранее „Св. Николай“, был перестроен „Т. Домом М. Плотников и С-ья“ в 1915 году, при чем в новый корпус поставлена машина в 680 индикаторных сил с буксирн. парохода „Работник“, выпущенная в 1875 году заводом Гуллета, а котлы с парохода „Ростислав“, исполненные в 1903 г. Нельзя не отметить, что пять лет, разделяющие возраст этих судов, были использованы пароходоладельцем, сумевшим и без того легкую постройку и сборку „Отца“ настолько облегчить, что сэкономить в осадке „Николая“ еще два вершка и в то же время дать лучшую отделку уже сплошь двухсветных классов. Пассажировместимость и грузоподъемность пароходов почти одинаковы.

Сопоставление с судами „волжской группы“ приводится в следующей таблице.

(Смотри табл. на след. стран.)



Столовая и гостин. парохода „Пролетарий“.



Столовая и гостин. парохода „8-е февраля“.





| Название<br>пароходов                  | Размеры кор-<br>пуса |        |        | Мощность<br>машины | Грузопод'ем-<br>ность (тонны) | Пассажиро-<br>местимость | Осадка |                | Год и место<br>постройки                                              |
|----------------------------------------|----------------------|--------|--------|--------------------|-------------------------------|--------------------------|--------|----------------|-----------------------------------------------------------------------|
|                                        | Длина                | Ширина | Вышина |                    |                               |                          | Порожн | Полн.<br>груз. |                                                                       |
|                                        |                      |        |        |                    |                               |                          |        |                |                                                                       |
| А) Волжская группа.                    |                      |        |        |                    |                               |                          |        |                |                                                                       |
| „Гром“ . . . . .                       | 265'                 | 30'    | 10'6"  | 900                | 400                           | 625                      | 6      | 10             | 1899 Завод<br>Акционер.<br>О-во<br>„Сормово“<br>1909.                 |
| „Первое Мая“ <sup>(1)</sup>            | 265'                 | 28'    | 10'5"  | 860                | 485                           | 598                      | 5-2    | 10             |                                                                       |
| Социальная<br>Революция <sup>(2)</sup> | 280'                 | 35'    | 10'9"  | 760                | 665                           | 840                      | 6-0    | 12             | 1889 Спасск.<br>Затон „Кавк.<br>и Мерк“                               |
| „Островский“.                          | 250'                 | 28'    | 10'    | 720                | 335                           | 536                      | 5-3    | 9-2            | 1898 Бельгия<br>з. „Коке-<br>риль“                                    |
| Б) Сибиряки.                           |                      |        |        |                    |                               |                          |        |                |                                                                       |
| „К. Либкнехт“.                         | 266'                 | 32'    | 10'3"  | 720                | 700                           | 872                      | 4-2    | 10-2           | 1893 и 1910<br>Мотовилиха<br>и Тюмень.<br>1875, 1903 и<br>1915 Тюмень |
| „Коммунист“ .                          | 266'                 | 32'    | 10'    | 680                | 665                           | 860                      | 4      | 10             |                                                                       |

Из этого сопоставления видно, что равный по силе машины самому маломощному пассажирскому пароходу волжской группы („Островскому“, бывшему „О-ва Самолет“), Сибиряк „К. Либкнехт“ по грузоподъемности превосходит не только этот пароход (вдвое) или других новых представителей легкой пассажирской группы значительно большей мощности и одинаковых почти размеров корпуса, но и самого крупного товарного „меркурьевца“ старой постройки (бывш. „Святослав“).

<sup>1)</sup> Бывший „Григорий“ П-ва „Бр. Каменских“.

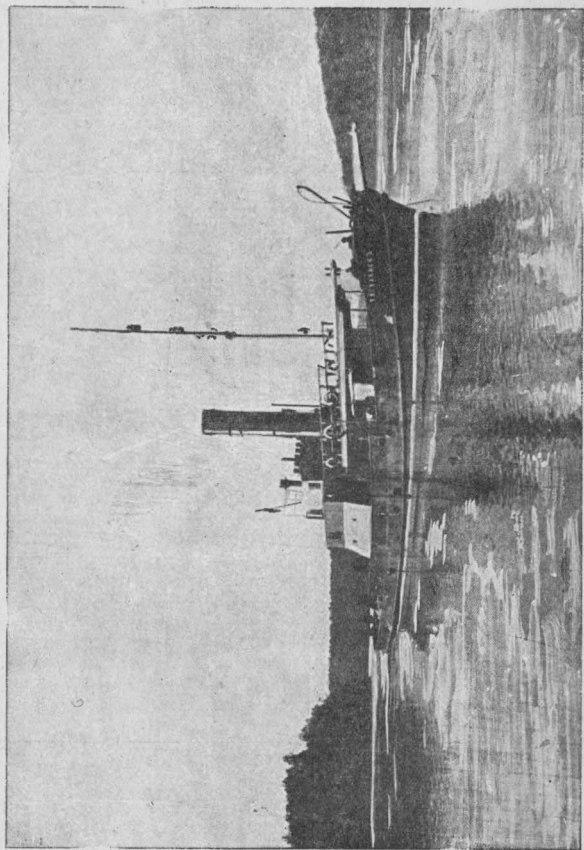
<sup>2)</sup> Бывший „Святослав“ О-ва „Кавказ и Меркурий“.

Не трудно заключить, чем достигнута эта грузоподъемность, если обратить внимание на ширину корпуса парохода по его миделю, если знать полноту его обводов и, как следствие этих обстоятельств, в связи с легкостью набора и надстроек, общую легкость судна, отраженную в его осадке.

И действительно, как по размерам, так и по густоте очереди флерного и холостого набора, по характеру обшивки всего днища и его бархоутного пояса, по материалу стрингеров (полок), по толщине карлингсов, бимсов, палубы, а особенно по легкости всей вообще деревянной надстройки, с точки зрения принятых на основании волжской практики „правил постройки железных паровых судов“, большинство сибирских двухэтажных пароходов принадлежит, несомненно, к разряду „Л“, т. е. речных пароходов облегченного типа.

Спрос на такого типа суда возрастал, и старые пароходовладельцы быстро стали переделывать бывших буксиряков на пассажирских „американцев“. В то же время девятисотые годы, бывшие расцветом пароходства в Сибири, вызвали усиленное строительство новых пассажирских двухпалубных и одноэтажных пароходов. Одним Воткинским заводом с 1904-1913 г. было построено двадцать пассажирских пароходов, при чем в 1904—два, в 1907—два, в 1909—шесть; в 1910—восемь и в 1911 и 1913 г. по одному пароходу.

**Буксирный флот.** Что касается, наоборот, буксирного флота, то усиленное развитие его в последней четверти прошлого столетия с началом XX века сразу оборвалось. Если не считать постройки казенных служебных путейских пароходов, да двух-трех маломощных пароходиков, кустарно собранных их владельцами, то после 1900 года, можно сказать, на воды Оби и Иртыша не спущено ни одного нового буксирного парохода. Между тем до постройки железной дороги и в значительной степени в связи с ее постройкой, требовавшей крупных перевозок материалов для верхнего полотна, в Сибири стали появляться своего рода „Геркулесы“, „Самсоны“ и „Редеди“, к числу коих можно отнести таких, как „Заметный“, ныне „Красный Пахарь“ (1000 индикаторных сил), „Алексей Морозов“, ныне „Алексей Рыков“ и др., тяговая способн. коих достигала от 7000 до 8000 тонн. Большинство буксирного флота собрано хозяйственным способом: корпуса строились пароходовладельцами в своих мастерских, машины и котлы на заводах „У. С. Курбатова“, Гуллет, Ятесь, Фицнер-Гампер, Добровых и



Лар. "Гуруханск" (низовья Енисей).



Набголец или Любимова, а паровые штурвалы и шпили, которыми весьма щедро снабжен сибирский пассажирский и буксирный флот, выполнялись пермским механическим заводом пароходства „Бр. Каменских“.

**Енисейский флот.** Если на флоте западно-сибирских рек системы Оби и Иртыша сказывалось значение конкуренции между крупными пароходными предприятиями и мелкими судовладельцами, заставлявшей их в борьбе за грузы и пассажиров обдумывать, вырабатывать и усовершенствовать типы своих судов, то замкнутое, удаленное от культурно-технических центров енисейское судоходство подошло к эпохе национализации флота совсем с другим „лицом“. Слившиеся постепенно в несколько более крупное пароходство енисейские судовладельцы стали думать скорее о попятном, чем, хотя бы о медленном, но непрерывном движении вперед. Учрежденное же для обслуживания низовьев реки казенное „срочное пароходство по Енисею“ ни в коем случае не может расцениваться, как коммерческое дело. Поэтому, как буксиро-пассажирский, так и буксирный караван на Енисее отстал от западной Сибири. Пароходы устарели, глубоки, обладают слишком ничтожной взводной тяговой способностью (500-600 тонн в парном возу в расчалку на среднем плесе) и слишком дороги по издержкам, связанным непосредственно с движением; в своем большинстве они походят скорее на англо-голландские или немецкие суда утольного буксирного флота, обслуживающие устье рек и допускаемые к малому каботажу, чем на суда русского речного флота.

Лучше других по эксплуатационным качествам должен быть признан буксиро-пассажирский „Спартак“ (бывший „Сокол“), построенный по заказу красноярского пароходо-владельца Гадалова в 1902 г. заводами Акц. О-ва „Сормово“. Пароход имеет железный корпус 210' длины, 28' ширины и 10'6" высоты; осадка порожнего 5 ч.: 3 в.; с полным грузом — 330 тонн — 9 чет. 2 вер., машина (Компаунд) 500 инд. сил. Пассажировместимость — 500 человек (из них 38 пассаж. на 2-й палубе, в мягк. классах).

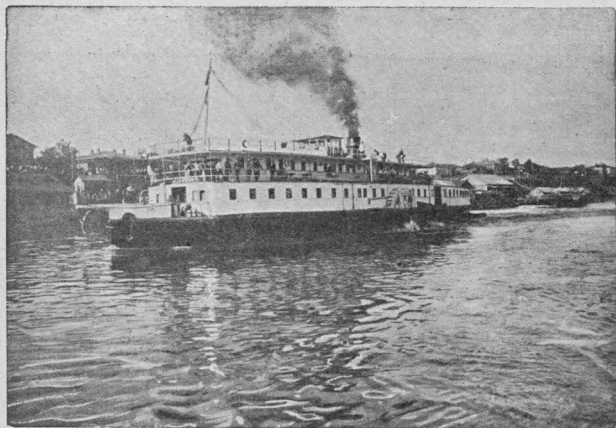
Против течения буксирует в среднем плесе до 500 тонн, а вниз по воде сплавляет до 1000 и 1200 тонн. Несмотря на свой оригинальный, несколько странный полутора этажный вид, этот пароход по однородности, одновременности, прочности своих элементов так же, как и по всей своей кон-

струкции, даже после четверти века службы, не утратил отпечатка сормовской заводской работы.

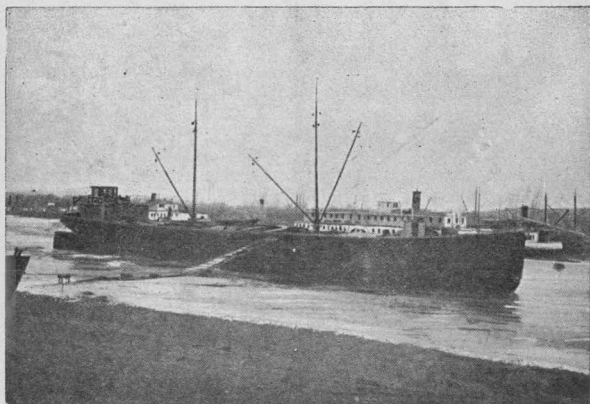
**Двигатели внутреннего сгорания.** Как на обь-иртышском, так и на енисейском бассейнах все пароходы обоих видов движения, за малым исключением ходящих на угле, отапливаются дровами. При прежней дешевизне в Сибири леса топливная проблема здесь не имела остроты и можно было думать, что дороговизна нефти не даст привиться этому роду топлива в сибирском флоте, несмотря на его почти в пять раз большую против дров теплопроизводительность или теплотворную способность. Однако, изобретенный Рудольфом Дизель в 1894-м году так называемый двигатель внутреннего сгорания, не требующий, для пожара горючего, отдельных, дорогих массивных тяжелых котлов, отнимающих у судовых корпусов много полезной кубатуры, по волжскому опыту был перенесен фирмой бр. Нобель и в Сибирь. В 1910 году на Коломенском заводе был построен собранный в Тюмени первый и наиболее удачный из сибирских колесный теплоход „Остяк“, с двигателем в 500 эффективных сил, в железном корпусе длиной 175/6", шириной 27/6" и высотой 8/6" при осадке в 5 четв. 2 верш. Теплоход справляется с возом в 3700 тонн в средней воде, расходуя 2 тонны нат. нефти в сутки.

Торгово-промышленное и буксирное пароходство о-ва „Волга“ ставило (1912 г.) шведские моторы в железную наливную баржу, пароходство Коншина-Двинаренко (1911 г.) приспособляло такой же двигатель к небольшому товарному паузку, а „Т. Д. М. Плотников и С-ья“ выпустил (1912 г.) пассажирский теплоход „Петроград“, пытавшийся плавать все лето с шведским инженером.

Вообще говоря, как по высокой отдаче тепловой энергии, достигающей (у паровых машин лишь 8-10 проц.) у двигателей 22-24 проц. и более, так и по отсутствию паровых котлов, по малоемкости запасов топлива и избежанию многочисленных простоев при его заборе, двигатели внутреннего сгорания, несомненно, практичнее паровых машин, особенно при длительном плавании в местах и районах, не обеспеченных топливом. И тем не менее в связи с сравнительной дороговизной в Сибири нефтяных продуктов, потребных для отопления моторных судов, и, наоборот, при дешевых еще пока дровах, можно думать, что в борьбе паровой машины с тепловым двигателем на сибирских реках первенство надолго еще останется за лесо-истребительницей,



Пароход „Спартак“.



Красноярский затон.





как испытанным, надежным и доступным по эксплуатации механизмом и, только по мере истощения лесных богатств страны, взоры пароходных предприятий будут естественно устремлены в сторону тепломотора, если давление пара в котлах не будет к тому времени сильно повышено а об'ем их не будет уменьшен.

**Непаровой караван.** Чтобы закончить с кратким обзором развития сибирского флота, необходимо характеризовать в самых общих чертах непаровой караван. После перехода на баржи, получившие преобладание среди прочих непаровых „посуд“, судовладельцы занялись изысканием и выработкой наиболее совершенного типа этих судов и путем длительной практики достигли того, что осадка и грузопод'емность сухогрузных деревянных и железных наливных судов почти сравнялись. Так, например, железная наливная баржа, постройки бр. Нобель „Рогнеда“, как бы миниатюра волжских барж того же типа, и деревянная баржа № 1 (ныне 951) О ва „Волга“ при длине—первая 100 метров, вторая девяносто шесть и при ширине—первая 15,6 метра, а вторая 16,36 м., на осадке в 2,13 метра (12 четвертей) одинаково поднимают по 2457 тонн груза. Само собой разумеется, сокращенная за счет ничтожного для наливных железных судов сухого борта высота „Рогнеды“ значительно меньше, чем сухогрузной, но совпадение эксплуатационной способности груженой осадки деревянной палубной баржи и железной наливной во всяком случае указывает на удачность судостроительных расчетов.

Для оценки типа этих судов по сравнению с судами, выработанными практикой других бассейнов, интересно сопоставить их с соответственными волжскими судами. (См. табл. на стр. 156).

Это сопоставление опять приводит к заключению о практичности сибирских судовладельцев, сумевших сочетать сравнительную прочность довольно лесистых барж с их малой осадкой и достигнуть большой грузопод'емности, благодаря ширине судов и полноте их обводов. Подымающие больше или одинаково с сибирской—волжские сухогрузные баржи № 5 и 34 равных с нею размеров длины корпуса превосходят ее по высоте, почему их превосходство или равенство в отношении грузопод'емности всецело связано с значительно большей осадкой, недопустимой в сибирских условиях. Менее грузопод'емная при такой же длине корпуса баржа № 5/Б отличается всетаки большей осадкой не только в груженом, но и в порожнем состоянии.

| Название<br>или № судна                       | Размеры в<br>метрах. |             |              | Грузо-<br>под'ем.<br>(в тон.<br>с постр) | Осадка.     |                | Прежний<br>владелец.   | Годы<br>по-<br>стр. |
|-----------------------------------------------|----------------------|-------------|--------------|------------------------------------------|-------------|----------------|------------------------|---------------------|
|                                               | Дли-<br>на.          | Ши-<br>рина | Вы-<br>сотг. |                                          | По-<br>рож. | Спол.<br>груз. |                        |                     |
| А) Волжская группа.                           |                      |             |              |                                          |             |                |                        |                     |
| Дерев. сухогр.<br>№ 5 . . .                   | 96                   | 14,51       | 4,18         | 2965                                     | 1,47        | 3,02           | И. Г. Стахеев .        | 1910                |
| Дерев. сухогр.<br>№ 34 . . .                  | 96,27                | 14,08       | 4,18         | 2457                                     | 0,53        | 2,71           | Вят.-Волж. П-во        | 1916                |
| Дерев. сухогр.<br>№ 51Б . . .                 | 96                   | 13,89       | 3,73         | 1990                                     | 0,53        | 2,31           | Чернонебов .           | 1912                |
| Желез. налив.<br>„Правительн.<br>София“ . . . | 148                  | 20,22       | 3,75         | 6552                                     | 0,40        | 2,66           | Т-во бр. Нобель        | 1909                |
| Желез. налив.<br>„З. Рыбка“ .                 | 119,63               | 15,85       | 3,50         | 2293                                     | 0,43        | 2,13           | Акц. о-во „Оке-<br>ан“ | 1914                |
| Б) Сибирь.                                    |                      |             |              |                                          |             |                |                        |                     |
| Дер. Сухогр.<br>№ 951 . . .                   | 96                   | 16,36       | 3,55         | 2457                                     | 0,49        | 2,13           | О-во „Волга“           | 1915                |
| Желез. налив.<br>„Рогнеда“ .                  | 100                  | 15,64       | 2,84         | 2457                                     | 0,36        | 2,13           | Т-во бр. Нобель        | 1910                |

К тем же выводам обращает сопоставление „Рогнеды“ с „Золотой Рыбкой“. В „Рогнеде“ уже чувствуется тот опыт Нобеля, который давал ему возможность, учитывая обстановку, применяться к данной реке и, ради экономии в осадке, избегать каждого излишнего вершка сухого борта, являющегося бесполезным, мертвым грузом судна.

Наиболее распространенным типом обь-иртышских сухогрузных судов являются деревянные баржи средней строительной грузоподъемности от 1000—1500 тонн на осадке от 1,75—2,13 метра, при чем наибольшей прочностью конструкции отличались баржи пароходств Богословского Горнозаводского О-ва, О-ва „Волга“ и Жернакова; наливной караван сравнительно ограничен, так как передвижение этих грузов протекало в скромных размерах, но все наливные суда построены из железа и принадлежали Т-ву Бр. Нобель и О-ву „Волга“.

Излишне добавлять, что рассчитанные для эксплуатации первую навигацию обязательно под соль, а следующие под хлеб и соль, сибирские деревянные баржи характеризуются конструкцией, если так дозволительно выразиться, скорее сплавной, чем взводной „посуды“, и для под'ема против воды, как слишком широкие, чрезвычайно тяжелы. Поэтому взводные сибирские караваны идут сравнительно тихо, но выгуживают на осадке.

Сухогрузный железный непаровой флот в обь-иртышской системе очень ограничен и в большинстве единиц носит случайное происхождение из корпусов ликвидированных или подверженных перестройке пароходов, подобно обращенным под баржи старым корпусам волжских знаменитых в свое время и лучших по быстроходности американцев: „Боярина“, „Суворова“ и др.

Наоборот, енисейский, по преимуществу, состоит из прочных, основательных, но малоподъемных железных лихтеров, приспособленных, главным образом, для условий низового плавания по этой реке, до известной степени требующего полуморских бортовых, продольных и поперечных креплений на судах, почему лихтера поднимают лишь от 200—500 тонн с осадкой при полной нагрузке от 2,13—2,81 метра, что делает пользование ими на верхнем и среднем плесах в межень невозможным.

В общем маломерные, деревянные баржи, в связи с быстротой течения, весьма все таки тормозят взводную буксировку парных востов не только счалом, но и врасчалку; имеют поэтому, в противовес обско-иртышским судам, допускающим, подобно Волге, соотношение ширины и длины 1:5,5 или даже почти 1:5,—только 1:7, а в некоторых случаях даже 1:8, что, как понятно, в связи с неполными, можно сказать, острыми обводами судов, делает их глубокими с одной и малогрузными с другой стороны. И действительно, только две-три баржи на осадке от 1,63-2,13 метр. востят по Енисею от 650 до 1160 тонн, при длине их корпусов от 64—75 метров, вследствие того, что ширина этих судов держится лишь в пределах от 8,42 до 9,82 метра.

Грузоподъемность прочих деревянных барж не превышает 500-600 тонн.

Таков тот флот, который, обслуживая огромные потоки Сибири и отражая в своих размерах и элементах своей конструкции условия режима и технического состояния этих рек так же, как пылкость практической мысли и работы сотни сибирских судовладельцев, достался, в качестве пест-

рой и разнокалиберной в своем составе наследственной массы государственному пароходству.

До перехода к заключительному слову о методах и приемах современной работы последнего, любопытно проследить те формы хозяйства и управления этим флотом, какие выработала и создала сибирская практика за период полувековой истории организованного пароходства, ставшего в 1918-м году по силе революционного декрета достоянием государства.

Пошедшее первоначально дифференциальным порядком путем россыпи по целому ряду отдельных не только предприятий, но и судовладельцев, сибирское пароходство, после лет некоторого общего кризиса и индивидуальных фирмовых затруднений, вступило на обратный путь интегрирования предприятий и концентраций капиталов. Это явление особенно заметно в отношении пароходств, занявшихся пассажирскими перевозками, требовавшими постройки, переделки и, под влиянием конкуренции, непрерывного совершенствования пароходов товаро-пассажирской группы, оборудование и отделка коих всегда поглощает особенно много средств.

Процесс слияния начался на рубеже XX века. Уже в 1898 г. к пароходству „У. С. Курбатова и Игнатова“ „для общей пользы“ присоединились предприятия: А. Трапезникова и „Наследницы Алекс. Ф. Морозов Елены Гр. Морозовой“, а затем и „Колмогорова Н-ки“. Образовавшееся из буксирных дел Морозова, Трапезникова и Колмогорова, но руководимое курбатовскими заправилами, новое предприятие официально считалось довольно крупным, так как, в целях, конечно, банковских оборотов и кредитов, размер основного капитала, слагавшегося из поддержанных судов флота, был подсчитан в 3.000.000 рублей.

Судьба благоприцтовала новой объединенной фирме и „Товарищество Западно-Сибирского Пароходства и Торговли“ просуществовало непрерывно вплоть до национализации двадцать лет, втянув в это время в свой состав не только две крупных иртышских фирмы: „Русско-Китайское Общество Пароходства и Торговли“ и пароходство „И. Н. Корнилова Н-ки“, но и весьма видное, наиболее прогрессивное из всех сибирских предприятий главное обское пассажирское пароходство Е. И. Мельниковой, проработавшее до приобретения его „Товариществом“ на плесах—Бийск—Томск—Кузнецк почти четверть века.

С момента приобретения этого дела (в мае 1917 года) „Товарищество“ выросло в весьма внушительное пароходство, насчитывавшее при удвоенном против момента организации основном капитале (6.000.000 р.) 59 паровых и 100 непаровых судов, при чем наиболее ценных товаро-пассажирских пароходов собралось более 30. По отношению к общему количеству всего коммерческого парового флота обского бассейна паровой флот т-ва в это время составлял 32%, а в применении к товаро-пассажирской группе этот процент увеличился до 63. По мощности машин флот его составлял 47% всей мощности самодвижущегося флота обьиртышской системы, а мощность товаро-пассажирского его флота превосходила 70% всей мощности судов этой группы. Остается добавить, что весь остальной обьиртышский коммерческий караван состоял из 96 паровых судов, принадлежавших 91 владельцу.

После этого об'единение всех предприятий частных судовладельцев в одно государственное пароходство не внесло особой новизны, как на обской, так и на енисейской системе, где работали таким же путем об'единенное „Пароходное Общество по Енисею“ и обслуживавшее низовья реки „Срочное Казенное Пароходство“.

**Государственное пароходство.** Для того, чтобы, в заключение очерка, выяснить роль и характер современной деятельности Западно-Сибирского Государственного Речного Пароходства, как по флоту, так и по об'ему перевозок, занимающего третье место среди Госпароходств С. С. С. Р., надо резюмировать вкратце сказанное о тех экономических, технических и конфигурационных факторах, в зависимости от которых протекает его деятельность и работа.

**Условия работы.** Известно, что в то время, как обыкновенное предприятие, будь то завод, фабрика или рудники, вмещается в пределах весьма ограниченной территории, каждая транспортная организация имеет особое свойство охватывать своей деятельностью целые области, занимающие огромные пространства. Именно таковы условия работы Сибгоспароходства, эксплуатирующего потоки на территории свыше шести миллионов квадр. километров с ходовой полосой водной дороги до 15,275 километр. Два десятка рек, входящих в круг его деятельности и работы, расположены на территориях Сибкрайисполкома,

Уральской области, Киргизской республики, именуемой в последнее время Казакстаном, и ряда других, более мелких новых государственных образований. Уже одно это обстоятельство, в связи с его соприкосновением с Монголией и Китаем, ставит Сибгоспароходство в несколько особое положение, так как характерные черты порубежного инородческого края, проникая во все поры жизни, например, семипалатинского агентства, налагают на условия и результаты его деятельности совершенно своеобразный отпечаток.

**Географическая среда.** Продукция деятельности пароходства по перевозкам, совершаемым на громадном протяжении сибирских рек, зарождается и развивается в тесной зависимости от окружающей его географической среды, расчленяемой на физико-географическую, т.е. природную и экономико-географическую, иначе хозяйственную обстановку. Несомненно при этом, что экономический ландшафт края в значительной степени зависит от комплекса присущих ему природных условий: рельефа и геологического строения страны, климата, почвы, орошения, растительности и т. д.

В своем зарождении, развитии и работе продукция пароходства, кроме технических факторов: состояния флота и состояния пути, прежде всего, конечно, зависит от географической среды и первого и второго порядка. В этом отношении все предшествующее изложение особенно подчеркивало, что рельеф страны, давший направление и заключительное течение основным сибирским потокам к Северному Ледовитому океану, обусловил так называемое падение, уклон их и устройство дна, вместе с климатом создал тот водный режим, каким характеризуются главные сибирские реки в своих плесах, далеко не одинаковых по этому режиму и требующих разных эксплуатационных типов парового и непарового каравана, обусловивших крайнюю пестроту элементов флота Сибгоспароходства. Абсолютная длина стекающих к бесплодной тундре великанов, растянувшихся от 17 до 23° по широте, естественно, обусловила значительное разнообразие климатических условий, в свою очередь повлиявших на крупную разницу в продолжительности навигационного периода на разных плесах этих рек, сглаженную данным им рельефом страны направлением не с севера на юг, а в обратную сторону. Благодаря этому таяние происходит сперва в верховьях рек и сравнительно более теплая вода к началу таяния на низо-

вых плесах успевает своим приходом значительно ускорять этот процесс.

В среднем физически навигация продолжается на сибирских реках 168—172 дней, т. е. приблизительно одинаково с пермским или сарапульским участками реки Камы или устойчивым участком Северной Двины.

**Грузовые потоки.** Та же беспредельная длина этих рек, захвативших своим течением разные климатические провинции, а вместе с тем и разные почвенные и растительные зоны, содействовала, хотя грубо-элементарно, но несомненному разнообразию экономического ландшафта края, „основными стихиями“ коего, по меткому выражению покойного проф. В. О. Ключевского, „наряду с рекой являются лес и степь“. Это обстоятельство, вызвав необходимый для развития транспортной работы взаимный обмен объектами краевого хозяйственного избытка, создало направление местных и транспортных грузовых потоков, а именно: иртышская, обская и енисейская степи отдают хлеб, продукты животноводства: шерсть, кожи и прозванное „сибирским золотом“ сливочное масло, принадлежащие к так назыв. сплавному потоку; предпустынные степные недра образуют на Иртыше группу соляных грузов, идущих вниз по Иртышу к обскому устью и от устья Иртыша в обские верховья взводом. Что касается продуктов лесного хозяйства урманов и тайги, то, за исключением плотового потока из рек, все эти грузы идут взводом, т. е. вверх по реке, как в отношении дровяного леса, так и лесных строительных материалов в пиленном виде и долготьем, причем география их поступления на воду и оседания в пунктах завоза, связанная с распространением лесных массивов, с одной стороны, и мест преимущественного потребления, с другой стороны, мало изменилась по сравнению с довоенной, хотя вырубка и разработка ближайших (к местам назначения) лесных дач, несомненно, ежегодно несколько отодвигает пункты отправления и тем удлинняет пробеги груза. Таким же встречным хлебу и соли потоком являются: рыба и „прочие“ грузы, обнимающие своим названием, главным образом, товарную группу фабрикатов и полуфабрикатов. Нефтяные грузы, поступающие с Каспийского моря через перевозку по Волге и Каме в Тюмень, уже отсюда развозятся вверх по Иртышу и через тобольско-самаровский отрезок Иртыша вверх по Оби включительно до самых верховых пристаней Усть-Чарышской и Бийска.

**Пристани отправления.** Наиболее устойчивыми по активности, т. е. по преобладанию отправок над прибытием, в отношении же хлеба всецело отправными пристанями являются на Иртыше: Усть-Каменогорск, Долонь, Семиарская, Иртышск, Черлак и Евгашино; на Оби: Усть-Чарышская, Легостаево, Шелаболиха и Камень; на Енисее: Минусинск, Усть-Туба, Сорокино. Если не считать скромных перевозок хлеба в низовья этих рек, для продовольствия северных туземцев и рыбаков, то основной поток его направляется по Иртышу в Омск, по Оби в Новосибирск и по Енисею в Красноярск. Из этих пунктов сибирский хлеб, переваленный на железную дорогу, уходит в Россию.

Из отправляемых Сибирью в Россию грузов, проходящих смешанный водно-железно-дорожный путь, наиболее интересным и ценным по фрахту товаром следует признать масло, отправляемое почти теми же пристанями на Оби и Иртыше, с присоединением к последним Тары.

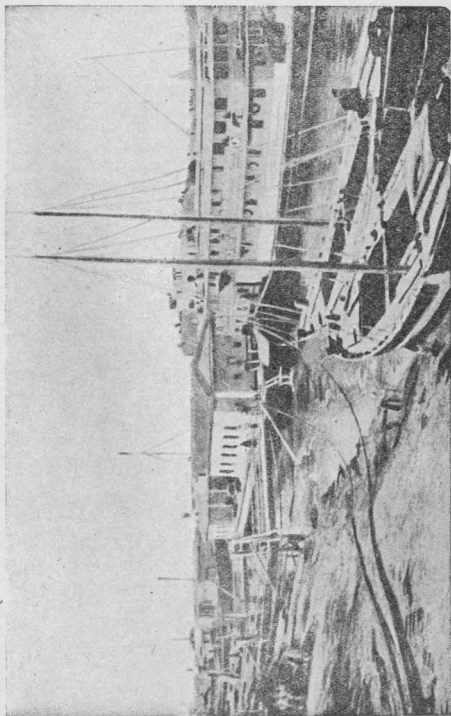
Отправными пунктами соляных грузов служат на Иртыше Павлодар и Ермак.

Лесные грузы сплавом идут по Тавде, за паровой буксирной тягой они движутся из Каратунки, Бочалина, вверх по воде из тарского района по Иртышу, а по Оби поднимаются с устья Чулыма и с лесных пристаней прилежащего района. На Енисее нет деятельных лесных перевозок и лишь самое небольшое количество леса идет экспортом за границу (2500 тонн).

Приемным с волжско-каспийской системы и отправным пунктом наливных грузов для рек обь-иртышского бассейна остается попрежнему, как сказано, Тюмень. Каменный уголь (экибастусский) сплавляется вниз по Иртышу; в Обском районе спускается по Томи до Томска из Кемерово и Порывайки. Самыми деятельными пристанями по приему прибывающего сырья и по отправлению „разных“ и „прочих“ грузов надо назвать: Семипалатинск, Омск, Тюмень, Тобольск, Томск, Новосибирск и Красноярск. Упавшее за предшествующие годы движение этих грузов с 1925 г. опять начинает оживляться. Такова кратко-резюмированная хозяйственно-географическая обстановка деятельности современного сибирского пароходства.

**Технические условия работы.** Технические условия работы на сибирских водных путях значительно тяжелее российских действительности, так как здесь до последнего времени глубины не обеспечивались, землечер-





Пристань в Омске.



пательные и дноочистительные мелиорации вместо транзита за недостатком кредитов у водопутейских организаций, направлялись лишь в затоны и по объему вынутого грунта составляют не более 54 проц. довоенного производства.

Сравнение довоенных и нынешних глубин, густоты и характера обстановки на сибирских путях уясняется цифрами следующих таблиц:

| Годы | Обставлено в километр. | Число постов. | Число знаков |        |           |        |
|------|------------------------|---------------|--------------|--------|-----------|--------|
|      |                        |               | Береговых    |        | Плавучих  |        |
|      |                        |               | Без света    | Освещ. | Без света | Освещ. |
| 1913 | 8870                   | 1248          | 787          | 477    | 733       | 3361   |
| 1916 | 10582                  | 1894          | 723          | 2040   | 2334      | 3657   |
| 1923 | 10348                  | 955           | 2324         | 456    | 1548      | 1174   |
| 1924 | 10534                  | 676           | 1769         | 328    | 2531      | 886    |
| 1925 | 7051                   | 923           | 1544         | 560    | 1759      | 1898   |

| Годы | Глубины (в метрах) на плесах: |                    |               |                  |
|------|-------------------------------|--------------------|---------------|------------------|
|      | Тополев. Семипалатинск        | Омск Семипалатинск | Бийск Барнаул | Тюмень Тобольск. |
| 1913 | 0,81                          | 1,08               | 0,78          | 0,68             |
| 1916 | 0,90                          | 1,26               | 0,80          | 0,81             |
| 1923 | 0,68                          | 0,95               | 0,77          | 0,72             |
| 1924 | 0,68                          | 0,90               | 0,63          | свед. нет        |
| 1925 | 0,75                          | 0,90               | 0,80          | 0,56             |

Независимо от того, что протяжение пути, обставленного в последний истекший год предостерегательными знаками от пути, обставленного ими в 1913 г., составляет лишь 79 проц., а от 1916 даже только 67 проц., число постов, характеризующее путевое наблюдение за состоянием водной дороги, в 1925 г. составляло от постовой сети 1913 года 73 проц., а от сети 1916 г. только 50 проц.

Еще более яркая картина несовершенства открывается при анализе характера береговых знаков, где, по сравнению с довоенным временем, соотношение освещенных к неосве-

шенным сигналам стремится ныне поменяться своими позициями, между тем как для судоводителя и судовладельца, обязанного поддерживать непрерывное движение судна в течение круглых суток, неизмеримо важнее дневная, т. е. освещенная обстановка. Соотношение это в применении к плавучим знакам с последнего года начинает несколько выправляться, но количественно освещенная обстановка 1925 г. (не говоря о лучшем годе путейского расцвета в Сибири—1916 г.) составляет лишь 56 проц. протяжения обстановки, освещавшейся в 1913-м году по ночам.

Для того, чтобы понять и оценить напряженную работу и навык в привально-отвальных операциях при этих условиях сибирского судовладельческого состава, достаточно напомнить, что в большинстве пунктов остановок в Сибири не ставилось дебаркадеров, составлявших здесь привилегию городов и даже в настоящее время увеличение их числа идет, по экономическим соображениям, крайне медленным темпом.

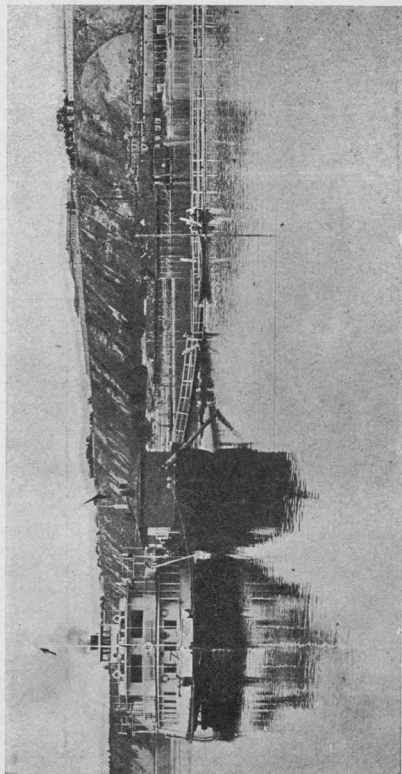
Несмотря на это, пароходы благополучно и быстро справляются с посещением таких пристаней, нигде, за исключением Енисея, не прибегая к отдаче якорей.

Техническое условие другого порядка—состав и характер флота, обрисованные в очерке эволюции сибирского судостроения, тоже во многих отношениях усложняют работу сибирского командного состава.

С другой стороны, неизмеримо меньшая, по сравнению с волжской, густота движения судов, конечно, облегчает задачу судоводителей по проводу пароходов и буксируемых ими востанов, как по подвальям, так и „корытами“ (т. е. ходовой полосой) перекатов.

**Затоны.** Играющие большую роль в деле поправки и восстановления флота судоремонтные средства, соединенные с зимними отстоями судов, расположены у Сибгоспароходства в пяти пунктах обьиртышского бассейна, а шестой в енисейском.

По роду флота, зимующего в затонах, все они отличаются смешанным характером, так как в один и тот же затон заходит на отстой и паровой и заводится непаровой караван, но тем не менее, в соответствии с условиями весеннего выхода в плавание и нужды в судах на известных плесах, большинство товаро-пассажирского флота на Оби группируется в Бобровском затоне (близ Барнаула), а на Иртыше—в Семипалатинском и Тюменском. Непаровые, по



Пристань в Тобольске.



преимуществу, заводятся в Сенную Курью (40 километров от Томска) и в Загородную Рошу (Омск).

Все енисейские зимуют в Красноярске. Наливные суда стягиваются в Тюмень, а соляной караван уходит к Павлодару.

За исключением Бобровки и Красноярска, ковши собственных затонов обеспечивают отстой зимующих судов. От весеннего ледохода (за исключением путейского Павлодарского, коему угрожает ледоход через приверх) они считаются более или менее безопасными, но при высоком горизонте воды страдают от наводнений. Доков и эллингов в Сибгоспароходстве нет, хотя в них ощущается острая нужда, особенно в отношении пароходов, рейсирующих по древянным плесам, влияющим на преждевременный износ судовых корпусов.

**Конфигурационные факторы.** Обращаясь к конфигурационным факторам, влияющим на характер администрирования предприятия, следует сказать, что они не вполне благоприятны, так как, не представляя собой удобной для управления паутинообразной сетки, эксплуатируемые Сибгоспароходством потоки вытянуты в полумерианальном направлении, а енисейский путь представляет собой замкнутое водное хозяйство, оторванное от обь-иртышского бассейна.

**Связь.** С точки зрения технической эксплуатации флота, связь распорядителей движения с работающим караваном неопровержимо необходима. Между тем, не говоря о глухих углах на малых речках, даже на старинном судоходном плесе Томск—Тобольск, где речные воды очень глубоки, а частые штормы очень сильны, из-за отсутствия берегового телеграфа, судоотправители теряют из вида свои, особенно буксирные пароходы, преодолевающие эти огромные участки, почему, например, правленческий Отдел Движения бывает лишен возможности на некоторое время дать справки грузохозяевам не только о перевозке клади, но и о продвижении судов.

Все отмеченные и подобные им явления, несомненно, придают деятельности Сибгоспароходства некоторый колорит особой экстенсивности, к уяснению которой нельзя подходить с российской, в частности, волжской меркой.

Те же явления служат ответом на вопрос, почему, например, в некоторых случаях, судя меркой общего измерителя для предприятий, работающих в лучших условиях, силы

социального организма Сибгоспароходства<sup>1)</sup> могут казаться несколько преувеличенными. Уместно вспомнить, что главные кадры судослужащих и судорабочих, пополнявшиеся в прежнее время пароходства, подобно периоду опытовщиков через „незатворимый океан“, главным образом, из вятского „Истобенского“ или камской „Слудки“, дававших довоенным фирмам руководителей всего дела, ныне в большей своей части набираются, с ведома и согласия союза, из местных безработных иртышских и обских рабочих и крестьян.

**Социальный организм.** Для характеристики предприятия, не лишне знать, что состав сил социального организма Сибгоспароходства, в зависимости от сезонного характера его деятельности, по месяцам года колеблется в следующих пределах:

| Г о д ы. | Январь. | Февраль. | Март. | Апрель. | Май. | Июнь. | Июль. | Август. | Сентябрь. | Октябрь. | Ноябрь. | Декабрь. |
|----------|---------|----------|-------|---------|------|-------|-------|---------|-----------|----------|---------|----------|
| 1923     | —       | —        | —     | 8222    | 8552 | 7260  | 6585  | 6028    | 5352      | 4770     | 4243    | 3263     |
| 1924     | 2855    | 3547     | 3709  | 4170    | 4745 | 4554  | 4184  | 4612    | 4608      | 4229     | 3607    | 2403     |
| 1925     | 2330    | 2399     | 2575  | 3128    | 4478 | 4947  | 5084  | 4754    | 4801      | 4701     | 4602    | 2751     |

Чтобы сравнивать успешность работы пароходства, нарастающую из года в год, как в отношении производительности труда, так и использования тяги и тоннажа с характером деятельности довоенных предприятий, к сожалению, нет достаточно однородных по природе и доброкачественности материалов.

Поэтому приходится ограничиваться, после краткой характеристики лишь участвующей в работе части материального организма предприятия, количественным сравнением объема довоенной и современной работы, а о качестве последней судить путем сопоставления ее коэффициента за последние три года.

**Материальный организм.** Материальный организм Сибгоспароходства довольно значителен. Не говоря о более чем двух сотнях тысяч квадратных метров общей площади гражданских сооружений, состоящих из мастерских,

<sup>1)</sup> Работающего без дебаркадероз на твердом дровяном топливе в плесах, лишенных квалифицированной силы грузчиков.



служебных, общественных и специальных зданий, вводимый и могущий быть введенным, после надлежащего ремонта, в работу флот его учитывается следующей таблицей.

| Всего по Госпароходству.           |             |              |             |             |           |              |            |              |
|------------------------------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-----------|--------------|------------|--------------|
|                                    | Раб. групп. |              | Рез. групп. |             | Безр. гр. |              | Всего.     |              |
|                                    | Число       | Мощн.        | Число       | Мощн.       | Число     | Мощн.        | Число      | Мощн.        |
| <b>А) Самодвижущиеся.</b>          |             |              |             |             |           |              |            |              |
| Товаро-пассажирск. . . . .         | 34          | 13280        | —           | —           | 9         | 3600         | 43         | 16880        |
| Буксирные . . . . .                | 32          | 12688        | 5           | 1160        | 20        | 7400         | 57         | 21248        |
| Служебно-вспомогательные . . . . . | 7           | 1008         | 1           | 120         | 4         | 300          | 12         | 1428         |
| Паровые катера . . . . .           | 1           | 32           | —           | —           | 5         | 260          | 6          | 292          |
| Моторн. катера . . . . .           | 12          | 387          | —           | —           | 12        | 210          | 24         | 597          |
| <b>Всего. . . . .</b>              | <b>86</b>   | <b>27395</b> | <b>6</b>    | <b>1280</b> | <b>50</b> | <b>11770</b> | <b>142</b> | <b>40445</b> |

| Всего по Госпароходству.     |            |                   |           |                   |           |                   |            |                   |
|------------------------------|------------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|------------|-------------------|
|                              | Рабоч. гр. |                   | Рез. гр.  |                   | Безр. гр. |                   | Всего      |                   |
|                              | Число      | Грузо-подъемность | Число     | Грузо-подъемность | Число     | Грузо-подъемность | Число      | Грузо-подъемность |
| <b>Б) Несамодвижущиеся.</b>  |            |                   |           |                   |           |                   |            |                   |
| Железные наливные . . . . .  | 8          | 8960              | —         | —                 | —         | —                 | 8          | 8960              |
| „ сухогруз. . . . .          | 22         | 10969             | 5         | 696               | 3         | 644               | 30         | 12309             |
| Деревянные сухогр. . . . .   | 107        | 121779            | 8         | 2908              | 15        | 11629             | 130        | 136316            |
| <b>Итого трансп. . . . .</b> | <b>137</b> | <b>141708</b>     | <b>13</b> | <b>3604</b>       | <b>18</b> | <b>12273</b>      | <b>168</b> | <b>157585</b>     |
| Дебаркадеры . . . . .        | 24         | —                 | 1         | —                 | 2         | —                 | 27         | —                 |

Сметная стоимость ремонта в зиму 1925-1926 года без новых построек достигает 1.109,133 руб., не считая постановки новых котлов на 2 пароходах за счет сметы предшествующего года.

Потребность в дровах для пожара топлива судов определяется за навигацию около 392.670 куб. метров, что дает расход в сумме до 583.377 руб. Каменного угля расходуется 4.520 тонн на сумму 46.975 руб. и нефтяного топлива для

буксирного теплохода „Красный Остяк“ заготавливается 287 тонн на сумму 26.308 руб., а всего на топливо расходуется свыше 656.000 руб., при чем расходование топливных материалов на единицу энергетического измерения снижается. В самом деле. На одну индикаторную силу обезличенной паровой судовой машины по Госпароходству в 1924 г. в эквиваленте сухих сосновых дров приходилось в час: 0,00101 куб. саж., а в 1925 г. израсходовано лишь 0,00097. Наоборот, производительность тепловой энергии несколько возрастает. В 1924 г. пуд валового топлива вырабатывал 28,838 тоннокилометров, а в 1925 уже 29,816.

**Перевозки.** Переходя к анализу самой деятельности и работы Сибгоспароходства, надо прежде всего остановиться на осуществлении им перевозок, освещая объем современного его грузооборота средними данными, сохранившимися от довоенных лет. С этой точки зрения наиболее целесообразно остановиться на данных 1913 года. Следующая таблица характеризует объем этого грузооборота (в тоннах) за 1913, 1923, 1924 и 1925 г.г. „по отправлению“, при чем в данных за 1923 и 1924 г.г. включена перевозка и по Ангари-Байкальскому району, с 1925 года переданному, согласно постановления Совета Труда и Общественности, в состав Селенгинского пароходства.

| Г О Д Ы        | Объем перевозок (в тоннах) |
|----------------|----------------------------|
| 1913 . . . . . | 1422831                    |
| 1923 . . . . . | 423561                     |
| 1924 . . . . . | 416891                     |
| 1925 . . . . . | 446920                     |

Участие в работе по перевозкам отдельных бассейнов и речных систем выясняется за те же годы следующей таблицей, отражающей по 1913 г. все частные пароходства, а за последнее трехлетие лишь работу Госпароходства (см. табл. на стр. 169).

Легко видеть, что, помимо общего снижения, грузооборот претерпел значительные изменения в степени этого снижения в применении к разным бассейнам. Так, если перевозки вообще малодеятельного в грузовом отношении

| Б А С С Е Й Н Ы          | 1913 г.       | 1923 г. | 1924 г. | 1925 г. |
|--------------------------|---------------|---------|---------|---------|
|                          | В т о н н а х |         |         |         |
| Иртышский . . . . .      | 745918        | 227436  | 189481  | 205059  |
| Обский . . . . .         | 596601        | 124985  | 148416  | 168027  |
| Енисейский . . . . .     | 80312         | 54844   | 63670   | 73834   |
| Анг.-Байкальск . . . . . | —             | 16296   | 16786   | —       |
| В с е г о . . . . .      | 1422831       | 423561  | 416891  | 446920  |

енисейского бассейна в самый неблагоприятный для него 1923-й год все же составляли 68 проц. довоенной работы, то грузооборот обского и иртышского бассейна упал несравненно больше. В 1923-м году обские перевозки составляли лишь 21 проц. от перевозки 1913 г., а иртышские в 1924-м году составляли от довоенных 25 проц. Наиболее неблагоприятным годом для обских и енисейских был 1923 г., а для иртышских—1924 год.

С другой стороны, енисейский бассейн быстро же и восстанавливает свою сбившуюся ненадолго работу, ибо в 1925 году его перевозки достигли, по сравнению с 1913-м, уже 91,9 проц. в то время, как иртышские и обские, после ряда лет и обстоятельств, уронивших их активность, не могут подняться выше 27-28 проц., поразительно одинаково свидетельствующих об однородности и одинаковой для обоих бассейнов силе явлений, тормозящих их развитие.

Еще любопытнее те изменения, какие грузооборот сибирских рек испытал за эти годы в отношении своих элементов (см. табл. на стр. 170).

Таким образом, грузооборот последней навигации составляет лишь 31,4 проц. от перевозок 1913 года. Что же касается отдельных групп грузов, то особенно пали перевозки так называемых разных или „прочих“ товаров, к числу коих, за краткостью номенклатурной колонки, отнесены даже такие малоценные, перевозимые в баржах за буксирными пароходами грузы, как: камень, кирпич, песок и разные строительные материалы недровесного происхождения. Вся совокупность грузов данной статистической позиции в перевозках 1925 г. составляет от аналогичных перевозок 1913 г. лишь 16 проц.

| РОД ГРУЗА                    | 1913 г.<br>(100%) (в<br>тоннах) | 1923 г.<br>% от<br>перевоз.<br>1913 г. | 1924 г.<br>% от<br>1913 г. | 1925 г.<br>% от<br>1913 г. |
|------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Хлеб . . . . .               | 418628                          | 80259 19,2                             | 61799 14,7                 | 106270 25,1                |
| Соль . . . . .               | 52620                           | 25732 48,9                             | 31220 59                   | 31340 60                   |
| Рыба . . . . .               | 18885                           | 6274 33,2                              | 8663 46                    | 9443 50                    |
| Проч. грузы . . . . .        | 496532                          | 76392 15,3                             | 54801 11                   | 79325 16                   |
| Камен. уголь . . . . .       | 20294                           | 25315 124,5                            | 38814 191,2                | 14242 70                   |
| Лесоматер. и дрова . . . . . | 374474                          | 200755 53,5                            | 208444 55,6                | 188450 50,3                |
| Итого сухогруз               | 1391433                         | 415027 29,9                            | 403741 29                  | 429070 30,8                |
| Нефтепрод. . . . .           | 31398                           | 8534 27,2                              | 13150 42                   | 17850 55                   |
| Всего . . . . .              | 1422831                         | 423561 29,7                            | 416891 29,3                | 446920 31,4                |

Обращает на себя внимание значительное снижение хлебных перевозок (25,1 проц. от 1913 г.); слишком медленно крепнут соляные перевозки, очень слабо увеличивается вывоз рыбы; что касается лесных и дровяных грузов, то можно определенно сказать, что они удерживаются за Госпароходством, главным образом, лишь при взводе, а все сплавные уходят к организациям, ведущим лесозаготовки.

Доказательством же общей мысли о том, что сокращение грузооборота и изменение его конфигурации следует ставить в связь, главным образом, с перестройкой экономики края, а не с той или другой степенью коммерческой гибкости и приспособляемости Госпароходства, служит то соображение, что при почти бесплатных условиях доставки грузов в 1922 м году на всех реках отмеченных систем было перевезено тоже лишь 667337 тонн или 42 проц. довоенного грузооборота.

Не менее любопытно остановиться на анализе процентного отношения отдельных грузовых групп к общему навигационному объему перевозок в 1913 г. всеми частными коммерческими пароходствами и за последние годы Сибгоспароходством:

| РОД ГРУЗА            | Процентное отношение отд. видов груза к общим перевозкам |           |           |           |
|----------------------|----------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
|                      | В 1913 г.                                                | В 1923 г. | В 1924 г. | В 1925 г. |
| Хлеб . . . . .       | 29,4                                                     | 19,2      | 14,8      | 23,7      |
| Соль . . . . .       | 3,6                                                      | 6,0       | 7,4       | 7,0       |
| Рыба . . . . .       | 1,3                                                      | 1,4       | 2,0       | 2,0       |
| Прочие грузы . . . . | 33,7                                                     | 17,6      | 13,1      | 17,3      |
| Камен. уголь . . . . | 1,4                                                      | 5,9       | 9,3       | 3         |
| Лесоматериал . . .   | 13,0                                                     | 8         | 53,4      | 14,7      |
| Дрова . . . . .      | 15,0                                                     | 39,5      | 35,2      | 59,2      |
| Нефтепродукты . .    | 2,2                                                      | 2,0       | 3,15      | 4         |

Распределение этих перевозок по технике их выполнения дает в 1925 г. такое соотношение: товаро-пассажирским флотом выполнено 150209 тонн или 33,6 проц., а буксирным 296711 тонн или 66,4 проц. общего грузооборота.

**Пробегн.** За неимением точных данных о распространении и оседании разных родов грузового потока в довоенный период, в зависимости от приемно-поглощательной способности и потребностей местных рынков, приходится географию перевозок заменить обзором обезличенного числового ее коэффициента—пробега грузов, определив преодолеваемое последними расстояние в отношении хлеба и группы „прочих“ товаров по наиболее для них типичному передвижению на судах товаро-пассажирского, а для остальных видов перевозок—буксирного флота.

| Г о д ы        | Хлеб | Соль | Камен. уголь | Лес. матер. | Дрова | Проч. | Нефтепр. |
|----------------|------|------|--------------|-------------|-------|-------|----------|
| 1924 . . . . . | 461  | 2133 | 356          | 897         | 393   | 466   | 1120     |
| 1925 . . . . . | 419  | 2276 | 322          | 467         |       | 531   | 2075     |

В связи с значительным удалением пунктов завоза таких грузов, как наливные и соль, перевозимых транзитом

с Иртышской на Обскую систему, вся тонно-километровая работа или вся грузовая продукция работы флота в 1925 г. поднялась до 290.020.000 тонно-километров против 260.564.000 т. км., выполненных в 1924 г. В то же время, при повышении обезличенного общего пробега груза на судах буксирной группы с 656 километр. (1924 г.) до 738 килом. (1925 г.), пробеги грузов, следующих на товаро-пассажирских пароходах, возросли с 452 км. (1924 г.) до 480 килом. (за навигацию 1925 г.). Средний обезличенный пробег грузов во всех родах движения за 1925 г. выразился 649 км., а за 1924 г. он не превышал 622.

По мере развития и усиления перевозок „прочих“ грузов, идущих на судах товаро-пассажирской группы навстречу хлебу, порожнее направление в движении этого рода флота начинает сокращаться.

**Календарное выполнение перевозок.** Сравнение выполненных перевозок по месяцам навигации за 1913, 1923, 1924 и 1925 годы показывает, что главная работа по перевозкам в календарном отношении за последние годы переместилась на вторую половину навигации, а в довоенное время, наоборот, преимущественное большинство перевозок проходило в более выгодных для пароходства условиях по весенней большой воде.

|                                         |                                     |             |
|-----------------------------------------|-------------------------------------|-------------|
| В 1913 г. до первого июля было перевез. | 56 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>    | всех грузов |
| „ 1923 г. „ „ „ „ „ „                   | 32,69 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> | „ „         |
| „ 1924 г. „ „ „ „ „ „                   | 40,69 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> | „ „         |
| „ 1925 г. „ „ „ „ „ „                   | 21,13 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> | „ „         |

По отношению к последнему году особо низкий <sup>0</sup>/<sub>100</sub> объясняется поздним открытием и затяжкой конца навигации

**Распределение грузов по выполнению перевозки.** Для того, чтобы иметь более точное представление о полном, поддающемся статистическому учету грузообороту сибирских рек и той роли, какая выпадает в процессе его выполнения на Сибгоспароходство, следует иметь в виду, что все вообще перевозки по обь-иртышской и енисейской системе за 1925 г., не считая сплава, достигли 527.443 тонны, из коих 446.920 тонн перевезены Госпароходством, что по отношению ко всей перевозочной работе составляет 84<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, перевозки же всех государственных и кооперативных организаций и прочих судовладельцев от перевозок Госпароходства составляют лишь 18<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

По всем несудоходным участкам рек и по всем принимающим плоты участкам больших судоходных потоков Сибири прошло плотов и в плотях сплавом 545.464 тонны.

**Пассажирские перевозки.** Крепнущие из года в год пассажирские перевозки развиваются в Сибири быстрым и надежным темпом и за последний год пассажирское движение на судах Сибгоспароходства по продольным линиям почти сравнялось с довоенным, хотя статистические данные за те годы не могут признаваться бесспорными.

По этим сведениям, в 1909 году по всем рекам Обь-Иртышской и Енисейской систем проехало 403.963 пассажира, а в 1913 году 469.285.

Проезд за последние годы, в освещении указанными данными, характеризуется следующим соотношением:

| 1909 г. | 1913 г. | 1922 г. | 1923 г. | 1924 г. | 1925 г. |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 403.963 | 469.285 | 120.239 | 211.556 | 269.176 | 383.551 |

Если добавить к этому, что, наряду с сильным количественным возрастанием перевозок, стал снижаться (в 1923 г. — 362, в 1924 — 320 и в 1925 — 282 килом.) обезличенный общий средний пробег пассажира, то дозволительно заключить о начале несомненного развития жизни Сибирского края, проявляющегося в установлении местного пассажирского движения и во втягивании в круговорот этого движения и взаимного обмена все более мелких расстояний и пристаней, связываемых регулярным пароходным сообщением со вновь создающимися административными и культурно-экономическими центрами Сибири. Особым развитием интенсивного пассажиро оборота отличается обской бассейн, где за навигацию прсехало 203.416 человек, за ним идет иртышский (139.273) и на последнем месте, как и в отношении грузовых перевозок, стоит енисейский район (40.862), в котором, в противовес иртышскому и тем более обскому, преобладает не промежуточный, а сквозной, главным образом, взводный (против течения) пассажир, что объясняется следованием в обратную путину плотовщиков, сгоняющих свои плоты вниз по Енисею.

Местное сообщение по малым речкам и пригородное движение дали за навигацию 170.727 пассажиров с нивелированным пробегом по обоим родам движения в 19 километров. По отдельности пробеги выразились по речкам — 109 километров, а пригородное (количественно подавляющее большинство) — 17 километров.

## Работа флота.

Подобно тому, как коэффициент эксплуатации, выражающий отношение годового расхода к валовой прибыли, представляет собой функцию явлений, во многих отношениях не зависящих от умения, внимания, опыта, воли, вообще качества руководителей, так и техническая эксплуатация флота, в сильной степени зависящая от конструкции, типа и состояния флота и состояния пути, характеризуется теми или другими измерителями лишь в повременном сравнении, но не аналогиями с результатами работы других Госпароходств, оперирующих в различных от сравнимого с ними условиях. В общем перевозок грузов в 1925 г. составляют 108% по отношению к перевозкам 1924 г., а пассажирский проезд по основным магистральным линиям в 1925 г. по сравнению с 1924 г. достигает 142%.

Помесячное развитие перевозок и использование выплывавшего их парового флота и непарового каравана за эти два года иллюстрируются следующей таблицей:

| 1925 в % к 1924 г.      | Май | Июнь | Июль | Август | Сентябрь | Октябрь |
|-------------------------|-----|------|------|--------|----------|---------|
| Груз . . . .            | 75  | 109  | 111  | 126    | 94       | 160     |
| Пассажиры .             | 109 | 150  | 140  | 143    | 123      | 207     |
| Работавш. паров. флот . | 86  | 94   | 98   | 85     | 93       | 159     |
| Непаров. фл.            | 82  | 77   | 80   | 84     | 85       | 114     |

Успешность работы 1925 г. ярко вырисовывается цифрами этой сводки, но она еще определеннее выступает при анализе данных, характеризующих использование судами навигационного времени и тяги, т.-е. выработки одной индикаторной силой продукции грузового (тонно километр.) и пассажирского (пассажиро-килом.) порядка.

| Использование ходового времени в сутках |      |          |                |      |          | Производительность 1 инд. силы в сутки |           |           |           |                      |            |
|-----------------------------------------|------|----------|----------------|------|----------|----------------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------------------|------------|
| Тов.-пас. флот                          |      |          | Буксирный флот |      |          | Товаро-пассажирский                    |           |           |           | Буксирный тонно-кил. |            |
|                                         |      | % к 1924 |                |      | % к 1924 | 1925 год                               |           | 1924 год  |           |                      |            |
| 1925                                    | 1924 |          | 1925           | 1924 |          | Тон.-кил.                              | Пас. кил. | Тон.-кил. | Пас. кил. | 1925 т.-к.           | 1924 т.-к. |
| 83                                      | 61   | 137      | 67             | 43   | 155      | 84                                     | 124       | 46        | 85        | 268                  | 192        |



Наряду с отмеченным улучшением качества эксплуатации флота в Сибгоспароходстве наблюдается несомненный подъем за эти годы и производительности труда. Так, если число повременных и годовых служащих и рабочих привести к одному виду „условно годовых“, то рабочая живая сила за 1923 год может быть высчитана в 5074 „человеко-лет“, в 1924 году она сразу падает до 3877 и в 1925 году удерживается на 3852 „человеколетах“. На одного определенного таким путем „условно-годового“ работника падает в 1923 году 53.395 тонно-киллометровой продукции; в 1924 году уже 69.079; в 1925 она подымается до 77.954 и по сметным предположениям в 1926 году на одного работника должно приходиться около 90.241 т.-к.

**Фрахты и таксы.** Зеркалом, отражающим постановку дела транспортного предприятия, обыкновенно при знают методы и принципы его тарифной политики, преломленные в практике и технике устанавливаемых им фрахтов и такс. Переведенное на начала хозяйственного расчета с 1-го июля 1923 года, Сибгоспароходство наделено, подобно другим аналогичным предприятиям, правом установления местных тарифов, но работа в условиях общего планового государственного регулирования всех проявлений и отраслей народного хозяйства ставит транспорт из самодовлеющего хозяйственного организма в положение служебного аппарата, призванного своей деятельностью и работой содействовать подъему и развитию промышленности и хозяйства СССР. Поэтому, благодаря некоторому как бы эклектизму тарифной политики, позволяющей строить местные тарифы на учете себестоимости и самоокупаемости перевозок и в то же время приписывающей тарифам творческую роль в развитии жизни края, подобно маховому колесу, приводящему в движение огромную и сложную машину, пароходства оказываются вынужденными обращать особое, преимущественное внимание на платежеспособность перевозимых своим флотом грузов. Для того, чтобы в суждениях о фрахтах Сибгоспароходства, рассматриваемых с точки зрения ценообразующего фактора, не быть голословным, следует иметь в виду данные и выводы следующей таблицы о довоенных и современных ценах на грузы, о фрахтах за эти грузы и данные о соотношении фрахта к цене товара (см. табл. на стр. 176).

Изучение предложенных таблиц данных приводит к заключению, что, несмотря на их кажущуюся высоту (кроме

| Наименование<br>груза         | В довоенное время                   |                                           |                           | В 1925 году                         |                                |                            |
|-------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
|                               | Рыночн.<br>цена за<br>пуд<br>товара | Фрахт за<br>1000 пудо<br>верст<br>1913 г. | % фрахт<br>к цене<br>тов. | Рыночн.<br>цена за<br>пуд<br>товара | Фрахт за<br>1000 пудо<br>верст | % фрахт.<br>к цене<br>тов. |
|                               | в копейках                          |                                           |                           | в копейках                          |                                |                            |
| Пшеница . . . .               | 50                                  | 15                                        | 30                        | 100%                                | 22,6                           | 22,6                       |
| Соль . . . . .                | 14                                  | 9                                         | 64                        | 54                                  | 12,3                           | 22,7                       |
| Бревна (кубо-<br>фут) . . . . | 16                                  | 10                                        | 62,5                      | 30                                  | 9                              | 30                         |
| Нефть . . . . .               | 80                                  | 12                                        | 15                        | 124                                 | 17,5                           | 14,2                       |
| Рыба талая . .                | 2,40                                | 15                                        | 6,6                       | 450                                 | 30                             | 6,6                        |

бревна) по сравнению с довоенным, провозные платы Сибгоспароходства в 1925 году по большинству грузов составляют значительно меньший процент к цене товара, чем фрахты довоенных пароходоладельцев. К тому же выводу следует прийти и при сравнении числового значения современных ставок с довоенными, если принять во внимание, что это сопоставление производится без пересчета фрахта в единой валютной единице.

Если же отвлеченно-теоретическую мерку тысячи пудов верст заменить даже не средними, а наиболее характерными для Сибири пробегами некоторых грузов, то, в отношении ставки за перевозку всех массовых грузов, сравнение ее размера в 1925 г. с довоенным неизменно остается в пользу Госпароходства.

| Наименование<br>грузов | Пробег | Фрахтовая ставка с пуда<br>в рублях |         |
|------------------------|--------|-------------------------------------|---------|
|                        |        | 1913 г.                             | 1925 г. |
| Хлеб . . . . .         | 419    | 10                                  | 13      |
| Масло . . . . .        | 390    | 12                                  | 18      |
| Соль (тов. пас.) .     | 400    | 8                                   | 7,6     |
| Дрова . . . . .        | 337    | 4,9                                 | 2,7     |
| Круглый лес . .        | 531    | 7                                   | 5,9     |
| Рыба . . . . .         | 971    | 15                                  | 30      |

Сравнительная высота фрахта за рыбу, преимущественно с низовьев Енисея, объясняется устарелостью и эксплуатационной невыгодностью типа работающих там судов.

Вообще же говоря, при суждении о размерах и способах самого образования речных фрахтов, нельзя упускать из виду, что последние являются производным не только экономической, но и технической конъюнктуры. В 1908 году казалось странным слышать в Дублине президентскую речь профессора Джоли, после рассмотрения значения радия в скалах Симплонского туннеля, как виновника встреченных там неожиданно высоких температур, предлагавшего новую теорию образования гор под влиянием местных скоплений радия, содействующих температурной амплитуде земной коры. Впоследствии, однако, эта идея не казалась странной и на нее стали опираться.

До последнего времени также совсем мало придавали значения тем условиям, в каких работали Госпароходства, и, хорошо усвоив идею пригодности их в деле перевозки на дальние расстояния „массовых дешевых“ грузов, требовали из года в год „понижения“ фрахтов, „во что бы то ни стало“, при чем пределы этого понижения в перспективе как-то терялись.

Рядом небольших, но любопытных этюдов связь явлений технического и экономического порядка в настоящее время в этом вопросе начинает все более и более уясняться, но полного убеждения в том, что на ставку фрахта может влиять рельеф страны и речного русла, негорящий бакен, засоренный судовой ход, неразработанный пережат, неправильный расчет высоты сухого борта судна, толщина обшивки и конфигурация его корпусных обводов, а тем более конструкция и возраст котлов и движущих механизмов, пока еще у организаций и лиц, пользующихся услугами пароходства или входящих в оценку его деятельности и работы, не создано. Между тем Сибгоспароходство, не взирая на несомненную тяжесть технических условий своей работы, стремится дифференцированием на семь классовых ставок грузов и созданием особого хлебного, транзитных, специальных и прочих льготных тарифов, всемерно удешевить компенсацию за свои транспортные услуги.

Помимо применения этих льгот, Госпароходство допускает уступку с цены фрахта на массовые перевозки грузов широкого потребления, при чем размер договоренной скидки в среднем по 1925 г. достигал 16,72 проц с цены установленного общего тарифа. Клиентура, очевидно, учла выгоду

заклучения подобного рода договоров, коими охватывались, например, в 1925 г. хлебные грузы до 40 проц. всех перевозок этого рода, каменный уголь—до 60 проц., дрова—до 62 проц., лесоматериал около 80 проц., соль—88,5 проц. и нефтеналивные грузы до 91,5 проц.

Всемерно удешевляя свою продукцию, описываемое предприятие следит за аккуратностью и быстротой ее выработки и производства. Поэтому фактически коммерческая скорость грузов перевозимых как большой, так и малой скоростью и по специальным тарифам значительно превосходит нормы ее, предусмотренные правилами перевозок. Нельзя не указать на возрастание аккуратности перевозок и на решительное сокращение всяких утерь, хищений, порчи и случаев неправильных завозов грузов. Так, например, в 1923 г. было предъявлено в общем по всему Госпароходству 67 претензий на разного рода неисправности перевозки грузов и багажа, при чем одна претензия приходилась на 3865 тонно-километров; из них удовлетворено 22; в 1924 г. по всему району деятельности было заявлено уже только 44 претензии (1 претензия на 5909 тонно-кил.); удовлетворено 14; а в 1925 г., если не считать 8 претензий, предъявленных после аварии, происшедшей в условиях форс-мажор., было заявлено по всему краю лишь 20 претензий, из коих 3 отклонено. В 1925 г. одна претензия падает уже на 10357 тонно-километров. За три года судебных исков по перевозкам предъявлено два, из них удовлетворен один на сумму в 148 р. 50 к., в другом отказано.

**Транспортные операции.** Чтобы закончить с обзором мероприятий Правления, клонящихся к увеличению объема и улучшению методов грузовой работы Сибгоспароходства, остается упомянуть о развитии им с этой целью транспортно-экспедиторских операций, за время с 1 апр. 1925 г. успевших дать вполне удовлетворительные результаты и потребовавших развертывания целой сети (39) соответственных транспортных отделений при существующих агентствах, а также открытия новых специальных пунктов и контор. Ведя эту работу объединенно со всеми прочими речными пароходствами и производя перевозку грузов на железную дорогу и принимая их с нее, Сибгоспароходство транспортирует грузы от и до любого пункта СССР, считая эти вспомогательные операции (напр., гужевого характера) вполне естественным, логическим завершением тех водных перевозок, которые оно совершает на тысячи километров по рекам Сибири.

**Холодные перевозки.** Далее, необходимо остановиться на мероприятиях, направленных к обеспечению временных требований по перевозке скоропортящихся грузов и в первую очередь сливочного масла. Пароходством с этой целью в пунктах наибольшего подвоза к воде этого важного для Сибири груза оборудованы специальные охлаждающие маслохранилища канадского типа, а ряд пассажирских пароходов снабжен специальными холодильными оборудованными в отсеках корпусов. Проходящее через маслохранилище и холодильный пароходный трюм масло получает достаточный температурный иммунитет для дальнейшего следования в изотермических вагонах поездов жел. дор. Располагая довольно крупными масляными перевозками, Сибгоспароходство указанным порядком содействует улучшению качества одного из самых ценных вывозных сибирских продуктов и в этом отношении идет впереди всех прочих Госпароходств СССР.

**Экспертно-импортные перевозки.** Наконец, нельзя не отметить еще одной стороны деятельности Сибирского Государственного Пароходства, приводящей его в связь с делом внешней ввозной и вывозной торговли, именно выполнения речных перевозок так называемой „Карской“ Экспедиции по рекам Оби и Енисею, как по части комбинированной западной трассы Северного Морского Пути.

Снаряжение этой экспедиции, вывозящей 96,5 проц. нашего сырья (шерсть, волос, волокно, жмыхи масла, пушнина, перо и по Енисею – лес) в Англию и 3,5 проц. (кожа невыделанная) в Германию за последние годы, что называется, взяло ритм. Ежегодно, примерно, в ½ июля из Новосибирска и Омска выходит караван речных судов Госпароходства, арендуемых Комитетом Северного Морского Пути<sup>1)</sup>, и отправляется к Новому Порту (в Обской губ.), для обмена сибирского сырья на товарный импорт, прибывающий на морских судах. По Енисею эта операция проводится Госпароходством на фрахтовых началах рейсовым порядком. Создаваемая под влиянием уральского „барьера“, затрудняющего проход сибирских громоздких грузов к западным портам Союза, организация этой „экспедиции“, по мере накопления опыта и выработки методов работы, мало-по-малу превратится в коммерческий рейс, независимо от субъекта прав выполняющего его тоннажа, а серьезный и осторожный подбор импортного контингента, на 66 проц. заполненного ныне товарами производственного значения и лишь на

<sup>1)</sup> Как специальным аппаратом „Сибвнешторга“.

34 проц. потребительскими, уже в настоящее время дает основание говорить, что если не приращение, „то накопление“ российского и „сибирского“ богатства „Северным Ледовитым Океаном“, по мечте М. В. Ломоносова, начинается.

**Заключение.** После сказанного нет оснований считать заключительное направление сибирских потоков неудачным. Что же касается роли Сибгоспароходства, то, наряду с выполнением весьма растянутой по огромным пространствам Сибири службой внутренней речной связи, оно работой своего флота в части „Карской“ является могучим фактором объединения необходимой для Сибири английской индустрии с развиваемым ее изделиями местным сельским хозяйством.

Учитывая значение пассажирского движения, пароходство стремится прислушаться к биению пульса местной жизни и, вместе с уплотнением графика движения пассажирских пароходов на всех наиболее бойких плесах, возвращает довоенную скорость хода и оборота судов на этих участках, в то же время возможно совершенствуя доставший его руко-

Обращая внимание на улучшение условий проезда на пароходах пассажиров жестких классов, Правление выработало для вновь переделываемых двухэтажных товаро-пассажирских пароходов американского типа: „Кассиор“ и „Рудзутак“ особую систему расположения пассажирских помещений, дающую возможность представить большие удобства для пассажиров III и IV классов.

С 1925 г. начато усиленное развитие местных, пригородных сообщений и рейсов по малым речкам, имеющим характер и значение пионерных трактов, а по верхнему Енисею организуется пароходное сообщение, призванное иметь, несмотря на скромные внешние размеры, крупное государственное значение.

В сознании ответственной важности лежащих на нем задач поддержания аккуратной срочной и доступной внутренней и внешней водной связи в пределах необъятной и богатой надземным сырьем и недрами страны, Западно-Сибирское Государственное Речное Пароходство, при поддержке своего производственного Союза, будет продолжать свой мирный труд, принося им посильную помощь в деле возрождения культурно-экономической и создания промышленной мощи этого сгromного, но пока еще девственного в своих силах края, неуклонно сообразуя развитие эксплуата-

ционных подвижных средств своего материального организма с темпом роста краевой промышленности и хозяйства.

## Литература.

1) „Мировым“ трудом, трактующим вопросы транспорта и связи, считается двухтомное сочинение кельнского профессора Sax. „Die Verkehrsmittel in Volks und Staatswirtschaft“, вышедшее в период 1918 и 1920 годов вторым, переработанным изданием. Первый том: „Allgemeine Verkehrslehre“—содержит систематическую постановку общих вопросов, второй: „Land und Wassertrassen“—посвящен изучению видов транспорта и степени его влияния на разные стороны народного хозяйства.—2) Имеет значение того же автора: „Transport und Kommunikationswesen“—в Schönberg's „Handbuch der politischen Oekonomie“.—3) Много дает Roscher: System der Volkswirtschaft (B. III § 76—99), также.—4) De-Foville—La transformation de transport et ses conséquences économiques et sociales“.—5) А. И. Чупров. Железнодорожное хозяйство.—6) Ден. Очерки по экономической географии.—7) Промышленность и техника, т. IX: Пути сообщения.—8) Проф. К. Дове. Основы транспортной географии. Русский перевод. М. 1924.—9) В. Мейен. Обзор России в дорожном отношении. СПб. 1909-10.—10) Проф. Оппенгейм. Россия в дорожном отношении. М. 1920.—Также: 11) Издания статистического порядка бывш. Министерства Путей Сообщения.—12) Ходаковский. Пути Сообщения в древней Руси. „Сборник“ М. П. Погодина, т. I. М. 1837. Затем,—13) И. Михайлов. Эволюция русского транспорта 1913—1925. М. 1925. Для постановки вопросов любопытны: 14) Проф. Ю. Ломоносов. Научные проблемы эксплуатации железных дорог, изд. 3-е. Берлин. 1922.—Также: 15) В. Д. Ещенко. „НОТ“ на железнодорожном транспорте. М. 1924 и—16) Ситников, Г. Г. География транспорта. М. 1925. Интересны—17) Труды совещания о путях сообщения Сибири, т. I и т. II. Иркутск. 1907 и 1908. Следует иметь в виду: 18) А. Головачев. История железнодорожного дела в России. СПб. 1881.—Также: 19) А. Ратциг. Влияние железных дорог на сельское хозяйство. СПб. 1896 или 20) Скворцов. Влияние парового транспорта на сельское хозяйство.—Разбор круга вопросов, связанных исключительно с внутренними водными путями, даст: 21) Как на самую элементарную и вполне доступную постановку и обработку основных вопросов водного хозяйства для лиц, желающих получить первоначальную ориен-

тировку в этой области и неимеющих возможности изучения ее монографическим путем, можно указать на изданную в конце 1925 г. брошюру проф. К. А. Акулова совместно с инженерами А. Ф. Капелькиным и И. К. Тороповым: „Краткое руководство к ознакомлению с речным транспортом СССР“. Затем, важны: 22) Проф. Н. П. Загоскин. Русские водные пути, т. XVI. „Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий“—изданный в 1906 г. Также: 23) Николаев и Житков, С. Краткий исторический очерк развития водных и сухопутных сообщений и торговых портов в России. СПб. 1900; имеет значение: 24) Небольсин. Краткий очерк развития пароходства в России. Журн. Главн. Упр. Пут. Сообщ. и Публичн. Зданий, г. 25 й, изд. в СПб 1857 г.—25) М. Прокофьев. Наше судоходство. СПб. 1870.—26) Внутр. Водн. Пути России и меры к их улучшению. Изд. Комиссии, учрежд. при Мин. Внутр. Дел по поводу падения цен на сельско-хоз. производство. СПб. 1889.—27) В. В. Никольский. „Принципы водного строительства России“.—28) „Государственный Речной Порт в 1924 г.“ М. 1924 и тоже за 1925 г. Москва, 1925. С вопросами типа, конструкции и размеров судов можно познакомиться в сочинениях: 29) Боголюбов. История корабля.—30) Инж. Г. Шлезингер. Курс корабельной архитектуры: 2 тома: т. I. СПб. 1899, т. II. СПб. 1906 или 31) А. П. Шершов. Устройство и теория корабля, изд. 2-е. СПб. 1912.—Также: 32) Проф. А. Н. Крылов. Учебник теории корабля. СПб. 1913.—33) Наиболее доступно излагаются практические (без оснований расчета) нормы корпусного набора в изданных „Русским Регистром“ „Правилах постройки речных железных судов“ (изд. 1913 г.) и „Правилах постройки волжских непаровых деревянных судов“, изд. в 1914 г.—34) Наконец, общие вопросы практического судостроения, затрагивающие не только конструктивные формы и материалы, но и стили, правда, в применении, главн. образом, к морским судам, дает отлично изданная книжка: F. Judaschke Die Grundlagen des praktischen Schiffbaues. Berlin. 1926.—35) Классическим сочинением, характеризующим оснастку и вооружение судов, является труд директора германского Ллойда Ф. Л. Миддендорфа. Рангоут и такелаж судов; русск. пер. СПб. 1905. См. также: 36) А. Гельмерсен Морская практика. СПб. 1909.—37) С. П. Неуструев. Словарь волжских судовых терминов. Н.-Новгород. 1913.—38) Не лишен, значения, хотя и устаревший „Морской Словась“. В. В. Вахтина 2-е изд. СПб. 1894.—Также: 39) Вышедший 2-м изданием Nautical and



Commercial Conversation L. Bataille and D. Nach P. 1925.— Двигателям внутреннего сгорания посвящены работы: 40) Б. М. Лобач Жученко. Судовые двигатели внутреннего сгорания. СПб. 1914 и—41) Его же. Краткий описательный курс двигателей внутреннего сгорания. М. 1926.—Также: 42) Проф. И. М. Грибов. Двигатели внутр. сгорания. М. 1925.— Из многочисл. литературы запада можно указать: 43) Haeder. Ölmotoren. Wisbad. 1923, с атласом чертежей. По паровым машинам можно обратиться к старым работам: 44) Г. Бауэр. Расчеты и конструкции судовых машин и котлов; русск. перевод с дополнен. инж.-мех. Л. Я. Бершадского. СПб. 1903.—45) А. Погодин. Паровые машины, 2-е изд. Риккера. СПб. 1903.—Также: 46) А. Погодин. Судовые двигатели, СПб. 1907; см. 47) Инж. П. Перковский. Описание судовых машин и котлов, а также вспомогательных механизмов, водоотливных средств и водотрубно. котлов, изд. 3-е, СПб. 1906 и другие. При суждении об успехах и качествах эксплуатации в основу расценки работы, помимо измерителей, задаваемых „Центр. Правл. Госуд. Речн. Пароходств“, следует полагать соображения, приведенн.: 48) С. Кульжинским в статье: „Определение качества эксплуатации ж. д.“ см. журн.: „Техника и Экономика“ за 1921 г. № 3-4. По вопросу о схематичности установленных измерителей и о необходимости дальнейшего углубления и научной разработки их формы и вида с целью отыскания измерителей, полнее отражающих проверяемые приложением их явления во взаимной, внутренней связи последних, см.: 49) Косякин. О тотальном коэффициенте. Харьк. 1923.—Для уяснения основных явлений, влияющих на формирование тарифов и для понятия о признаках, характеризующих, как руководящие принципы экономической и железнодорожной политики, так и конкретные практические задачи и цели тарификации, см.: 50) Проф. К. Я. Загорский. Экономика транспорта. М. 1923 и—51) Его же. Теория железнодорожных тарифов. Петрогр. 1923.—52) Стремления пароходств, переведенных на полный хозяйственный расчет, при учете платежеспособности грузов, отстоять учет себестоимости перевозок и выявить особые условия работы, отражаются в „Протоколах Съездов представителей железных дорог и судоходных предприятий по тарифным вопросам“, содержащих интересные материалы этого порядка не только в журналах заседаний специальных „водных“, но и соединенных секций.—53) „Причины, обуславливающие высоту фрахтов и себестоимость речных перевозок“, разбор. В. В. Звонковым в его статье,

помещенных под этим заглавием в №№ 5 и 7 журн. „Водн. Трансп.“ за 1925 г. См. также: М. П. Горлов. Путь и фрахты (очерк, посл. в журн. „Водн. Транспорт.“ 1926 г.).— 54) Е. „Грузооборот внутренних водных путей СССР в 1924 и 1913 г.г.“, см. там же № 2.—55) „Проблемы водного транспорта в Сибири“ в самой общей форме по ставлены в статье М. А. Великанова. См. материалы Госплана кн. I. М. 1924. См. также: 56) А. М. Сибиряков. О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с дру- гими странами. СПб.—1907. Следует иметь в виду: 57) Н. Балкашин. О пароходстве в Обской Губе и о морской торговле Западн. Сибири с Европою. См. Записки Зап. Сиб. Отд. И. Р. Геогр. О-ва. Омск, 1880 и его же: Торговое дви- жение между Зап. Сибирью, Средней Азией и китайскими владениями—там же за 1881 г. Вопросы современного по- ложения северного морского пути разобраны: 58) В. И. Ор- ловым: „Западная часть Сев. Морск. Пути“ см. Матер. Госп. кн. I. М. 1924 и—59) Н. И. Евгеновым, описавшим (в том же издании) „Восточную часть С. М. Пути“.—См. также— 60) Проф. В. Г. Болдырев. Северный Морской Путь—в журн. „Жизнь Сибири“ за 1926 г. кн. 1-2, стр. 59-68.



# **ПРАВЛЕНИЕ**

## **Западно-Сибирского Государственного Речного Пароходства.**

Новосибирск, Коммунистическая 57.

### **Телефоны:**

|                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| Председателя Правления . . . . .    | 8-50. |
| Коммерческого Директора. . . . .    | 8-51. |
| Технического Директора . . . . .    | 8-55. |
| Управляющего Отд. Движения. . . . . | 8-56. |
| Главного Бухгалтера . . . . .       | 6-56. |
| Ответственного Секретаря. . . . .   | 1-70. |

|                             |       |
|-----------------------------|-------|
| Общие: 1-й этаж зд. . . . . | 8-52. |
| 2-й этаж зд. . . . .        | 5-35. |

### **Состав Правления.**

Председатель: Василий Александрович Глушков.—Коммерческий Директор (он-же Заместитель Предс. Правления) Александр Яковлевич Метелица. Технический Директор—инженер Иван Модестович Гаккель.

Инспектор Правления М. П. Горлов.

### **Управляющие отделами.**

1. Техническим инж. В. М. Кононов.  
Заместитель М. А. Дьячков.
2. Коммерческим—Г. Г. Дубенецкий.  
Заместитель П. Н. Лыхин.
3. Движения—Н. М. Фомин.  
Заместитель И. А. Ноздрин.
4. Главный Бухгалтер А. Л. Шевнин.  
Заместитель А. Н. Маркин.
5. Снабжения—Н. Д. Мушников.
6. Ответственный Секретарь И. Е. Каменев.

Управляющий Главной Транспортной Конторой Е. В. Павловский.

Юрисконсульт С. В. Калугин.

Технические инспектора: П. А. Матыков, А. Л. Бурцев.

Ревизоры Правления: И. А. Бовин, И. Н. Бушуев.

### **Состав управляющих и заведывающих агентствами, их помощников и заведывающих затонами Сибгоспароходства.**

1. Семипалатинск. Управл. агентством Н. П. Калинин, помощ. М. П. Еремин. Заведывающий затоном А. П. Завьялов.

2. Павлодар. Заведывающий агентств. А. Н. Любимов.

3. Омск. Управл. агентств. И. А. Перельман, помощники: А. С. Смирнов и Г. Е. Мухин. Заведывающий затоном Ф. П. Горбунов.

4. Тара. Заведывающий агентством Н. И. Леонтьев.

5. Тюмень. " " И. А. Игнатов. Заведывающий затоном А. К. Шипицын.

6. Тобольск. Заведывающий агентств. А. Н. Зырянов.

7. Томск. Управляющий агентством С. М. Савиных, помощник К. П. Земцов. Заведывающий затоном Н. Ф. Польш.

8. Новосибирск. Завед. агентством Г. А. Салов, помощ. А. Н. Малых.

9. Барнаул. Завед. агентством А. И. Стойлов. Заведывающий затоном А. М. Потапов.

10. Бийск. Заведывающий агентством А. В. Терентьев.

11. Красноярск. Управляющий агентством В. Ф. Пахомов, помощник К. А. Мецайк. Заведыв. затоном Г. И. Елтышев.

## СРОЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ

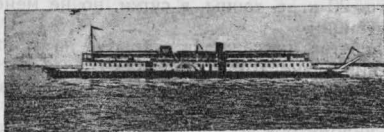
ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИХ И БУКСИРО-ПАССАЖИРСКИХ ПАРОХО-  
ДОВ ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕЧНОГО  
ПАРОХОДСТВА В НАВИГАЦИЮ 1926 ГОДА.

Каждый пассажир имеет право на зачетные места, согласно билету, на билет, не приставляя к нему на пароходе билета, при чем переход на низшего класса в высший допускается не иначе, как по взятии дополнительного билета, в противном случае, пассажир уплачивает разницу в цене билета. Дети от 5—10 лет перевозятся со скидкой 50 проц. от всех классов; каждый пассажир имеет право бесплатного провоза при себе не более 20 килограммов багажа, а по взятии билета на более дальнюю рейс остальные вещи, сундуки и багаж, за плату, не превышающую багажа, перевозятся им бесплатно.

Привезенный на пристань багаж в течение 48 часов хранится бесплатно, при чем началом срока бесплатного хранения считается полночь, следующая за днем прибытия багажа. После 48 часов бесплатного хранения возникает



„Чтобы подкрепить здоровье — путешествуйте на пароходах“.



## Срочное движение

**товаро-пассажирских и буксиро-пассажирских пароходов Западно-Сибирского Государственного Речного Пароходства в навигацию 1926 г.**

В навигацию 1926 года, впредь до спада вод, товаро-пассажирские и буксиро-пассажирские пароходы Западно-Сибирского Государственного Речного Пароходства будут совершать правильное срочное движение по 13 линиям рек Обь-Иртышской и Енисейской систем, как вниз, так и вверх, по расписаниям, скоростью хода одинаковым с довоенными, с общим протяжением водной дороги до 15.275 километров.

К навигации 1926 г. все пассажирские пароходы отремонтированы. В составе этого флота плавают 20 двухэтажных пароходов американского типа со всеми новейшими приспособлениями для удобства пассажиров, с двухсветными каютами и салонами на верхней палубе. В рубках имеются пианино, шахматы, шашки и библиотечки. Пассажирские каюты устроены с расчетом на одного, двух и трех пассажиров.

Каждый пассажир имеет право на занятие места, согласно взятого им в агентстве, на пристани или на пароходе билета, при чем переход из низшего класса в высший допускается не иначе, как по взятии дополнительного билета, в противном случае, пассажир уплачивает двойную разницу в цене билета. Дети от 5—10 лет перевозятся со скидкой 50 проц. во всех классах: каждый пассажир имеет право бесплатного провоза при себе не более 20 килограммов багажа, а по детским билетам не более 10 килограммов; остальные вещи сдаются в багаж. За вещи, не сданные в багаж, пароходство не отвечает.

Прибывающий на пристань багаж в течение 48 часов хранится бесплатно, при чем началом срока бесплатного хранения признается полночь, следующая за днем прибытия багажа. После 48 часов бесплатного хранения взимается

---

плата по 1 р. 20 к. с тонны в сутки, но не менее 10 коп. с одной квитанции.

Для удобства пассажиров открыты на пристанях камеры хранения ручного багажа.

Лица, желающие совершить поездку в 1-м, во 2-м или 3-м классах между пунктами с расстоянием в оба конца не менее 1000 километров по маршрутному билету, пользуются скидкой в размере 20 проц., а проезжающие таким порядком экскурсии в числе не менее 5 лиц при взятии маршрутного билета получают скидку в 30 проц.

Маршрутные билеты дают право: внеочередного получения места в каютах, перерыва проезда по пути следования на любой пристани, остановка на коей предусматривается расписанием и т. д.

Учащие и учащиеся при проезде на каникулы или на практические работы, а также обратно в III кл, при предъявлении удостоверений учебных заведений, пользуются скидкой со стоимости билета в размере 25 проц. Такая же скидка предоставляется экскурсиям образовательного характера, едущим в III кл. в числе не менее 25 человек, по представлении удостоверений отделов народного образования. Равным образом, при проезде в III классе, пользуются скидкой в 25 проц. с цены билета, по предложениям народного комиссариата социального обеспечения, инвалиды войны, пенсионеры и их семейства.

Перевозка студентов высших учебных заведений, рабочих факультетов и техникумцев производится с соблюдением льгот, устанавливаемых действующими на этот предмет специальными распоряжениями НКПС.

Прием и высадка пассажиров производится от и до всех пристаней, указанных в расписании, а также в пути с лодок, по усмотрению капитанов пароходов, если не будут тому препятствовать погода и прочие обстоятельства, при чем днем лодки должны выезжать с флагом, а ночью с фонарем.

На всех пассажирских пароходах имеются буфеты, из коих отпускаются пассажирам из безукоризненной провизии кушанья и напитки по установленной правлением также, более дешевой, чем в гостиницах и ресторанах. Кроме отпуска порционно, по утвержденному правлением прейс-куранту, пассажиры могут получать ежедневно по особому меню в числе не менее семи названий обеда по цене: из двух блюд 65 к., из трех блюд 90 к. и из четырех 1 р. 20 к. Одно блюдо из



обеда 40 коп. Сервировка в 1-м и во 2-м классе совершенно одинакова.

За особую плату из буфета можно получать постельное белье полным комплектом (простыня, подушка, одеяло 1 р.) и отдельными предметами по надобности.

Буфеты открыты от 8 до 24 часов. Как расписание движения, так и судовой распорядок, производится по местному времени, разница коего от московского указана в колонках указателя летнего движения поездов (+2+3 или +4)

Привалы и отвалы пароходов в городских крупных пунктах, примыкающих к железнодорожному сообщению, согласованы с движением поездов. В агентствах принимается не ранее, как за сутки, заблаговременная запись на классные каютные места, при чем право на записанное пассажиром лично или по телеграмме место сохраняется за ним до первого свистка, после чего поступает в общую очередную продажу.

При всякого рода поводах к неудовольствию в отношении действий судовой администрации, доброкачественности буфета, исправности содержания общих пассажирских помещений и отдельных кают, пассажиры могут заносить свои претензии в имеющиеся на пароходах и в агентствах жалобные книги, хранящиеся у капитанов и агентов. Подписанные жалобщиками (с указанием места их жительства) претензии должны быть скреплены 2 подписями и посторонних лиц.

В распоряжения судовой администрации не только по управлению судном, но и по поддержанию на нем порядка, никто из пассажиров, несмотря на свое общественное или служебное положение, вмешиваться не имеет право.

При наступлении морозов, когда представляется пароходу и пассажирам опасность ото льда, поручается капитанам пассажирских пароходов, под личную их ответственность, далее путь свой не продолжать, а объявить пассажирам, что они высаживаются на ближайшей пройденной пароходом пристани, при чем дальнейшее их следование к месту своего назначения сухим путем совершается за свой личный счет, о чем на билетах, выдаваемых на такие рейсы, обязательно делается отметка: „доставка до места назначения для госпароходства не обязательна“.

Сведения о движении дачных, пригородных пароходов, поддерживающих ежедневное сообщение между Новосибирском и Берском (пар. „Тоболяк“), Омском—Чернолуцьем и

Омском—Куломзиним, Красноярском и „Монастырьком“ и других—можно получать в этих агентствах.

Подробные сведения о пассажирских таксах, багажных тарифах и грузовых фрахтах в особых „Тарифниках Сибгоспароходства“, рассылаемых и продаваемых в Правлении, в агентствах, на пароходах и пристанях.

### Расчет времени в пути и таксы при проезде.

| О Т                       |                | Д О                            | Время<br>(в сутках)<br>в пути | В 1-м           | Во 2-м | В 3-м  | В 4-м  | 10 клгр.<br>багажа |  |
|---------------------------|----------------|--------------------------------|-------------------------------|-----------------|--------|--------|--------|--------------------|--|
|                           |                |                                |                               | классе          | классе | классе | классе |                    |  |
|                           |                |                                |                               | В р у б л я х*) |        |        |        |                    |  |
|                           |                |                                | а) туда                       |                 |        |        |        |                    |  |
|                           |                |                                | б) обратно                    |                 |        |        |        |                    |  |
| <b>А. Иртышск. сист.</b>  |                |                                |                               |                 |        |        |        |                    |  |
| Тополева Мыса .           | Семипалатин.   | а) 2 с. 3 ч.<br>б) 3 с. 17 ч.  | 23,10                         | 18,50           | 9,25   | 7,00   | 0,84   |                    |  |
| У.-Каменогорска.          | "              | а) 15 ч.<br>б) 1 с. 7 ч.       | 13,75                         | 11,00           | 5,50   | 4,15   | 0,74   |                    |  |
| Семипалатинска .          | Павлодара .    | а) 1 с. 4 ч.<br>б) 2 с. 2 ч.   | 13,20                         | 10,55           | 5,30   | 3,95   | 0,53   |                    |  |
| "                         | Омска . . . .  | а) 2 с. 21 ч.<br>б) 4 с. 13 ч. | 19,25                         | 15,40           | 7,70   | 5,80   | 0,77   |                    |  |
| "                         | Тары . . . . . | а) 4 с. 18 ч.<br>б) 6 с. 18 ч. | 28,75                         | 23,00           | 11,50  | 8,65   | 1,16   |                    |  |
| Павлодара . . . .         | Омска . . . .  | а) 1 с. 14 ч.<br>б) 2 с. 8 ч.  | 15,00                         | 12,00           | 6,00   | 4,50   | 0,61   |                    |  |
| "                         | Тары . . . . . | а) 3 с. 11 ч.<br>б) 5 с. 14 ч. | 24,50                         | 19,60           | 9,80   | 7,35   | 1,00   |                    |  |
| Омска . . . . .           | " . . . . .    | а) 1 с. 4 ч.<br>б) 1 с. 18 ч.  | 9,50                          | 7,60            | 3,80   | 2,85   | 0,39   |                    |  |
| " . . . . .               | Тобольска .    | а) 3 с. 8 ч.<br>б) 4 с. 9 ч.   | 14,85                         | 11,90           | 5,95   | 4,45   | 0,59   |                    |  |
| Тары . . . . .            | " . . . . .    | а) 2 с. 12 ч.<br>б) 2 с. 15 ч. | 12,75                         | 10,15           | 5,10   | 3,85   | 0,52   |                    |  |
| Тюмени . . . . .          | " . . . . .    | а) 1 с. 3 ч.<br>б) 1 с. 14 ч.  | 11,00                         | 8,80            | 4,40   | 3,30   | 0,44   |                    |  |
| Тобольска . . . .         | Обдорска .     | а) 5 с. 2 ч.<br>б) 4 с. 23 ч.  | 18,75                         | 15,00           | 7,50   | 5,65   | 0,75   |                    |  |
| Тран-<br>зит. { Тобольска | Томска . . . . | а) 6 с. 19 ч.<br>б) 6 с. 12 ч. | 18,75                         | 15,00           | 7,50   | 5,65   | 0,79   |                    |  |
| <b>Б. Обская система.</b> |                |                                |                               |                 |        |        |        |                    |  |
| Турочака . . . . .        | Бийска . . . . | а) 1 с. 16 ч.<br>б) 20 ч.      | 8,15                          | 6,50            | 3,25   | 2,45   | 0,30   |                    |  |
| Бийска . . . . .          | Барнаула . .   | а) 22 ч.<br>б) 1 с. 4 ч.       | 6,25                          | 5,00            | 2,50   | 1,90   | 0,25   |                    |  |

\*) С 1 июля на всех плесах пассаж. таксы повышены на 20%, багаж на 15%.

| О Т                    | Д О                   | Время<br>(в сутках)<br>в пути  | В 1-м<br>классе | Во 2-м<br>классе | В 3-м<br>классе | В 4-м<br>классе | 10 кг р.<br>багажа |  |
|------------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|--------------------|--|
|                        |                       | а) туда                        | В р у б л я х   |                  |                 |                 |                    |  |
|                        |                       | б) обратно                     |                 |                  |                 |                 |                    |  |
| Бийска . . . . .       | Новосибирска          | а) 2 с. 5 ч.<br>б) 3 с. 4 ч.   | 11,25           | 9,00             | 4,50            | 3,40            | 0,45               |  |
| " . . . . .            | Томска. . . . .       | а) 3 с. 10 ч.<br>б) 4 с. 10 ч. | 14,50           | 11,60            | 5,80            | 4,35            | 0,58               |  |
| Барнаул . . . . .      | Новосибирска          | а) 1 с. 6 ч.<br>б) 1 с. 16 ч.  | 8,25            | 6,60             | 3,30            | 2,50            | 0,33               |  |
| " . . . . .            | Томска. . . . .       | а) 2 с. 11 ч.<br>б) 3 с. 7 ч.  | 12,50           | 10,00            | 5,00            | 3,75            | 0,50               |  |
| Новосибирска . . . . . | " . . . . .           | а) 22 ч.<br>б) 1 с. 3 ч.       | 8,75            | 6,60             | 3,30            | 2,50            | 0,33               |  |
| " . . . . .            | Кузнецка . . . . .    | а) 4 с. 9 ч.<br>б) 2 с. 15 ч.  | 21,25           | 16,60            | 8,30            | 6,25            | 0,50               |  |
| Томска . . . . .       | " . . . . .           | —                              | 12,50           | 10,00            | 5,00            | 3,75            | —                  |  |
| " . . . . .            | Колгуйка. . . . .     | —                              | 11,40           | 9,10             | 4,55            | 3,75            | —                  |  |
| <b>В. Енисей.</b>      |                       |                                |                 |                  |                 |                 |                    |  |
| Красноярска. . . . .   | Батеней . . . . .     | а) 1 с. 1 ч.<br>б) 16 ч.       | 11,90           | 9,50             | 5,95            | 4,20            | 0,49               |  |
| " . . . . .            | Минусинска. . . . .   | а) 2 с. 8 ч.<br>б) 1 с. 4 ч.   | 14,75           | 11,85            | 7,40            | 5,20            | 0,69               |  |
| " . . . . .            | Енисейска . . . . .   | а) 1 с. 5 ч.<br>б) 20 ч.       | 13,50           | 10,80            | 6,75            | 4,75            | 0,59               |  |
| " . . . . .            | Назимовского. . . . . | а) 1 с. 22 ч.<br>б) 2 с. 21 ч. | 15,10           | 12,10            | 7,55            | 5,30            | 0,66               |  |

## А. Р. И Р Т Ы Ш

1. Линия Семипалатинск—Тополев Мыс по р. Иртышу 759 километ.,  
отправление 3 раза в неделю пароходами: двухэтажным „Роза Люк-  
сембург“ и одноdeckными „Алтай“ и „Лобков“.

| Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. | Часы<br>суток |    | Густота<br>движе-<br>ния |                   | Густота<br>движе-<br>ния | Часы<br>суток                      |    | Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. |
|----------------------------------------------|---------------|----|--------------------------|-------------------|--------------------------|------------------------------------|----|----------------------------------------------|
|                                              | ч.            | м. |                          |                   |                          | ч.                                 | м. |                                              |
|                                              | 2             |    | По воск.,<br>средам.     | Отх.              | Прих.                    |                                    |    |                                              |
| 81                                           | 6             | 45 |                          | Тополев Мыс . . . | ↑                        | 14                                 | 25 | 81                                           |
| 93                                           | 12            | 35 |                          | Каракас . . .     |                          | 10                                 | 45 | 93                                           |
| 89                                           | 18            | 15 |                          | Буконь . . .      |                          | 23                                 | 35 | 89                                           |
| 72                                           | 18            | 35 |                          | Баты . . .        |                          | 18                                 | 55 | 72                                           |
| 66                                           | 5             | 25 |                          | Мало-Красноярск . |                          | 11                                 | 60 | 66                                           |
| 118                                          | 13            | 25 |                          | Гусиная . . .     |                          | 2                                  | 55 | 118                                          |
| 64                                           | 18            | 05 |                          | Усть Каменогорск. |                          | 8                                  | 55 | 54                                           |
| 54                                           | 21            | 45 |                          | Предгорная . .    |                          | 21                                 | 25 | 64                                           |
| 44                                           | 21            | 45 |                          | Убинск . . .      | ↑                        | 12                                 | 40 | 44                                           |
| 78                                           | 5             | 05 |                          | Шульба . . .      | ↑                        | 6                                  | 30 | 78                                           |
|                                              |               |    | Прих.                    | Семипалатинск.    | Отх.                     | Пон.,пят.,<br>среда до<br>М.-Красн | 20 | 30                                           |

2. Линия Семипалатинск — Тара по р. Иртышу 1472 километра,  
отправление 3 раза в неделю двухэтажными американского типа паро-  
ходами: „Воткинский завод“, „III Интернационал“, „Ленинград“, „8-е  
февраля“ и „5 й октября“.

|     | 4  | —  | По четв.,<br>суб.,вт. *) | Отх.                | Прих. | Воск., вт.,<br>четверг. |    |     |
|-----|----|----|--------------------------|---------------------|-------|-------------------------|----|-----|
| 102 | 8  | 55 |                          | Семипалатинск       | ↑     | 7                       | 15 | 102 |
| 51  | 11 | 45 |                          | Долонь . . . . .    |       | 19                      | 45 | 51  |
| 52  | 14 | 25 |                          | Известка . . . . .  |       | 12                      | 55 | 52  |
| 80  | 20 | 10 |                          | Семиарск . . . . .  |       | 7                       | 40 | 80  |
| 28  | 20 | 10 |                          | Подпуск . . . . .   |       | 7                       | 10 | 28  |
| 32  | 21 | 50 |                          | Лебяжье . . . . .   |       | 20                      | 15 | 32  |
| 28  | 23 | 40 |                          | Чеган . . . . .     |       | 17                      | 30 | 93  |
| 93  | 6  | 05 |                          | г. Ермак . . . . .  | ↑     | 9                       | 25 | 39  |
| 39  | 8  | 10 |                          | г. Павлодар . . . . | ↑     | 5                       | 15 | —   |
|     |    |    |                          | Прих.               | Отх.  |                         |    |     |

\*, Отвал из Семипалатинска по вторникам и из Тары по воскре-  
сеньям производится через 2 недели.

| Расстояние<br>между приста-<br>вами в кило | Часы  |    | Густота<br>движе-<br>ния        |                            | Густота<br>движе-<br>ния | Часы  |    | Расстояние<br>между приста-<br>вами в кило |    |
|--------------------------------------------|-------|----|---------------------------------|----------------------------|--------------------------|-------|----|--------------------------------------------|----|
|                                            | суток |    |                                 |                            |                          | суток |    |                                            |    |
|                                            | ч.    | м. |                                 |                            |                          | ч.    | м. |                                            |    |
| —                                          | 11    | 10 | Отх.                            | г. Павлодар . . . ↑        | Прих.                    | 2     | 15 | 51                                         |    |
| 51                                         | 14    | 20 | ↓                               | Черноярка. . . . .         |                          | 21    | 4  | 47                                         |    |
| 47                                         | 18    | 20 | ↑                               | Чернорецк. . . . .         |                          | 17    | 10 | 85                                         |    |
| 85                                         | 23    | 05 |                                 | Качиры . . . . .           |                          | 8     | —  | 91                                         |    |
| 91                                         | 5     | 35 |                                 | Иртышск . . . . .          |                          | 23    | 40 | 39                                         |    |
| 39                                         | 9     | 10 |                                 | Железянка . . . . .        |                          | 19    | 10 | 48                                         |    |
| 48                                         | 12    | 20 |                                 | Урлютюп. . . . .           |                          | 14    | 10 | 28                                         |    |
| 28                                         | 14    | 05 |                                 | Татарка . . . . .          |                          | 11    | 3  | 39                                         |    |
| 39                                         | 16    | 45 |                                 | Черлак . . . . .           |                          | 8     | 05 | 30                                         |    |
| 30                                         | 18    | 35 |                                 | Соляное . . . . .          |                          | 4     | 20 | 63                                         |    |
| 63                                         | 22    | 20 |                                 | Ачаир . . . . .            | ↓                        | 23    | 15 | 64                                         |    |
| 64                                         | 1     | 55 | Пят.,воск<br>вторник.           | ↓ Г. Омск . . . . .        | Отх.                     | 18    | —  | —                                          |    |
| 64                                         | 5     | 18 |                                 | Отх.                       | г. Омск . . . . . ↑      | Прих. | 7  | 45                                         | 55 |
| 55                                         | 20    | 55 |                                 | Чернолучье . . . . .       |                          | 3     | 15 | 14                                         |    |
| 14                                         | 22    | 05 |                                 | Красноярка . . . . .       |                          | 1     | 40 | 51                                         |    |
| 51                                         | 1     | 10 |                                 | Крупянка . . . . .         |                          | 21    | 10 | 30                                         |    |
| 30                                         | 4     | 20 |                                 | Черноозерье. . . . .       |                          | 18    | 15 | 18                                         |    |
| 18                                         | 5     | 40 |                                 | Боровянка. . . . .         |                          | 15    | 15 | 32                                         |    |
| 32                                         | 7     | 35 |                                 | Тунгуслы . . . . .         |                          | 12    | 10 | 31                                         |    |
| 31                                         | 9     | 50 |                                 | Карташево . . . . .        |                          | 9     | 10 | 7                                          |    |
| 7                                          | 10    | 45 |                                 | с. Большерецкое. . . . .   |                          | 7     | 35 | 28                                         |    |
| 28                                         | 12    | 55 |                                 | Такмыцкое. . . . .         |                          | 4     | 25 | 36                                         |    |
| 36                                         | 15    | 20 |                                 | Танатово. . . . .          |                          | 1     | 10 | 12                                         |    |
| 12                                         | 16    | 40 |                                 | Евгашино . . . . .         |                          | 24    | —  | 32                                         |    |
| 32                                         | 18    | 35 |                                 | Ново-Логоново. . . . .     |                          | 19    | 40 | 31                                         |    |
| 31                                         | 20    | 35 |                                 | Айткулово. . . . .         |                          | 16    | 40 | 20                                         |    |
| 20                                         | 22    | —  | Суббота,<br>понедел.,<br>среда. | ↓ Екатерининское . . . . . | ↑                        | 13    | 20 | 13                                         |    |
| 13                                         | 22    | 45 |                                 | Тара . . . . .             | Отх.                     | 12    | —  | —                                          |    |

Линия Омск—Тобольск по р. Иртышу 1209 километров, отправле-  
ние через 10 дней двухэтажным пароходом „Карл Маркс“.

| Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. | Часы  |    | Густота<br>движе-<br>ния |                                    | Густота<br>движе-<br>ния | Часы  |    | Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. |
|----------------------------------------------|-------|----|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|-------|----|----------------------------------------------|
|                                              | сутки |    |                          |                                    |                          | сутки |    |                                              |
|                                              | ч.    | м. |                          |                                    |                          | ч.    | м. |                                              |
|                                              | 14    | —  |                          | Отх.                               | Прих.                    |       |    |                                              |
| 55                                           | 16    | 50 | ↙                        | Омск . . . . .                     | ↑                        | 23    | 10 | 55                                           |
| 14                                           | 17    | 55 |                          | Чернолучье . . . . .               |                          | 18    | 55 | 14                                           |
| 51                                           | 20    | 45 |                          | Красноярка . . . . .               |                          | 17    | 25 | 51                                           |
| 30                                           | 23    | 40 |                          | Крупянка . . . . .                 |                          | 13    | 25 | 30                                           |
| 18                                           | 1     | —  |                          | Черноозерье . . . . .              |                          | 10    | 50 | 18                                           |
| 32                                           | 2     | 40 |                          | Боровянка . . . . .                |                          | 8     | —  | 32                                           |
| 31                                           | 4     | 35 |                          | Тунгуслы . . . . .                 |                          | 5     | 15 | 31                                           |
| 7                                            | 5     | 20 |                          | Карташево . . . . .                |                          | 2     | 40 | 7                                            |
| 28                                           | 7     | 10 |                          | с. Большеречье . . . . .           |                          | 1     | 40 | 28                                           |
| 36                                           | 9     | —  |                          | Такмыцкое . . . . .                |                          | 22    | 50 | 36                                           |
| 12                                           | 10    | —  |                          | Танатово . . . . .                 |                          | 20    | 10 | 12                                           |
| 32                                           | 11    | 40 |                          | Евгашино . . . . .                 |                          | 19    | 10 | 32                                           |
| 31                                           | 14    | 35 |                          | Ново-Логиново . . . . .            |                          | 15    | 20 | 31                                           |
| 20                                           | 15    | 45 | ↘                        | Айткулово . . . . .                | ↓                        | 12    | 55 | 20                                           |
| 13                                           | 16    | 30 |                          | с. Екатерининское . . . . .        |                          | 10    | —  | 13                                           |
|                                              |       |    |                          | г. Тара . . . . .                  |                          | 9     | —  | —                                            |
|                                              |       |    |                          | Прих.                              | Отх.                     |       |    |                                              |
|                                              | 19    | 30 |                          | Отх.                               | Прих.                    |       |    |                                              |
| —                                            | 19    | 30 | ↙                        | г. Тара . . . . .                  | ↑                        | 5     | 40 | 41                                           |
| 41                                           | 21    | 45 |                          | с. Бутаково . . . . .              |                          | 3     | 10 | 36                                           |
| 36                                           | 23    | 55 |                          | Знаменское . . . . .               |                          | —     | 35 | 39                                           |
| 39                                           | 3     | 10 |                          | Аргаис . . . . .                   |                          | 22    | 25 | 30                                           |
| 30                                           | 4     | 55 |                          | Усть-Шиш . . . . .                 |                          | 18    | 55 | 35                                           |
| 35                                           | 6     | 55 |                          | Иванов Мыс . . . . .               |                          | 16    | 10 | 48                                           |
| 48                                           | 9     | 35 |                          | Доронино . . . . .                 |                          | 12    | 35 | 15                                           |
| 15                                           | 10    | 30 |                          | Журавлево . . . . .                |                          | 11    | 30 | 12                                           |
| 12                                           | 12    | 45 |                          | Байбы . . . . .                    |                          | 10    | 30 | 8                                            |
| 8                                            | 13    | 30 |                          | Усть-Туй . . . . .                 |                          | 8     | 30 | 16                                           |
| 16                                           | 14    | 50 |                          | Тевриз . . . . .                   |                          | 7     | 05 | 22                                           |
| 22                                           | 16    | 10 |                          | Кузнецово . . . . .                |                          | 5     | 30 | 20                                           |
| 20                                           | 17    | 25 |                          | с. Петрово-Нагор-<br>ное . . . . . |                          | 4     | 10 | 31                                           |
| 31                                           | 19    | 05 |                          | с. Утьминское . . . . .            |                          | 1     | 55 | 19                                           |
| 19                                           | 20    | 25 |                          | Кайсы . . . . .                    |                          | —     | 25 | 15                                           |
| 15                                           | 22    | 45 |                          | Юр. Касмаковские . . . . .         |                          | 23    | 15 | 24                                           |
| 24                                           | —     | 05 |                          | Утускан . . . . .                  |                          | 20    | 10 | 11                                           |
| 11                                           | 1     | —  |                          | Усть-Ишим . . . . .                |                          | 19    | 20 | 47                                           |
| 47                                           | 3     | 30 |                          | с. Паново . . . . .                |                          | 16    | —  | 14                                           |
| 14                                           | 4     | 20 |                          | Юр. Тебендинское . . . . .         |                          | 15    | —  | 32                                           |
| 32                                           | 6     | —  |                          | с. Загвоздино . . . . .            |                          | 11    | 10 | 50                                           |
| 50                                           | 8     | 50 |                          | Карагой . . . . .                  |                          | 7     | 35 | 58                                           |

| Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. | Часы<br>суток |    | Густота<br>движе-<br>ния | Густота<br>движе-<br>ния | Часы<br>суток |    | Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. |
|----------------------------------------------|---------------|----|--------------------------|--------------------------|---------------|----|----------------------------------------------|
|                                              | ч.            | м. |                          |                          | ч.            | м. |                                              |
| 58                                           | 12            | 10 | Ренчики . . . . .        |                          | 3             | 35 | 24                                           |
| 24                                           | 13            | 25 | Супринская . . . . .     |                          | 2             | 05 | 32                                           |
| 32                                           | 15            | 35 | Экстезерь . . . . .      |                          | 23            | 45 | 91                                           |
| 91                                           | 20            | 30 | с. Абалак . . . . .      |                          | 17            | —  | 39                                           |
| 39                                           | 22            | 30 | г. Тобольск . . . . .    |                          | 14            | —  |                                              |
|                                              |               |    | Прих. . . . .            | Отх. . . . .             |               |    |                                              |

Линия Тюмень—Тобольск по р. р. Туре, Тоболу и Иртышу 410 ки-  
лометров, отправление через 4 дня двухэтажным пароходом „А. Буй“.

|    |    |    |                       |               |    |    |    |
|----|----|----|-----------------------|---------------|----|----|----|
|    | 16 | —  | Отх. . . . .          | Прих. . . . . |    |    |    |
| 82 | 20 | 45 | Тюмень . . . . .      |               | 2  | 25 | 82 |
| 74 | 1  | —  | Созоново . . . . .    |               | 19 | 35 | 74 |
| 24 | 3  | 50 | Покровское . . . . .  |               | 13 | 30 | 24 |
| 51 | 6  | 40 | Карбаны . . . . .     |               | 11 | 05 | 51 |
| 36 | 8  | 45 | Ярково . . . . .      |               | 5  | 45 | 36 |
| 56 | 11 | 50 | Иевлево . . . . .     |               | 2  | 59 | 56 |
| 40 | 15 | 30 | Бачалино . . . . .    |               | 22 | 55 | 40 |
| 18 | 16 | 40 | Тахтаир . . . . .     |               | 19 | 40 | 18 |
| 59 | 19 | 35 | Худяково . . . . .    |               | 16 | 35 | 59 |
|    |    |    | г. Тобольск . . . . . |               | 12 | —  |    |
|    |    |    | Прих. . . . .         | Отх. . . . .  |    |    |    |

Линия Тобольск—Обдорск по р. р. Иртышу и Оби 1541 километ-  
ров, отправление 1 раз в две недели пароходом „Д. Гусихин“.

|     |    |    |                                   |               |    |    |     |
|-----|----|----|-----------------------------------|---------------|----|----|-----|
|     | 16 | —  | Отх. . . . .                      | Прих. . . . . |    |    |     |
| 51  | 18 | 55 | Тобольск . . . . .                |               | 3  | 50 | 51  |
| 80  | 23 | 35 | Бронниково . . . . .              |               | 23 | 25 | 80  |
|     |    |    | Слинкино . . . . .                |               | 17 | 15 | 29  |
| 29  | 2  | 40 | Ново - Деревен-<br>ское . . . . . |               | 14 | 05 | 62  |
| 62  | 7  | 20 | с. Уват . . . . .                 |               | 7  | 40 | 77  |
| 77  | 11 | 40 | с. Юровское . . . . .             |               | 1  | 05 | 30  |
| 30  | 13 | 40 | с. Демьянское . . . . .           |               | 22 | 25 | 40  |
| 40  | 15 | 55 | Тугалово . . . . .                |               | 19 | 20 | 70  |
| 70  | 19 | 25 | с. Филинское . . . . .            |               | 14 | 25 | 110 |
| 110 | 2  | 45 | Репалово . . . . .                |               | 5  | 55 | 39  |
| 39  | 4  | 55 | Базьяны . . . . .                 |               | 1  | 40 | 46  |
| 46  | 10 | 35 | с. Самарово . . . . .             |               | 21 | 55 | 32  |
| 32  | 14 | 05 | Белогорье . . . . .               |               | 16 | 20 | 15  |
| 15  | 15 | 20 | Троицкое . . . . .                |               | 13 | 45 | 38  |
| 38  | 17 | 55 | Елизарово . . . . .               |               | 9  | 55 | 21  |
| 21  | 19 | 55 | Сухоруково . . . . .              |               | 7  | 15 | 31  |
| 31  | 22 | —  | Ворона . . . . .                  |               | 4  | 45 | 46  |
| 46  | —  | 30 | Карым-Кары . . . . .              |               | —  | 35 | 34  |

| Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. | Часы<br>суток |    | Густота<br>движе-<br>ния | Густота<br>движе-<br>ния | Часы<br>суток |    | Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. |
|----------------------------------------------|---------------|----|--------------------------|--------------------------|---------------|----|----------------------------------------------|
|                                              | ч.            | м. |                          |                          | ч.            | м. |                                              |
| 34                                           | 3             | 15 | Малый Атлым . . .        |                          | 21            | 25 | 28                                           |
| 28                                           | 4             | 55 | Большой Атлым . .        |                          | 19            | 15 | 32                                           |
| 32                                           | 8             | 40 | с. Кондинское . . .      |                          | 15            | 50 | 47                                           |
| 47                                           | 11            | 30 | Шаркалы . . .            |                          | 10            | 25 | 39                                           |
| 39                                           | 14            | 05 | Перегибное . . .         |                          | 7             | 20 | 190                                          |
| 190                                          | 19            | —  | г. Березов . . .         |                          | 18            | 30 | 126                                          |
| 126                                          | 2             | 10 | Азовские . . .           |                          | 3             | —  | 61                                           |
| 61                                           | 7             | —  | Мужи . . .               |                          | 20            | 50 | 76                                           |
| 76                                           | 13            | —  | Шурыш-Кары . . .         | ↑                        | 12            | 50 | 91                                           |
| 91                                           | 18            | 40 | ↓ Обдорск . . .          | ↑                        | 4             | —  | —                                            |
|                                              |               |    | Прих.                    | Отх.                     |               |    |                                              |

Примечание. От Тобольска до ХЭ (Ныда) по особым объявлениям один раз в месяц совершает движение буксиро-пассажирский пароход „Храбрый“ с одной легкой баржей.

## Б. Р. О Б Ъ.

Линия Бийск-Турочак по р. Бии 208 километров, отправление 2 раза в неделю пароходом „Мельник“.

|    | Вверх по<br>пятниц. и<br>понедел. |    | Отх.                | Прих. | По воск.<br>и среда.           |    |    |
|----|-----------------------------------|----|---------------------|-------|--------------------------------|----|----|
|    | ч.                                | м. |                     |       |                                | ч. | м. |
| —  | 4                                 | —  | г. Бийск . . .      | ↑     |                                | 20 | 50 |
| 12 | 5                                 | 40 | Мало-Угреново . .   |       |                                | 20 | 15 |
| 12 | 7                                 | 40 | с. Енисейское . . . |       |                                | 19 | 30 |
| 15 | 9                                 | 40 | с. Ключи . . .      |       |                                | 18 | 25 |
| 15 | 12                                | —  | Усятское . . .      |       |                                | 17 | 25 |
| 21 | 15                                | —  | Новиково . . .      |       |                                | 15 | 55 |
| 12 | 16                                | 40 | Лебяжье . . .       |       |                                | 15 | 05 |
| 16 | 18                                | 55 | Пильна . . .        |       |                                | 14 | 05 |
| 8  | 20                                | 25 | Усть-Кожь . . .     |       |                                | 13 | 20 |
| 11 | 23                                | 20 | Лесной кордон . .   |       |                                | 12 | 30 |
| 4  | —                                 | 25 | Ажинская . . .      |       |                                | 11 | 20 |
| 19 | 4                                 | 35 | Балыкса . . .       |       |                                | 9  | 55 |
| 13 | 7                                 | 50 | Сапожкино . . .     |       |                                | 7  | 40 |
| 17 | 12                                | 25 | Босток . . .        |       |                                | 6  | 30 |
| 12 | 15                                | 40 | Удалово . . .       | ↑     |                                | 5  | 25 |
| 21 | 20                                | 45 | с. Турочак . . .    | ↑     |                                | 4  | —  |
|    |                                   |    | Прих.               | Отх.  | Вниз по<br>воскр. и<br>средам. |    |    |
|    |                                   |    | По суб.<br>и вторн. |       |                                |    |    |



Линия Бийск-Барнаул—по р. Оби—273 километра. Отправление 5 раз в неделю двухэтажными пароходами американского типа: „Жорес“, „Киргиз“ (последн. без пересадки до Новосибирска) и, по спаде воды, „Дрокин“.

| Расстояние между пристанями в килом. | Время суток |    | Густота движения                            |                          | Густота движения | Время суток                    |       | Расстояние между пристанями в килом. |
|--------------------------------------|-------------|----|---------------------------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------------|-------|--------------------------------------|
|                                      | ч.          | м. |                                             |                          |                  | ч.                             | м.    |                                      |
| —                                    | 8           | —  | Воскр., <sup>1)</sup> пон., ср., пят., суб. | Отх.                     | Прих.            | Сред.,пт., вос.,пон., суббота  | 18 40 | 60                                   |
| 60                                   | 12          | 05 |                                             | Бийск . . . . .          | ↑                |                                | 11 05 | 12                                   |
| 12                                   | 13          | 05 |                                             | Акутиха . . . . .        |                  |                                | 10 25 | 27                                   |
| 27                                   | 14          | 30 |                                             | Быстр. Исток . . . . .   |                  |                                | 7 55  | —                                    |
| —                                    | 17          | 75 |                                             | Солдатово . . . . .      |                  |                                | 5 45  | 34                                   |
| 34                                   | 20          | 30 |                                             | Шипуново . . . . .       |                  |                                | 4 30  | 17                                   |
| 17                                   | 21          | —  |                                             | Усть-Чарышская . . . . . |                  |                                | 1 40  | 21                                   |
| 21                                   | 22          | 30 |                                             | Вяткино . . . . .        |                  |                                | 23 10 | 39                                   |
| 39                                   | —           | 10 |                                             | Легостаево . . . . .     |                  |                                | 20 30 | 25                                   |
| 25                                   | 2           | —  |                                             | Калистратово . . . . .   |                  |                                | 17 50 | 14                                   |
| 14                                   | —           | —  |                                             | Рассказиха . . . . .     |                  |                                | —     | 24                                   |
| 24                                   | 4           | —  | Пон., вт., чет., суб., воскр.               | Барнаул . . . . .        | Отх.             | Втор.,чт., суб., вос., пятница | 14 —  | —                                    |

Линия Барнаул-Томск—по реке Оби (и Томи) 843 километра. Отправление 4 раза в неделю двухэтажными пароходами американ. типа: „Коммунист“, „Пролетарий“, „Карл Либкнехт“, „Н. Тихонов“ и „М. Лашевич“. Сверх того, от Барнаула до Новосибирска еженедельно без пересадки из Бийска пароход „Киргиз“.

|    |    |    |                                             |                       |       |                                             |       |    |
|----|----|----|---------------------------------------------|-----------------------|-------|---------------------------------------------|-------|----|
| —  | 18 | —  | Пон., <sup>1)</sup> вт., чет., суб., воскр. | Отх.                  | Прих. | Втр., чет., суб., вос., пятница             | 10 50 | 70 |
| 70 | 21 | 40 |                                             | Барнаул . . . . .     | ↑     |                                             | 5 55  | 63 |
| 65 | —  | 15 |                                             | Барсуково . . . . .   |       |                                             | 2 05  | 60 |
| 60 | 3  | —  |                                             | Шелаболиха . . . . .  |       |                                             | 21 40 | 67 |
| 67 | 11 | —  |                                             | М. Сузун . . . . .    |       |                                             | 16 —  | 48 |
| 48 | 15 | 30 | Втор.,ср., пят., вос., понед.               | г. Камень . . . . .   |       |                                             | 8 25  | 15 |
| 15 | 16 | 40 |                                             | Чингис . . . . .      |       |                                             | 5 35  | 22 |
| 22 | 17 | 50 |                                             | Кирза . . . . .       |       |                                             | 4 10  | 21 |
| 21 | 19 | 10 |                                             | Ордынск . . . . .     |       | Пон.,ср., пт.,сб.,чт.                       | 2 10  | 28 |
| 28 | 20 | 35 |                                             | Красный Яр . . . . .  |       |                                             | 24 —  | 44 |
| 44 | 22 | 55 |                                             | Атаманово . . . . .   |       |                                             | 20 50 | 36 |
| 36 | —  | 30 | Сред.,чт., суб.,пон., вторник               | Берск . . . . .       | ↑     | Воскр.,вт., чет., пят., среда <sup>2)</sup> | 18 —  | —  |
|    |    |    |                                             | Новосибирск . . . . . | Отх.  |                                             |       |    |
| —  | 15 | —  | Чет., суб., пон., вт.                       | Отх.                  | Прих. | Воскр.,вт., чет., пт.                       | 12 —  |    |
| 35 | 16 | 55 |                                             | Новосибирск . . . . . | ↑     |                                             | 9 30  |    |
| 24 | 18 | 25 |                                             | Колывань . . . . .    |       |                                             | 17 10 |    |
| 23 | 19 | 45 |                                             | Почта . . . . .       |       |                                             | 5 35  |    |
|    |    |    |                                             | Дубровино . . . . .   |       |                                             |       |    |

1) П. „Киргиз“ до Новосибирска. 2) П. „Киргиз“ без пер. до Бийска.

| Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. | Время<br>суток |    | Густота<br>движе-<br>ния  |                             | Густота<br>движе-<br>ния | Время<br>суток             |    | Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. |
|----------------------------------------------|----------------|----|---------------------------|-----------------------------|--------------------------|----------------------------|----|----------------------------------------------|
|                                              | ч.             | м. |                           |                             |                          | ч.                         | м. |                                              |
| 39                                           | 23             | —  |                           | Батурино . . . .            |                          | 3                          | —  |                                              |
| 10                                           | 24             | —  |                           | Бибеево . . . .             |                          | 1                          | 55 |                                              |
| 37                                           | 2              | 05 | Пят., вос.,               | Вороново . . . .            |                          | 22                         | 15 |                                              |
| 19                                           | 3              | 30 | втор., ср.,               | Уртам . . . .               |                          | 20                         | 45 |                                              |
| 18                                           | 4              | 40 |                           | Кожевниково . . . .         |                          | 19                         | 30 |                                              |
| 15                                           | 5              | 35 |                           | Киреевск . . . .            |                          | 18                         | 15 |                                              |
| 27                                           | 7              | 25 |                           | Богородск . . . .           |                          | 16                         | 15 |                                              |
| 64                                           | 9              | 20 |                           | Козулино . . . .            |                          | 12                         | 30 |                                              |
| 8                                            | 10             | —  |                           | Орловка . . . .             |                          | 12                         | —  |                                              |
| 26                                           | 13             | —  | Пят., вос.,<br>втор., ср. | ↓ г. Томск . . . .<br>Прих. | ↑ Отх.                   | Суб., пон.,<br>сред., чет. | 10 | —                                            |

Линия Томск-Кузнецк по р. Томи 515 километров, отправление один раз в неделю пароходом „Дрокин“.

| По по-<br>недельн. |       | Отх.  | Прих. | По суб. |    |    |
|--------------------|-------|-------|-------|---------|----|----|
| 55                 | 4 —   | ↓     | ↑     | 15      | 55 | 55 |
| 52                 | 9 30  | ↓     | ↑     | 12      | 45 | 52 |
| 52                 | 17 45 | ↓     | ↑     | 9       | 45 | 7  |
| 7                  | 18 40 | ↓     | ↑     | 8       | 30 | 35 |
| 35                 | 22 15 | ↓     | ↑     | 6       | 45 | 23 |
| 23                 | 1 30  | ↓     | ↑     | 5       | 05 | 15 |
|                    |       | ↓     | ↑     |         |    |    |
| 15                 | 3 25  | ↓     | ↑     | 4       | —  | 19 |
| 19                 | 9 30  | ↓     | ↑     | 2       | 55 | 42 |
| 42                 | 13 15 | ↓     | ↑     | 22      | 25 | 5  |
| 5                  | 16 20 | ↓     | ↑     | 22      | —  | 37 |
| 37                 | 20 50 | ↓     | ↑     | 18      | 05 | 10 |
| 10                 | 1 10  | ↓     | ↑     | 17      | 15 | 44 |
| 44                 | 7 10  | ↓     | ↑     | 13      | 10 | 5  |
| 5                  | 7 55  | ↓     | ↑     | 12      | 40 | 58 |
| 58                 | 17 05 | ↓     | ↑     | 9       | 55 | 9  |
| 9                  | 18 35 | ↓     | ↑     | 9       | 15 | 19 |
| 19                 | 21 25 | ↓     | ↑     | 8       | 10 | 26 |
| 26                 | 1 25  | ↓     | ↑     | 6       | 40 | 35 |
| 35                 | 8 40  | ↓     | ↑     | 4       | 50 | 19 |
| 19                 | 11 —  | ↓     | ↑     | 3       | —  |    |
|                    |       | ↓     | ↑     |         |    |    |
| По четв.           |       | Прих. | Отх.  | По Пят. |    |    |

Линия Томск-Колгуяк по р. р. Оби и Томи 642 километра, отпра- в- ние 1 раз в неделю пароходом „Китай“.

| По чет. |       | Отх. | Прих. | По сред. |    |    |
|---------|-------|------|-------|----------|----|----|
| 54      | 16 —  | ↓    | ↑     | 4        | —  | 54 |
| 56      | 19 40 | ↓    | ↑     | 22       | 50 | 56 |
|         | 23 30 | ↓    | ↑     | 17       | 10 | 41 |

| Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. | Часы<br>суток |    | Густота<br>движе-<br>ния |                     | Густота<br>движе-<br>ния | Часы<br>суток |    | Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. |
|----------------------------------------------|---------------|----|--------------------------|---------------------|--------------------------|---------------|----|----------------------------------------------|
|                                              | ч.            | м. |                          |                     |                          | ч.            | м. |                                              |
| 41                                           | 2             | 35 |                          | с. Кривошеино . . . |                          | 12            | 40 | 10                                           |
| 10                                           | 4             | 45 |                          | Жуково . . .        |                          | 11            | 05 | 14                                           |
| 14                                           | 5             | 50 |                          | Амбарцево . . .     |                          | 8             | 10 | 14                                           |
| 14                                           | 7             | 15 |                          | с. Молчаново . . .  |                          | 6             | 30 | 38                                           |
| 38                                           | 10            | 30 |                          | Могочино . . .      |                          | 1             | 55 | 21                                           |
| 21                                           | 12            | 10 |                          | Коломино . . .      |                          | 22            | 20 | 32                                           |
| 32                                           | 14            | 10 |                          | Тискино . . .       |                          | 19            | —  | 14                                           |
| 14                                           | 15            | 20 |                          | Баранаково . . .    |                          | 17            | 25 | 29                                           |
| 29                                           | 19            | 05 |                          | г. Колпашев . . .   |                          | 14            | 25 | 50                                           |
| 50                                           | 22            | 10 |                          | Иванкины . . .      |                          | 8             | 55 | 20                                           |
| 20                                           | 23            | 35 |                          | Инкино . . .        |                          | 6             | 30 | 26                                           |
| 26                                           | 2             | 40 |                          | Невальцево . . .    |                          | 3             | 25 | 41                                           |
| 41                                           | 5             | 35 |                          | с. Парабель . . .   |                          | 22            | 10 | 31                                           |
| 31                                           | 9             | 05 |                          | г. Нарым . . .      |                          | 18            | 25 | 32                                           |
| 32                                           | 11            | 25 |                          | Пашня . . .         |                          | 14            | 05 | 30                                           |
| 30                                           | 14            | 50 |                          | с. Каргасок . . .   |                          | 10            | 50 | 42                                           |
| 42                                           | 18            | 25 |                          | Казальцево . . .    |                          | 6             | 20 | 36                                           |
| 36                                           | 21            | 25 |                          | с. Тымское . . .    |                          | 2             | 45 | 11                                           |
| 11                                           | 22            | 30 |                          | Колгуюк . . .       |                          | 24            | —  |                                              |
| По суб.                                      |               |    | Прих.                    |                     | Отх.                     | По воск.      |    |                                              |

Линия Томск-Зырянское по р.р. Оби и Чулыму 620 километров, отправление один раз в неделю пароходом „Тара“.

| По суб.  |    |    | Отх.  | Прих. | По пятн. |          |    |
|----------|----|----|-------|-------|----------|----------|----|
| 16       | —  |    |       |       | 10       | 30       | 54 |
| 54       | 19 | 30 |       |       | 4        | 30       | 56 |
| 56       | 23 | 15 |       |       | 22       | 10       | 41 |
| 41       | 2  | 15 |       |       | 17       | 15       | 10 |
| 10       | 4  | 25 |       |       | 15       | 45       | 14 |
| 14       | 5  | 30 |       |       | 12       | 45       | 14 |
| —        | 7  | —  |       |       | 11       | —        | 38 |
| 38       | 9  | 55 |       |       | 6        | 20       | 23 |
| 23       | 12 | 45 |       |       | 4        | 05       | 17 |
| 17       | 16 | 15 |       |       | 2        | 15       | 16 |
| 16       | 18 | 30 |       |       | 23       | 50       | 34 |
| 34       | 23 | —  |       |       | 21       | 45       | 3  |
| 3        | 23 | 35 |       |       | 21       | 20       | 28 |
| 28       | 3  | 05 |       |       | 19       | 30       | 46 |
| 46       | 9  | —  |       |       | 16       | 45       | 26 |
| 26       | 12 | 25 |       |       | 15       | 05       | 28 |
| 28       | 15 | 55 |       |       | 13       | 15       | 7  |
| 7        | 16 | 55 |       |       | 12       | 35       | 35 |
| 35       | 21 | 25 |       |       | 10       | 30       | 19 |
| 19       | 1  | 10 |       |       | 9        | 15       | 35 |
| 35       | 5  | 45 |       |       | 5        | 50       | 66 |
| 66       | 14 | —  |       |       | 2        | —        | —  |
| По втор. |    |    | Прих. |       | Отх.     | По сред. |    |

Линия Томск-Тобольск по р. р. Оби и Иртышу 2219 километров  
отправление через 18 суток двухэтажным парходом „Усевич“.

| Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. | Часы<br>суток |    | Густота<br>движе-<br>ния |                          | Густота<br>движе-<br>ния | Часы<br>суток |    | Расстояние<br>между приста-<br>нами в килом. |
|----------------------------------------------|---------------|----|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------|----|----------------------------------------------|
|                                              | ч.            | м. |                          |                          |                          | ч.            | м. |                                              |
| —                                            | 16            | —  |                          | Отх.                     |                          |               |    |                                              |
| 54                                           | 19            | 10 |                          | г. Томск . . . . .       |                          | 6             | 20 | 54                                           |
| 56                                           | 22            | 30 |                          | Козулино . . . . .       | ↑                        | 3             | 05 | 56                                           |
| 41                                           | 1             | 30 |                          | с. Никольское . . . . .  |                          | 22            | 35 | 41                                           |
| 38                                           | 4             | 20 |                          | с. Кривошеино . . . . .  |                          | 18            | 55 | 38                                           |
| 38                                           | 8             | 10 |                          | с. Молчаново . . . . .   |                          | 15            | 40 | 38                                           |
| 21                                           | 9             | 40 |                          | Могочино . . . . .       |                          | 12            | 10 | 21                                           |
| 32                                           | 11            | 30 |                          | Коломино . . . . .       |                          | 9             | —  | 32                                           |
| 14                                           | 12            | 30 |                          | Тискино . . . . .        |                          | 6             | 15 | 14                                           |
| 29                                           | 15            | 55 |                          | Баранаково . . . . .     |                          | 4             | 50 | 29                                           |
| 70                                           | 19            | 55 |                          | г. Колпашев . . . . .    |                          | 2             | 20 | 70                                           |
| 26                                           | 23            | —  |                          | с. Инкино . . . . .      |                          | 19            | 20 | 26                                           |
| 41                                           | 2             | 15 |                          | Невальцево . . . . .     |                          | 16            | 55 | 41                                           |
| 31                                           | 5             | 25 |                          | с. Парабель . . . . .    |                          | 12            | —  | 31                                           |
| 32                                           | 7             | 20 |                          | г. Нарым . . . . .       |                          | 8             | 40 | 32                                           |
| 30                                           | 9             | 05 |                          | Ильино . . . . .         |                          | 5             | 05 | 30                                           |
| 78                                           | 14            | 40 |                          | с. Каргасок . . . . .    |                          | 2             | 30 | 78                                           |
| 11                                           | 16            | 15 |                          | с. Тымск . . . . .       |                          | 20            | —  | 11                                           |
| 52                                           | 19            | —  |                          | Колгук . . . . .         |                          | 17            | 55 | 52                                           |
| 40                                           | 22            | 55 |                          | Прохоркино . . . . .     |                          | 13            | 45 | 40                                           |
| 38                                           | 1             | 45 |                          | с. Новоникол. . . . .    |                          | 10            | 30 | 38                                           |
| 33                                           | 3             | 55 |                          | Юр. Вартовские . . . . . |                          | 6             | 15 | 33                                           |
| 24                                           | 5             | 55 |                          | с. Кривоуцкое . . . . .  |                          | 2             | 45 | 24                                           |
| 20                                           | 7             | 25 |                          | Мегипульское . . . . .   |                          | 24            | 20 | 20                                           |
| 37                                           | 11            | —  |                          | Лукашкин-Яр . . . . .    |                          | 22            | 05 | 37                                           |
| 106                                          | 16            | 40 |                          | Александрово . . . . .   |                          | 18            | —  | 106                                          |
| 83                                           | 22            | 05 |                          | Н. Вартовская . . . . .  |                          | 7             | 45 | 83                                           |
| 46                                           | 1             | 20 |                          | с. Фокур . . . . .       |                          | 1             | 06 | 46                                           |
| 100                                          | 9             | 20 |                          | Логусово . . . . .       |                          | 20            | 40 | 100                                          |
| 47                                           | 13            | 05 |                          | г. Сургут . . . . .      |                          | 12            | 05 | 47                                           |
| 48                                           | 15            | 20 |                          | Алочка . . . . .         |                          | 6             | 40 | 48                                           |
| 50                                           | 18            | 10 |                          | Тундрино . . . . .       |                          | 1             | 40 | 50                                           |
| 98                                           | 23            | —  |                          | Сытомино . . . . .       |                          | 21            | 50 | 98                                           |
| 121                                          | 5             | —  |                          | Зенково . . . . .        |                          | 14            | 35 | 121                                          |
| 46                                           | 7             | 55 |                          | с. Самарово . . . . .    |                          | 7             | —  | 46                                           |
| 39                                           | 11            | 50 |                          | Базьяны . . . . .        |                          | 3             | 40 | 39                                           |
| 110                                          | 20            | 15 |                          | Репалово . . . . .       |                          | 1             | 35 | 110                                          |
| 70                                           | 1             | 15 |                          | с. Филинское . . . . .   |                          | 18            | 55 | 70                                           |
| 40                                           | 4             | 55 |                          | Тугалово . . . . .       |                          | 15            | 20 | 40                                           |
| 30                                           | 7             | 40 |                          | с. Демьянское . . . . .  |                          | 13            | 15 | 30                                           |
| 77                                           | 16            | 10 |                          | с. Юровское . . . . .    |                          | 11            | 10 | 77                                           |
| 62                                           | 21            | 25 |                          | с. Уват . . . . .        |                          | 7             | 30 | 62                                           |
| 29                                           | 1             | 10 |                          | Ново-Деревен. . . . .    |                          | 4             | —  | 29                                           |
| 80                                           | 7             | 35 |                          | Слинкино . . . . .       |                          | 2             | 10 | 80                                           |
| 51                                           | 11            | 25 |                          | с. Бронниково . . . . .  |                          | 20            | 45 | 51                                           |
|                                              |               |    |                          | г. Тобольск . . . . .    | ↓                        | 18            | —  | —                                            |
|                                              |               |    | Прих.                    |                          | Отх.                     |               |    |                                              |

# В. Р. Е Н И С Е Й.

Линия Красноярск-Минусинск 434 километра пароходами „Ленин“ и „Спартак“ с баржами, отправление 2 раза в неделю.

| Расстояние<br>между приста-<br>нями в килом. | Часы<br>суток |    | Густота<br>движе-<br>ния |                     | Густота<br>движе-<br>ния | Часы<br>суток |    | Расстояние<br>между приста-<br>нями в килом. |
|----------------------------------------------|---------------|----|--------------------------|---------------------|--------------------------|---------------|----|----------------------------------------------|
|                                              | ч.            | м. |                          |                     |                          | ч.            | м. |                                              |
| —                                            | 12            | —  | Пон., чет.               | Отх. ↑              | Прих. ↓                  | Суб., втор    |    |                                              |
| 71                                           | 23            | 15 |                          | Красноярск . . .    |                          | 19            | 20 | 71                                           |
| 73                                           | 11            | 45 |                          | Бахты . . .         |                          | 16            | —  | 73                                           |
| 73                                           | 1             | 15 |                          | Даурское . . .      |                          | 12            | —  | 73                                           |
| 64                                           | 14            | —  |                          | Новоселово . . .    |                          | 7             | —  | 64                                           |
| 31                                           | 20            | —  |                          | Батени . . .        |                          | 3             | —  | 31                                           |
| 36                                           | 6             | 30 |                          | Усть-Ерба(Беллык)   |                          | 1             | —  | 36                                           |
| 36                                           | 12            | —  |                          | Сорок. (Абаканск)   |                          | 21            | —  | 36                                           |
| 50                                           | 20            | —  |                          | Устье р. Туба . . . |                          | 30            | 18 | 50                                           |
|                                              |               |    | Чет. восп.               | Прих. ↓             | Отх. ↑                   | Пят., пон.    |    |                                              |
|                                              |               |    |                          | Минусинск . . .     |                          | 15            | —  | —                                            |

Линия Красноярск-Назимовское по р. Енисею 610 километров, па-  
роход „Ф. Энгельс“ с баржей один раз в неделю.

| Расстояние<br>между приста-<br>нями в килом. | Часы<br>суток |    | Густота<br>движе-<br>ния |                    | Густота<br>движе-<br>ния | Часы<br>суток |    | Расстояние<br>между приста-<br>нями в килом. |
|----------------------------------------------|---------------|----|--------------------------|--------------------|--------------------------|---------------|----|----------------------------------------------|
|                                              | ч.            | м. |                          |                    |                          | ч.            | м. |                                              |
| —                                            | 10            | —  | По сред.                 | Отх. ↑             | Прих. ↓                  | По втор.      |    |                                              |
| 86                                           | 14            | 30 |                          | Красноярск . . .   |                          | 6             | —  | —                                            |
| 69                                           | 20            | 30 |                          | Атамановское . . . |                          | 14            | 30 | —                                            |
| 110                                          | 5             | 30 | четв.                    | Юксеевское . . .   |                          | 1             | —  | —                                            |
| 63                                           | 11            | —  |                          | Казачинское . . .  |                          | 3             | —  | —                                            |
| 85                                           | 18            | —  |                          | Стрелковское . . . |                          | 18            | —  | —                                            |
| 47                                           | 21            | 30 |                          | Енисейское . . .   |                          | 10            | —  | —                                            |
| 27                                           | 23            | 30 |                          | Баженово . . .     |                          | —             | 30 | —                                            |
| 34                                           | 1             | 30 | пятн.                    | Анциферово . . .   |                          | 21            | 30 | —                                            |
| 47                                           | 5             | 30 |                          | Усть-Питская . . . |                          | 18            | 30 | —                                            |
| —                                            | 8             | —  | По пятн.                 | Холмогорово . . .  |                          | 13            | —  | —                                            |
|                                              |               |    |                          | Назимовское . . .  |                          | 9             | —  | —                                            |
|                                              |               |    |                          | Прих. ↓            | Отх. ↑                   | По пятн.      |    |                                              |

**Список капитанов пароходов товаро-пассаж. и букс. флота  
Сибгоспароходства в навигацию 1926 г.**

| №№ по<br>порядку                   | НАЗВАНИЕ СУДНА    | ФАМИЛИЯ КАПИТАНА  | Первоначальный<br>стаж | Командир.<br>стаж |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|------------------------|-------------------|
| <b>Обь-Иртышская система.</b>      |                   |                   |                        |                   |
| <b>А) П а с с а ж и р с к и е:</b> |                   |                   |                        |                   |
| 1                                  | Петр Шлеев        | —                 | —                      | 1913              |
| 2                                  | Лобков            | Бобров И. А.      | 1905                   | 1918              |
| 3                                  | Алтай             | Токарев М. З.     | 1884                   | 1899              |
| 4                                  | Роза Люксембург   | Багаев Н. Д.      | 1903                   | 1913              |
| 5                                  | Тюмень            | Мокеров П. Я.     | 1899                   | 1915              |
| 6                                  | 8 февраля         | Жолобов М. Ф.     | 1892                   | 1907              |
| 7                                  | Карл Маркс        | Ильин А. А.       | 1904                   | 1910              |
| 8                                  | 5 октября         | Ярунов М. Ф.      | 1908                   | 1918              |
| 9                                  | Ленинград         | Мошкин М. В.      | 1903                   | 1911              |
| 10                                 | III Интернационал | Снигирев И. П.    | 1888                   | 1898              |
| 11                                 | Воткинский завод  | Титов К. Н.       | 1900                   | 1918              |
| 12                                 | А. Буй            | Мизин А. В.       | 1907                   | 1914              |
| 13                                 | Свердлов          | Зубов М. Т.       | 1904                   | 1915              |
| 14                                 | Храбрый           | Перепелкин        | 1905                   | 1916              |
| 15                                 | Гусихин           | Пестов А. И.      | 1895                   | 1905              |
| 16                                 | Усиевич           | Дуркин М. М.      | 1909                   | 1919              |
| 17                                 | Китай             | Ишутинов Ф. О.    | 1896                   | 1909              |
| 18                                 | Дрокин            | Мареев Д. М.      | 1909                   | —                 |
| 19                                 | Тихонов           | Морозов М. А.     | 1904                   | 1910              |
| 20                                 | К. Либкнехт       | Шестаков А. А.    | 1907                   | 1916              |
| 21                                 | Лашевич           | Халтурин И. Г.    | 1903                   | 1914              |
| 22                                 | Пролетарий        | Матвеев М. К.     | 1897                   | 1900              |
| 23                                 | Коммунист         | Нечаев К. Г.      | 1891                   | 1904              |
| 24                                 | Жорес             | Стефанский, А. В. | 1904                   | 1914              |
| 25                                 | Киргиз            | Маньковский М. П. | 1914                   | 1925              |
| 26                                 | Тоболяк           | Савиных В. Н.     | 1905                   | 1922              |
| 27                                 | Тара              | Савиных А. И.     | 1901                   | 1910              |
| 28                                 | Мельник           | Немчинов В.       | 1886                   | 1909              |
| 29                                 | Омич              | Шаурин А. М.      | 1909                   | 1920              |
| 30                                 | Тобольск          | Краюхин И. М.     | 1908                   | 1916              |
| 31                                 | № 62              | Гузачев           | —                      | —                 |
| <b>Б. Б у к с и р н ы е:</b>       |                   |                   |                        |                   |
| 32                                 | Казанец           | Ромашев В. В.     | 1901                   | 1921              |
| 33                                 | Самарцев          | Тужицин Н. И.     | 1897                   | 1911              |
| 34                                 | „Казакстанец“     | Громыхалов Я. Н.  | 1906                   | 1919              |
| 35                                 | „Работница“       | Крысов П. С.      | —                      | 1916              |
| 36                                 | „Декабрист“       | Вахолков И.       | 1897                   | 1910              |

| №№ по<br>порядку | НАЗВАНИЕ СУДНА     | ФАМИЛИЯ КАПИТАНА | Первоначальный<br>стаж | Командир-<br>стаж |
|------------------|--------------------|------------------|------------------------|-------------------|
| 37               | „Водопьянов“       | Тиунов Н. П.     | 1906                   | 1919              |
| 38               | „Иртыш“            | Мокеров А. Г.    | 1891                   | 1911              |
| 39               | „Красн. партизан“  | Коньчев П. Ф.    | 1905                   | 1918              |
| 40               | „Крестьянка“       | Ромашев А. В.    | 1892                   | 1914              |
| 41               | „Волга“            | Чудинов И. А.    | 1900                   | 1914              |
| 42               | „А. Рыков“         | Демидов Г. С.    | 1899                   | 1911              |
| 43               | „Красный пахарь“   | Багаев А. Д.     | 1898                   | 1911              |
| 44               | „Дедушка“          | Шалгин А. М.     | 1898                   | 1911              |
| 45               | „Фортуна“          | Рыжков А. Г.     | 1891                   | 1911              |
| 46               | „Смычка“           | Крысов Я. С.     | 1889                   | 1913              |
| 47               | „Профессионалист“  | Лобастов Е. П.   | 1890                   | 1913              |
| 48               | „Батрак“           | Куций П. И.      | —                      | 1918              |
| 49               | „Туринец“          | Громыхалов.      | —                      | 1913              |
| 50               | „Бойкий“           | Мельников Д.     | 1893                   | 1907              |
| 51               | „Подпольщик“       | Пленков А. И.    | 1900                   | 1918              |
| 52               | „Товарищ“          | Ромашев.         | —                      | —                 |
| 53               | „Бурлак“           | Синцов Д. К.     | 1896                   | 1923              |
| 54               | „Профинтерн“       | Мошкин В. М.     | 1906                   | 1919              |
| 55               | „Красный остяк**“) | Шихов В. Н.      | 1906                   | 1920              |
| 56               | Колпашевец         | Крысов А. П.     | 1890                   | 1911              |
| 57               | „Равенство“        | Чудинов Я. А.    | 1875                   | 1888              |
| 58               | „Сибиряк“          | Лазарев Ф. Д.    | 1883                   | 1910              |

#### Енисейская система.

|    |              |                 |      |      |
|----|--------------|-----------------|------|------|
| 59 | „Кассиор“    | Братухин М. К.  | 1888 | 1906 |
| 60 | „Спартак“    | Крылов Е. К.    | 1906 | 1915 |
| 61 | „Ленин“      | Хрущев С. А.    | 1909 | 1921 |
| 62 | „Энгельс“    | Сивков Н. П.    | 1884 | 1898 |
| 63 | „Партиец“    | Туговиков       | —    | 1920 |
| 64 | „Минусенок“  | —               | —    | —    |
| 65 | „Инородец“   | Чикишев С. И.   | —    | 1891 |
| 66 | „Амур“       | Демидов Н. С.   | —    | —    |
| 67 | „Крупская“   | Дранишников     | 1899 | 1908 |
| 68 | „Петровский“ | Перевалов И. П. | 1903 | 1921 |
| 69 | „Туруханск“  | Бржезицкий      | —    | 1918 |
| 70 | „Лена“       | Каулин А. П.    | 1899 | 1908 |
| 71 | „Рыбак“      | Цибин Н. С.     | —    | —    |
| 72 | „166“ (Туэр) | Бубнов В. С.    | 1906 | 1923 |
| 73 | „Северный“   | Крушинин И.     | 1909 | 1925 |
| 74 | Лит. № 118   | Попов А. И.     | —    | 1883 |
| 75 | Запасный     | Халтурин А. Н.  | 1880 | 1898 |

\* ) Теплоход.

# ТАБЕЛЬ-КАЛЕНДАРЬ на 1926 год.

| Д Н И                                                                           |  | Я Н В А РЬ     |    |    |    |    | Ф Е В Р А ЛЬ |    |    |    |    | М А Р Т    |    |    |    |   | А П Р Е ЛЬ   |    |    |    |  |
|---------------------------------------------------------------------------------|--|----------------|----|----|----|----|--------------|----|----|----|----|------------|----|----|----|---|--------------|----|----|----|--|
| ВОСКРЕСЕНЬЕ                                                                     |  | 3              | 10 | 17 | 24 | 31 | 7            | 14 | 21 | 28 | 1  | 8          | 15 | 22 | 29 | 4 | 11           | 18 | 25 |    |  |
| Понедельник                                                                     |  | 4              | 11 | 18 | 25 |    | 1            | 8  | 15 | 22 |    | 2          | 9  | 16 | 23 | 5 | 12           | 19 | 26 |    |  |
| Вторник                                                                         |  | 5              | 12 | 19 | 26 |    | 2            | 9  | 16 | 23 |    | 3          | 10 | 17 | 24 | 6 | 13           | 20 | 27 |    |  |
| Среда                                                                           |  | 6              | 13 | 20 | 27 |    | 3            | 10 | 17 | 24 |    | 4          | 11 | 18 | 25 | 7 | 14           | 21 | 28 |    |  |
| Четверг                                                                         |  | 7              | 14 | 21 | 28 |    | 4            | 11 | 18 | 25 |    | 5          | 12 | 19 | 26 | 1 | 8            | 15 | 22 | 29 |  |
| Пятница                                                                         |  | 1              | 8  | 15 | 22 | 29 | 5            | 12 | 19 | 26 |    | 6          | 13 | 20 | 27 | 2 | 9            | 16 | 23 | 30 |  |
| Суббота                                                                         |  | 2              | 9  | 16 | 23 | 30 | 6            | 13 | 20 | 27 |    |            |    |    |    | 3 | 10           | 17 | 24 |    |  |
| Д Н И                                                                           |  | М А Й          |    |    |    |    | И Ю Н Ъ      |    |    |    |    | И Ю Л Ъ    |    |    |    |   | А В Г У С Т  |    |    |    |  |
| ВОСКРЕСЕНЬЕ                                                                     |  | 2              | 9  | 16 | 23 | 30 | 6            | 13 | 20 | 27 | 4  | 11         | 18 | 25 | 1  | 8 | 15           | 22 | 29 |    |  |
| Понедельник                                                                     |  | 3              | 10 | 17 | 24 | 31 | 7            | 14 | 21 | 28 | 5  | 12         | 19 | 26 | 2  | 9 | 16           | 23 | 30 |    |  |
| Вторник                                                                         |  | 4              | 11 | 18 | 25 |    | 1            | 8  | 15 | 22 | 29 | 6          | 13 | 20 | 27 | 3 | 10           | 17 | 24 | 31 |  |
| Среда                                                                           |  | 5              | 12 | 19 | 26 |    | 2            | 9  | 16 | 23 | 30 | 7          | 14 | 21 | 28 | 4 | 11           | 18 | 25 |    |  |
| Четверг                                                                         |  | 6              | 13 | 20 | 27 |    | 3            | 10 | 17 | 24 |    | 1          | 8  | 15 | 22 | 5 | 12           | 19 | 26 |    |  |
| Пятница                                                                         |  | 7              | 14 | 21 | 28 |    | 4            | 11 | 18 | 25 |    | 2          | 9  | 16 | 23 | 6 | 13           | 20 | 27 |    |  |
| Суббота                                                                         |  | 1              | 8  | 15 | 22 | 29 | 5            | 12 | 19 | 26 |    | 3          | 10 | 17 | 24 | 7 | 14           | 21 | 28 |    |  |
| Д Н И                                                                           |  | С Е Н Т Я Б РЬ |    |    |    |    | О К Т Я Б РЬ |    |    |    |    | Н О Я Б РЬ |    |    |    |   | Д Е К А Б РЬ |    |    |    |  |
| ВОСКРЕСЕНЬЕ                                                                     |  | 5              | 12 | 19 | 26 |    | 3            | 10 | 17 | 24 | 31 | 7          | 14 | 21 | 28 | 5 | 12           | 19 | 26 |    |  |
| Понедельник                                                                     |  | 6              | 13 | 20 | 27 |    | 4            | 11 | 18 | 25 |    | 1          | 8  | 15 | 22 | 6 | 13           | 20 | 27 |    |  |
| Вторник                                                                         |  | 7              | 14 | 21 | 28 |    | 5            | 12 | 19 | 26 |    | 2          | 9  | 16 | 23 | 7 | 14           | 21 | 28 |    |  |
| Среда                                                                           |  | 1              | 8  | 15 | 22 | 29 | 6            | 13 | 20 | 27 |    | 3          | 10 | 17 | 24 | 1 | 8            | 15 | 22 | 30 |  |
| Четверг                                                                         |  | 2              | 9  | 16 | 23 | 30 | 7            | 14 | 21 | 28 |    | 4          | 11 | 18 | 25 | 2 | 9            | 16 | 23 | 29 |  |
| Пятница                                                                         |  | 3              | 10 | 17 | 24 |    | 1            | 8  | 15 | 22 | 29 | 5          | 12 | 19 | 26 | 3 | 10           | 17 | 24 | 31 |  |
| Суббота                                                                         |  | 4              | 11 | 18 | 25 |    | 2            | 9  | 16 | 23 | 30 | 6          | 13 | 20 | 27 | 4 | 11           | 18 | 25 |    |  |
| Январь 1—Новый год, 6—Крещение, 22—Его ангара 1905 г. Март 12—Извержение само-  |  |                |    |    |    |    |              |    |    |    |    |            |    |    |    |   |              |    |    |    |  |
| дерзавия, 18—День Парняской Коммуны, 25—Благовещение. Май 1—День Интернацио-    |  |                |    |    |    |    |              |    |    |    |    |            |    |    |    |   |              |    |    |    |  |
| нала, 2—3—Пасха. Июнь 10—Вознесение, 20—Троица, 21—Духов день. Июль 4—День кон- |  |                |    |    |    |    |              |    |    |    |    |            |    |    |    |   |              |    |    |    |  |
| ституции. Август 6—Преображение, 15—Успенье. Ноябрь 7—День Пролетарской револю- |  |                |    |    |    |    |              |    |    |    |    |            |    |    |    |   |              |    |    |    |  |
| ции. Декабрь 25—26—Рождество.                                                   |  |                |    |    |    |    |              |    |    |    |    |            |    |    |    |   |              |    |    |    |  |

Январь 1—Новый год, 6—Крещение, 22—День 9-го января 1905 г. Март 12—Извержение само-  
державия, 18—День Парнянской Коммуны, 25—Благовещение. Май 1—День Интернацио-  
нала, 2-3—Пасха. Июнь 10—Вознесение, 20—Троица, 21—Духов день. Июль 4—День кон-  
ституции. Август 6—Преображение, 15—Успенье. Ноябрь 7—День Пролетарской револю-  
ции. Декабрь 25-26—Рождество.



# С о д е р ж а н и е

## Путеводителя „По рекам Сибири“.

|                                                                                                                            | Стр. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| I. Оговорка издателя . . . . .                                                                                             | 3    |
| II. Статьи:                                                                                                                |      |
| 1. Проф. В. Г. Болдырев. Географическое вступление . . . . .                                                               | 5    |
| 2. М. П. Горлов. Природа Сибири . . . . .                                                                                  | 8    |
| 3. М. П. Горлов. Русская колонизация Сибири . . . . .                                                                      | 29   |
| 4. В. Д. Вегман. Революция и гражданская война в Сибири . . . . .                                                          | 53   |
| 5. Проф. В. Г. Болдырев. Культурно-экономические и административные центры вновь районированного Сибирского края . . . . . | 71   |
| 6. Н. Н. Настоящее и будущее сибирского хозяйства . . . . .                                                                | 88   |
| 7. М. П. Горлов. Характеристика сибирских рек . . . . .                                                                    | 111  |
| 8. Проф. Н. Д. Тяпкина. Очерк сибирских путей сообщения . . . . .                                                          | 132  |
| 9. М. П. Горлов. Эволюция сибирского пароходства . . . . .                                                                 | 141  |
| III. Срочное движение товаро-пассажирских пароходов в навигацию 1926 г. правила проезда и проч. . . . .                    | 189  |

### IV. Приложения:

Диаграмма протяженности главнейших мировых потоков и сравнительный размер их площадей. Чертил Н. М. Горлов.

Карта сибирских водных путей. Чертил техн. А. В. Матигоров.

Схема летнего движения пассажирских поездов в 1926 г. Чертил техн. В. В. Алексеевский.

### V. Иллюстрации:

Снимки и виды затонов, пристаней и пароходов, а также внутренней их отделки по фотогр. Сибгоспароходства.

Иллюстрации к статье проф. Н. Д. Тяпкина по фотографиям, снятым во время поездки автора в июне 1925 г. по реке Енисею и в Усинский край.

Вид гор. Новосибирска по перспективе и авиоснимку из журн. „Жизнь Сибири“ кн. 1 и 2 за 1926 г.

Все прочие иллюстрации заимствованы из I и II-го тома „Азиатской России“, изд. Переселенч. Управл. Главн. Упр. Землед. и Землеустр. СПб. 1914 г.

Заставки и концовки исполнены художником П. П. Подосеновым.

Клише изготовлены в фотоцинкографии „Советской Сибири“.



\*\*\*\*\*

# **ЗАПАДНО-СИБИРСКОЕ**

## **ГОСУДАРСТВЕННОЕ**

### **РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО**

Во всех Агентствах производит СТРАХОВАНИЕ принимаемых к отправке грузов в пути и на складах по генеральному полису Госстраха, от гибели и повреждения, происшедших от огня, потопления и за всякие ущербы, кроме происшедших от злого умысла (хищений).

За гибель и повреждение груза Госстрах несет ответственность и возмещает убытки в сумме стоимости застрахованного груза и выплачивает причитающуюся сумму владельцу груза.

СТРАХОВАНИЕ производится без всяких задержек в Агентстве по объявлению, подаваемому на бланке Госстраха, имеющемуся в Агентстве Пароходства, с указанием точных сведений о грузе, за правильность которых ответственность остается на лице, подписавшем объявление.

Страховая премия исчисляется по существующим тарифным ставкам Госстраха без всяких надбавок и взимается при выдаче страховой квитанции. По уплате премии и выдаче страховой квитанции страхование считается заключенным.

Заключение страхования производится в конторе Агентства без задержек во всякое время занятий в конторе.

\*\*\*\*\*

ТОВАРИЩЕСТВО НА ПАЯХ  
**Сибирское Торговое Товарищество**

**„СИБТОРГ“**

Основано 15-го января 1923 года.

Устав утвержд. Советом Труда и Оборона 30 мая 1923 г.

Паевой капитал **5.000.000 р.** ОПЛАЧЕН  
Т-ва в сумме полностью

ПРАВЛЕНИЕ: г. Новосибирск, Красный пр., соб. дом, № 30.

**Т-во ПРОДАЕТ:** товары фабрично-заводской и кустарной промышленности специально **ИРСТЯНСКОГО АССОРТИМЕНТА**—мануфактурные, железо-скобяные, в том числе (кустарные Уральские, Павловские, Тульские, Ярославские), кожаные, силикатные (посуда и проч.) москательные, галантерейные и другие.

**Т-во ПОКУПАЕТ:** продукты крестьянского с.-х. производства и промысла—масло экспортное и топленое, хлеб—разных культур, сырье всякого вида, кожи, опоек, жеребок, пушнину, волокно, маслосемена и проч.

**Сбыт заготовленных продуктов производится как за границей, так и на внутреннем рынке.**

Кожсырье, волокно, шерсть, сало идут для удовлетворения нужд промышлен. Сибири.

**В окрестных городах Сибири и сельских местностях Т-во имеет 28 отделений, а именно:**

Омске, Тюкалинске, Называевке, Таре, Татарске, Чанах, Славгороде, Каргате, Каинске, Новосибирске, Черепановке, Камне, Барнауле, Бийске, Рубцовке, Алейске, Уч-Пристани, Томске, Мариинске, Щегловске, Ленине, Красноярске, Канске, Ачинске, Иркутске, Тулуне, Минусинске и В.Удинске.

**Сибторг является генеральным комиссионером по закупке Акционерного Общества Розничной Торговли „АКОРТ“.**

Кооперации и Госорганам Т-во предоставляет льготные условия отпуска товаров и кредит.

**МАСЛОАРТЕЛЯМ ВЫДАЕТ ССУДЫ**

на ремонт и постройку маслодельных заводов, их оборудование, на поддержание и улучшение молочного скота.

**СНАБЖАЕТ МАСЛОЗАВОДЫ**

молочной посудой, клепкой и всеми припасами, необходимыми для маслоделия.

# **МЫЛОВАРЕННЫЙ ЗАВОД СИБКРАЙСОЮЗА**

(Сибирского Краевого Союза Кооперативов)

г. Новосибирск, ул. Некрасова, 47. Тел. 2-73 и 6-84.

**Самый МОЩНЫЙ и наиболее совершенно  
оборудованный ЗАВОД в СИБИРИ.**

## **ЗАВОД ПРОДАЕТ:**

МЫЛО хозяйственное (ядровое  
разных марок, мраморное, зе-  
леное).

МЫЛО туалетное вальцован-  
ное высшего качества в раз-  
нообразном ассортименте.

## **ТРЕБУЙТЕ ВЕЗДЕ.**

Иногородним преис-курanty вы-  
лаются по первому  
**ТРЕБОВАНИЮ.**

**ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО.**

**НИЗКИЕ ЦЕНЫ.**

## **НОВОСИБИРСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ**

Акц. О-ва торговли хлебными и другими  
сельско - хозяйственными ПРОДУКТАМИ

### **„ХЛЕБОПРОДУКТ“**

(г. Новосибирск, Фабричная ул. тел. №№ 308, 309).

**ВЕДЕТ ЗАГОТОВКУ** всевозможных сельско-хозяйствен-  
ных продуктов.

**АГЕНТСТВА:** в Каргате, Коченево, Мошково, Ояше,  
Черепанове, Новосибирске и Берске.

**ПОКУПКА ЗА НАЛИЧНЫЙ  
РАСЧЕТ ПО ДОГОВОРАМ.**

Телеграфный адрес: **Новосибирск, Райконтора „Хлебопродукт“.**

## **ИЗДАТЕЛЬСКО-ТИПОГРАФСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ**

### **„Советская Сибирь“**

ИМЕЕТ В БОЛЬШОМ ВЫБОРЕ:

**БУМАГУ** АЛЬБОМНУЮ ЦВЕТНУЮ И ДРУГИЕ  
СОРТА В ЛЮБОМ КОЛИЧЕСТВЕ.

**Типография** пополненная большим коли-  
чеством шрифтов и техниче-  
ских материалов.

**Прием типографских заказов.**

ЦЕНЫ УМЕРЕННЫЕ. Выполнение аккуратное в срок.

**Звоните по телефону № 5—23.**

**АДРЕС: Красный пр-кт, д. № 16.**

**ДЛЯ ПАМЯТИ.**

---

## П Я ПАМЯТИ.

Агц. Спе. торговельно-закупочн. и закупочн.  
делами - комитетов, ГИПРОФИТ

### „ХЛЕБОПРОДУКТ“

(г. Новосибирск, Фабричная ул. тел. 344, 349)

ИМАТ ЗАГРУЗКУ ВСЕХ СОРТОВ СЕЛЬСКО-ХОЗЯЙСТВЕН-  
НЫХ ПРОДУКТОВ.

АГЕНТСТВА: в Иркутск, Кемерово, Мошкоро, Омск,  
Челябинск, Новосибирск и Барск.

ПОЛУЧАЮТ ЗА КОЛЛЕКЦИОН-  
РАБОТУ ПО ДОГОВОРУ.

Телефон: 344, 349. Новосибирск. ГИПРОФИТ. „Хлебопродукт“.

ИЗДАТЕЛЬСТВО-ТИПОГРАФИКА ОБЪЕДИНЕННАЯ

### „Советская Сибирь“

ИМЕЕТ В БОЛЬШОМ ВЫБОРЕ:

БУМАГУ АЛЬБОМНУЮ ЦВЕТНУЮ И ДРУГИЕ  
СОРТА В ЛЮБОМ КОЛИЧЕСТВЕ.

Типография ПОПРАВКИ БОЛЬШИМ КОЛИ-  
ЧЕСТВОМ ШРИФТОМ И ТЕХНИЧЕС-  
КИХ МАТЕРИАЛОВ.

Время типографских заказов.

ЦЕНЫ УМЕРЕННЫЕ. Внесение аккредитива в срок.

См. также на телефоне 3-3-21.

АДРЕС: Красный пр-кт, д. № 16.



**ДЛЯ ПАМЯТИ.**

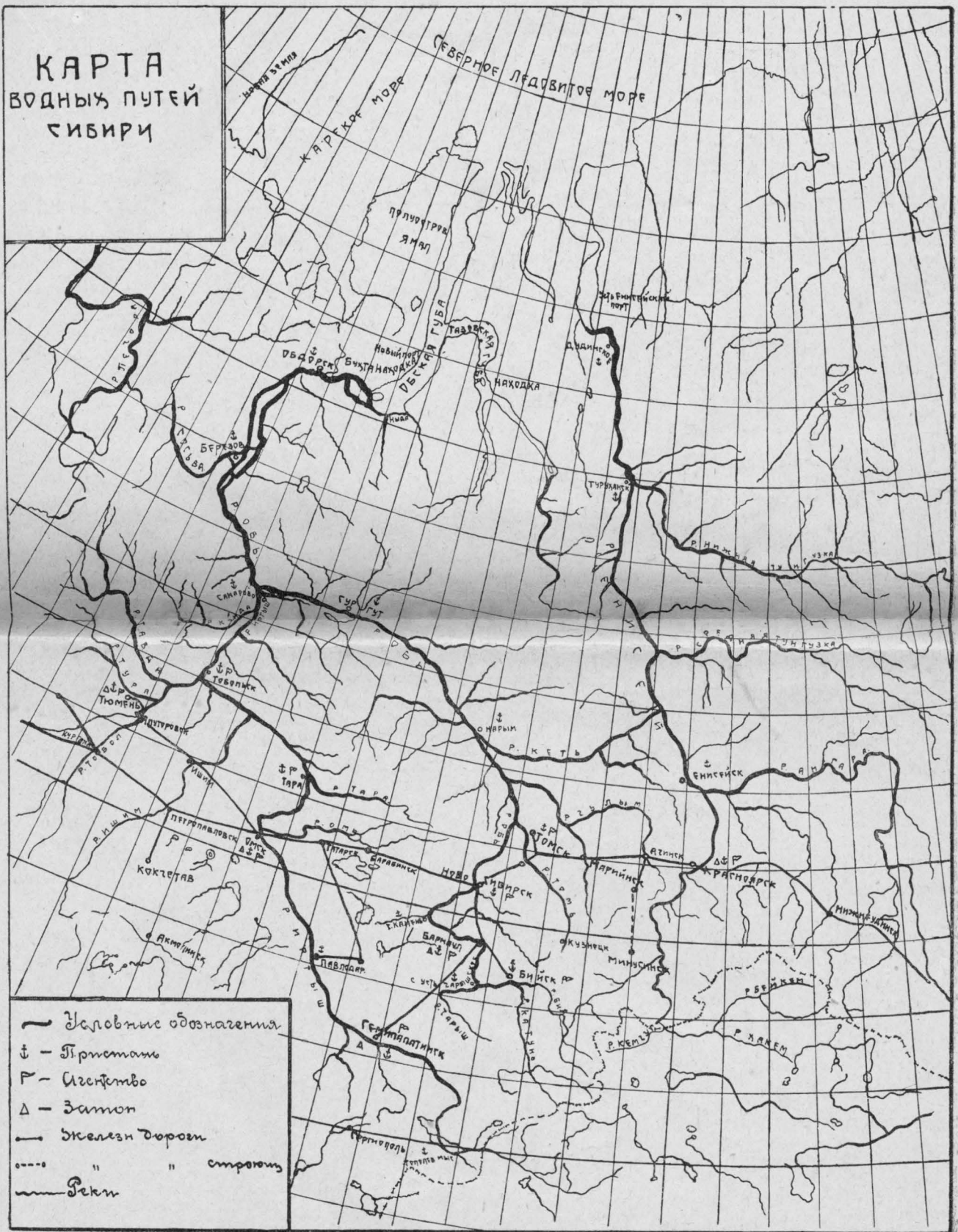
---

**ДЛЯ ПАМЯТИ.**

---



# КАРТА ВОДНЫХ ПУТЕЙ СИБИРИ





Ленинград  
Маг 4 10  
Р. \_\_\_\_\_  
№. № 808/6

Л  
0.9



цена 4р.

Цена — 1 р. 50 к.

Ласка писателя  
Цена 3 р.



07