

А-52

385.1

ГЛАВНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРОЧИСТВЕНИЯ БИБЛИОТЕКИ



БИБЛИОТЕКА

ДЕПОЗИТАРНОЕ ХРАМЕНІЕ

# ЗАПИСКА объ Алтайской желѣзной дорогѣ.

Существуетъ нѣсколько проектовъ Алтайской дороги. Во всѣхъ ихъ упоминается линія Семипалатинскъ — Барнаулъ, соединеніе г. Барнаула съ Сибирской магистралью различно. По одному проекту предполагается примкнуть къ магистрали на станції Итатъ (близъ Маріинска), по другому — въ Тайгѣ, затѣмъ, въ Поломошной, далѣе въ Болотной, Ново-Николаевскѣ и, наконецъ, въ Омскѣ.

Въ настоящее время на разсмотрѣніи Правительства находятся только проекты, для осуществленія которыхъ имѣются частныя средства; остальные же не разматриваются. Такихъ, подлежащихъ разсмотрѣнію, проектовъ два.

По одному изъ нихъ г. Семипалатинскъ соединяется черезъ Барнаулъ съ Ново-Николаевскомъ, по другому, не относимому къ числу Алтайскихъ проектовъ, тотъ же г. Семипалатинскъ соединяется черезъ Павлодаръ съ Омскомъ, при чемъ отъ Павлодара на Барнаулъ проектируется вѣтка. Такимъ образомъ, оба рассматриваемыхъ Правительствомъ проекта имѣютъ г. Барнаулъ въ числѣ обслуживаемыхъ дорогой пунктовъ.

Первымъ проектомъ г. Иванова (на Ново-Николаевскѣ) предполагается осуществить одинъ изъ вариантовъ правительственной комиссіи Струве, дѣлавшей изысканія Ташкентской дороги..

Другой проектъ — г. Дерова — является видоизмѣненіемъ извѣстнаго предложения г. Адрианова, по которому предполагалось дать Барнаулу выходъ на западъ, черезъ Павлодаръ на Омскъ, и на востокъ — въ Итатѣ. Г. Деровъ предлагаетъ теперь только западную часть линіи, а именно отъ Барнаула до Павлодара и далѣе на Омскъ.

Барнаульцы высказываются за первый проектъ (на Ново-Николаевскѣ), предложенный г. Ивановымъ и рѣшительно отвергаютъ второй проектъ г. Дерова (на Омскѣ).

Такая разборчивость объясняется многими соображеніями, достаточно разработанными въ журналахъ, запискахъ и докладахъ, мотивирующихъ линію, предложенную правительственной комиссией. Здѣсь мы остановимся на тѣхъ вопросахъ, которые намъ кажутся недостаточно освѣщенными въ этихъ запискахъ. Оговоримся при этомъ, что предложеніе г. Иванова представляется намъ выгоднымъ въ интересахъ не отдельныхъ пунктовъ, а всего Алтайского округа, какой точки зренія мы и будемъ ниже держаться. Что же касается въ частности г. Барнаула, то онъ слишкомъ связанъ съ округомъ, чтобы, въ ущербъ интересамъ цѣлаго, а въ послѣднемъ счетѣ и своимъ собственнымъ, могъ соблазниться чечевичной похлебкой изъ Павлодара.

Вопросъ объ Алтайской дорогѣ возникъ сейчасъ же, какъ Сибирская магистраль начала работать. Съ тѣхъ поръ тема эта не перестаетъ обращать на себя вниманія не только жителей Алтай-

scan by D.Fok скаго округа, но и широкіе круги промышленного міра. Теперь нашлись уже и капиталы для постройки иждивеніемъ частныхъ лицъ линіи: Семипалатинскъ—Барнаулъ—Ново-Николаевскъ съ отвѣтвлениемъ на Бійскъ. Учредителемъ акціонернаго общества, какъ сказано, выступаетъ г. Ивановъ.

При всей необходимости для Алтайского округа желѣзнодорожнаго пути, возникаетъ все-таки вопросъ о томъ, будетъ ли соотвѣтствовать размѣрамъ мѣстнаго хозяйства, въ настоящемъ его состояніи, столь дорого стоющій путь сообщенія, какъ рельсовыі; другими словами, можетъ ли желѣзная дорога, въ случаѣ постройки, получить въ ближайшіе же годы достаточное для оправданія расходовъ количество грузовъ. Обсудить этотъ вопросъ особенно важно въ виду испрашиваемой г. Ивановымъ правительственной гарантіи.

По даннымъ о количествѣ населенія, посѣвовъ и скота въ районѣ, могущемъ давать грузы дорогѣ Семипалатинскъ—Барнаулъ и Бійскъ—Ново-Николаевскъ, оказывается, что желѣзная дорога уже въ настоящій моментъ могла бы имѣть около 32 миллионовъ пудовъ сельскохозяйственныхъ грузовъ\*).

Къ этимъ сельско-хозяйственнымъ грузамъ нужно прибавить каменный уголь, извѣсть, камень и. т. п., затѣмъ лѣсные материалы и другіе предметы, не поступающіе еще на рынокъ, за отсутствіемъ дороги. Наконецъ, на нее могутъ поступить грузы изъ сосѣднихъ съ Алтайскимъ округомъ мѣстностей.

Определеніе цыфры возможнаго вывоза весьма, однако же, затруднительно, какъ потому, что нельзя предвидѣть района, съ котораго будутъ собираться грузы, такъ и отъ того, какая часть ихъ будетъ взята рѣками Обью и Иртышемъ. Кромѣ того, вычисленіе грузовъ, основанное на свѣдѣніяхъ о текущемъ хозяйствѣ, по необходимости, условно. Дорога, проводимая въ странѣ, еще мало населенной, сама создаетъ грузы, если она будетъ обслуживать богатые въ естественномъ отношеніи районы.

Разсмотримъ ближе, какія же мѣстности стала бы обслуживать дорога, проектируемая г. Ивановымъ.

Линія Семипалатинскъ—Барнаулъ—Ново-Николаевскъ пройдетъ по границѣ между степями и районами холмистыми и горными, изобилующими лѣсами и горно-промышленными богатствами.

Степной районъ, лежащий къ западу отъ проектируемой линіи, обслуживается въ настоящее время рѣками Иртышемъ и Обью.

Болѣе плодородная часть этого района расположена въ южной части Барнаульскаго уѣзда и далѣе въ Змѣиногорскомъ уѣздѣ и известна подъ названіями Кулундинской, Алейской, Бель-Агачской и другихъ степей. Въ части Барнаульскаго уѣзда, прилегающей къ Сибирской магистрали, земли хуже, за исключеніемъ полосы вдоль лѣваго берега р. Оби. Дальше на западъ отъ р. Оби, по направлению къ Иртышу, среди угодій встрѣчается много солонцевъ и болотъ; хлѣбородныя гравы занимаютъ только часть удобныхъ земель, остальная же часть пригодна, главнымъ образомъ, для скотоводства.

Въ послѣдніе годы урожай хлѣбовъ Томской губерніи держится на высокомъ уровнѣ. Пробнымъ камнемъ для нашихъ пашенъ были годы 1900 и 1901, когда населеніе пережило рѣзкій неурожай

\*). При этомъ вычисленіи оставлено для мѣстнаго потребленія по 25 пуд. на душу зерновыхъ хлѣбовъ и весь сборъ ячменя, проса, гречихи и картофеля. Определеніе размѣра годового вывоза продуктовъ скотоводства сделано по годовому приросту только крупнаго скота.

## Определеніе размѣровъ вывоза.

## Характери- стика степ- наго района.

следствіе засухи. Въ эти исключительные годы оказалась болѣе пострадавшей полоса западной границы Томской губерніи, гдѣ и раньше, какъ равно и позже указанныхъ лѣтъ, засуха замѣтно понижаетъ урожайность полей.

На востокъ отъ этой западной полосы, а именно ближе къ Оби и къ Алтайскимъ горамъ, урожай устойчивѣе.

Такая разница въ урожайности, судя по даннымъ метеорологическихъ станцій, находитъ себѣ объясненіе въ дѣйствіи сухихъ вѣтровъ, дующихъ съ юго-запада отъ голодной степи. Полоса вдоль западной границы губерніи, простирающаяся къ сѣверу дальше параллели Павлодара, находится еще подъ изсушающимъ вліяніемъ этихъ вѣтровъ. Отъ мѣстностей болѣе урожайныхъ она ограничивается по линіи, проходящей (приблизительно) черезъ с. Локоть и Кулундинское озеро. Преобладающее населеніе ея составляютъ кочевники, а по почвеннымъ условіямъ она и въ будущемъ не можетъ быть густо населена.

Эта, сравнительно менѣе урожайная, полоса въ торговомъ отношеніи тяготѣеть къ Иртышу и въ сферу вліянія проектируемой линіи будетъ входить лишь районъ г. Семипалатинска. Впрочемъ, часть грузовъ этой полосы, а именно поваренная соль, добываемая изъ озеръ Борового и Бурлинского, вся будетъ поступать на проектируемую линію, такъ какъ соль вывозится главнымъ образомъ къ востоку.

Входящая въ сферу вліянія дороги хлѣбородная полоса, лежащая къ востоку отъ линіи Локоть-Кулундинское озеро, уже болѣе заселена, но все же рѣдко; здѣсь считается теперь около 15 человѣкъ на квадратную версту. Но сюда направляется главная волна переселенцевъ, для которыхъ здѣсь начаты землеотводные работы; наплывъ новоселовъ въ эту мѣстность небывалый и потому можно думать, что въ первые же годы по окончаніи постройки дороги населеніе этихъ степей, если не удвоится, то значительно увеличится.

Для дальнѣйшаго преобразующаго вліянія самой желѣзной дороги, богатѣйшія, въ значительной части не тронутыя плугомъ, степи представляютъ весьма благопріятныя естественные условія.

Одинъ изъ существенныхъ недостатковъ мѣстности является ея бѣдность лѣсомъ. Это не столь важно для получившаго въ степи широкое распространеніе маслодѣлія, но весьма не выгодно для переработки зерна и другихъ материаловъ. Поэтому нужно подать сюда каменный уголь. Для желѣзно-дорожного хозяйства подвозъ угля явится весьма выгоднымъ обратнымъ грузомъ, такъ какъ уголь пойдетъ съ сѣвера (изъ Горловскаго мѣсторожденія и другихъ) на встрѣчу вывозимому сырью.

Другой характеръ имѣть мѣстность, лежащая къ востоку отъ линіи Ново-Николаевскъ—Барнаулъ—Семипалатинскъ.

Сѣверный участокъ линіи (Барнаулъ—Ново-Николаевскъ) будетъ обслуживать правобережье р. Оби, заполненное обширными хлѣбородными гравами и орошенное множествомъ рѣкъ и рѣчекъ. Лежащая на востокъ, по границѣ съ Кузнецкимъ уѣздомъ, такъ называемая, Салаирская чернь цѣликомъ войдетъ въ сферу вліянія проектируемой линіи. Обширныя лѣсныя пространства расположены вдоль всего праваго берега Оби. Такимъ образомъ, описываемый районъ окруженъ кольцомъ лѣсовъ. Въ сѣверной его части расположено, такъ называемое, Горловское мѣсторожденіе каменнаго угля. Запасы этого угля еще не определены. Извѣстныя по выходамъ и скважинамъ залежи тянутся сплошной свитой на 60 верстъ

скан by D.Fokin  
www.aroundspb.ru

въ длину. По произведеннымъ анализамъ образцовъ, уголь опредѣляется, какъ антрацитъ.

Кромѣ угля въ районѣ имѣется золото, желѣзо, огнеупорная глина, кварциты.

Населеніе правобережной части Барнаульского уѣзда многочисленнѣе, чѣмъ въ разсмотрѣнной выше степной полосѣ. Здѣсь въ послѣдніе годы считалось 22 человѣка сельскаго населенія на квадратную версту.

Урожай хлѣбовъ отличаются здѣсь наибольшимъ постоянствомъ, по сравненію со всѣми другими районами округа. Высокіе сорта пшеницы, однако же, здѣсь не удаются. Зато высѣваемыя растенія болѣе разнообразны, чѣмъ въ степи, такъ какъ мѣстность пригодна для озимыхъ посѣвовъ.

Кромѣ сельскаго хозяйства, составляющаго пока главное занятіе населенія, въ районѣ распространены неземледѣльческіе заработки: извозъ, сплавъ лѣса, работа на мельницахъ и заводахъ. Ископаемыя богатства Салаирской черни привлекаютъ сюда не только мѣстное населеніе на старательскія работы, но и иностраннѣхъ капиталистовъ, которые ставятъ въ настоящее время золотое дѣло на Берди и Уксунаѣ (притокъ Чумыша). Въ правобережномъ районѣ имѣется много мельницъ, изъ нихъ три самыхъ крупныхъ въ округѣ, винокуренные заводы; на Егорьевскихъ золотыхъ прискахъ работаетъ драга. Окрестности городовъ Бійска, Барнаула, Ново-Николаевска представляютъ уже замѣтные промышленные центры.

По сравненію съ другими частями Алтайскаго округа правобережный районъ можетъ быть названъ промышленнымъ. Достаточно населеній, обильно снабженный топливомъ, имѣющей множество рѣчекъ, дающихъ двигательную силу, районъ этотъ имѣетъ всѣ данные для развитія здѣсь обрабатывающей промышленности. Наличность въ немъ 3-хъ самыхъ крупныхъ въ Алтайскомъ округѣ городовъ даетъ уже и теперь толчекъ къ возникновенію такой промышленности. Если же этотъ правобережный районъ будетъ соединенъ рельсами съ Семипалатинскомъ и Томскомъ и, такимъ образомъ, получить постоянный выходъ для произведеній на болѣе широкій рынокъ, онъ будетъ имѣть всѣ данные къ развитію въ немъ обрабатывающей промышленности.

Если широкое развитіе правобережья рѣки Оби есть все-таки вопросъ будущаго, то проведеніе дороги на Бійскъ и Семипалатинскъ идетъ на встрѣчу уже существующимъ потребностямъ.

Оба разѣтвленія желѣзной дороги подходятъ почти къ самымъ Алтайскимъ горамъ. Въ настоящее время обширный и разнообразный районъ, лежащий къ востоку отъ Бійска и Семипалатинска, поставляетъ съ горныхъ пастбищъ большое количество живого скота для Восточной Сибири. Пастбища Горнаго Алтая, по качеству своему, не безъ основанія, приравниваются къ Альпійскимъ. Дайте здѣсь возможность съ большей выгодой, чѣмъ теперь, разводить молочный скотъ и лошадей и Западная Европа не откажется отъ сливочного масла съ Горнаго Алтая, а Восточная Сибирь только отсюда будетъ получать болѣе дешевый и крѣпкій скотъ. Алтайское пчеловодство, занимающее по размѣрамъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ Имперіи, располагается главнымъ образомъ въ этой части округа.

Здѣсь же, въ Бійскомъ и Змѣиногорскомъ уѣздахъ, сравнительно теплый и влажный климатъ позволяетъ разнообразить земледѣлье культурами, которые въ другихъ частяхъ округа не такъ удаются

(арбузы, табакъ, особенно же волокнистая и маслянистая растенія, продуктовъ которыхъ сбываются отсюда даже заграницу).

Но самое важное послѣдствіе включения Бійска и Семипалатинска въ желѣзно-дорожную сѣть состоить въ томъ, что Монголія и южная часть Киргизской степи могутъ выступить на рынокъ съ продуктами своего скотоводства, вывозъ которыхъ нынѣ ничтоженъ. Г. Бійскъ уже и въ настоящее время, по мало-прѣздному пути собираетъ большое количество монгольскихъ грузовъ для сплава по Оби. Но рѣки Обь и Иртышъ не могли служить этимъ обширнымъ странамъ вслѣдствіе того, что для мяса, сала, кожъ и. т. д. нужна зимняя перевозка. Грузъ этотъ уже теперь готовъ къ вывозу въ большихъ массахъ. А такъ какъ страны эти, самой природой предназначенные для скотоводства, используютъ въ настоящее время далеко не всю территорію, то они являются источникомъ увеличивающагося количества грузовъ. Не нужно упускать также изъ виду, что, кромѣ вывоза, эти страны предъявлять большой спросъ на привозный (нынѣ изъ Европ. Россіи) товаръ. Монголія и вообще сѣверо-западная часть Китайской Имперіи еще совсѣмъ не обслужена желѣзными дорогами и приближеніе къ ней желѣзно-дорожного транзита должно отразиться не только на увеличеніи вывоза оттуда, но также и на количествѣ ввозимыхъ товаровъ. То же нужно сказать и о южной части Киргизской степи, которая явится замѣтной потребительницей также лѣса и издѣлія изъ дерева.

Горный Алтай, весьма удаленный отъ Сибирской магистрали, можетъ получить свое мѣсто въ экономической жизни Россіи только послѣ проложенія къ его наиболѣе богатымъ мѣсторожденіямъ металловъ желѣзнодорожныхъ путей.

Въ ближайшихъ горнопромышленныхъ районахъ, а именно Салайрскомъ и Змѣиногорскомъ въ самое послѣднее время, какъ сказано, начинается систематическая добыча горныхъ богатствъ-solidными капиталистами. Но отсутствіе усовершенствованныхъ путей является чрезвычайнымъ тормазомъ къ развитію дѣла.

Это тѣмъ болѣе умѣстно сказать, напримѣръ, о южной части Кузнецкаго уѣзда. Въ этомъ уѣзде въ настоящее время работаетъ не менѣе 15 тысячъ рабочихъ, добывающихъ на 60 пріискахъ около 45 пудовъ золота въ годъ. Но золотопромышленность здѣсь почти не развивается, вслѣдствіе отдаленности отъ усовершенствованія путей сообщенія и связанной съ этимъ дороговизны предметовъ первой необходимости и доставки машинъ. Трудность доставки въ горный Алтай драгъ, принадлежностей для добычи золота гидравлическимъ способомъ и вообще машинъ, необходимыхъ нынѣ при всякихъ горныхъ работахъ, лишаетъ предпринимателей возможности изменить первобытные способы горнаго дѣла.

Проложеніе желѣзно-дорожного пути по Змѣиногорскому уѣзду оживить издревле извѣстные своими горными богатствами Змѣиногорскій, Риддерскій-Зыряновскій районы. А свистокъ паровоза въ Бійскѣ дастъ надежду на скорое измѣненіе къ лучшему неблагоприятныхъ условій для работы въ Кузнецкомъ и горной части Бійского уѣздовъ.

Въ южной части Кузнецкаго уѣзда, кромѣ золота, имѣется каменный уголь и желѣзныя руды.

Здѣсь нужно указать на Тельбесскія залежи магнитнаго жалѣзняка, давно замѣченныя въ промышленномъ мірѣ.

Тельбесское мѣсторожденіе расположено въ 60 верстахъ къ югу г. Кузнецка и въ 150 верстахъ отъ линіи Барнаулъ—Бійскъ,

на притокѣ рѣки Кондомы Тельбесъ. Запасъ, обнаруженный въ одной только изслѣдованной части Тельбесского мѣсторожденія, кромѣ соседнихъ, опредѣленъ въ 200 миллионовъ пудовъ высокопроцентной, чистой и легкоплавкой руды, залегающей весьма удобно для недорогой добычи.

## Заключеніе о богатствѣ округа.

Въ разстояніи 10 и не далѣе 40 верстъ отъ Тельбесса имѣются обширныя залежи каменного угля весьма высокаго качества.

Мы охарактеризовали, такимъ образомъ, три района, которые будуть тяготѣть къ проектируемой дорогѣ: юго-западный—земледѣльческій, юго-восточный—горнопромышленный и лежащій съверище ихъ районъ промышленный. Соответственно этому дорога г. Иванова представить внутри округа сѣть, расположенную въ видѣ треугольника: Семипалатинскъ, Барнауль—Бійскъ. По этому треугольнику пойдетъ внутренній грузообмѣнъ между районами, различными въ естественномъ отношеніи.

Каждый изъ районовъ по богатству своему могъ бы представить объектъ для постройки желѣзной дороги.

Но мы должны обратить вниманіе на то, что районы эти расположены близко другъ отъ друга и въ непосредственномъ сосѣдствѣ. На небольшомъ, сравнительно, напримѣръ, съ Европейской Россіей, пространствѣ соприкасаются другъ съ другомъ столь различные по своимъ природнымъ богатствамъ мѣстности.

Это-то непосредственное сосѣдство, это дивное сочетаніе столь различныхъ районовъ и составляетъ то, что называется „Жемчужиной Сибири“, въ этомъ сочетаніи и заключается богатство Алтайскаго округа.

Въ полномъ противорѣчіи съ этимъ описаніемъ стоитъ тотъ фактъ, что округъ даетъ очень мало для вывоза. Такое несоответствіе дѣйствительного отпуска съ тѣмъ, какимъ, судя по естественнымъ богатствамъ, онъ могъ бы быть даже при теперешней плотности населенія, требуетъ разъясненій.

Поэтому разсмотримъ, что служить причиной малой производительности округа въ настоящее время.

Въ настоящее время основной мотивъ нашего сельскаго хозяйства есть удовлетвореніе продовольственныхъ нуждъ самыхъ хозяевъ. Но вслѣдствіе общихъ условій наше сельское хозяйство не можетъ оставаться въ рамкахъ натурального и уже теперь мы втянуты въ общей товаро-обмѣнѣ. Послѣдній происходитъ на почвѣ желѣзно-дорожнаго транзита, мы же стоимъ далеко въ сторонѣ отъ желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе этого наше населеніе не можетъ извлекать тѣхъ выгодъ, которыя оно могло бы имѣть отъ своего уже существующаго вывоза.

Разсмотримъ ближе, какъ наша оторванность отъ рынковъ отражается на способахъ сбиранія товаровъ, т. е. на торговлѣ сырьемъ округа.

Не нужно иллюстрировать цифрами того положенія, что гужевой способъ вывоза товаровъ за предѣлы округа слишкомъ ничтоженъ количественно, по сравненію съ вывозомъ этихъ товаровъ рѣкой Обью, обслуживающей всю центральную часть округа.

По р. Оби происходитъ большое передвиженіе грузовъ, какъ до сибирской магистрали и далѣе за предѣлы округа, такъ и въ обратномъ направленіи.

Вслѣдствіе продолжительной зимы, главная масса товаровъ округа можетъ передвигаться по Оби только въ теченіи 5<sup>1/2</sup> лѣтнихъ

## Оторван- ность отъ рынковъ.

scanned by user. Закупка сырья производится обыкновенно зимой и купленный товаръ долженъ, следовательно, лежать до весны.

Такая отсрочка въ доставкѣ купленного товара имѣеть рядъ неблагопріятныхъ для производителя послѣдствій. Алтайскій скупщикъ, небудучи освѣдомленъ даже приблизительно о томъ, по какой цѣнѣ ему придется продавать купленное, вынужденъ, чтобы не рисковать, или часто воздерживаться отъ покупокъ или давать самыя низкия цѣны производителямъ: послѣдніе, нуждаясь въ деньгахъ, вынуждены конкурировать другъ съ другомъ на понижение даже этой цѣны. Вести вывозную торговлю можетъ только крупный предприниматель, могущій выдержать рискъ, оплатить храненіе товаровъ и услуги многочисленныхъ помощниковъ.

Мелкая торговля за наличный разсчетъ, способная собрать огромныя массы товара, торговля на комиссіонныхъ началахъ, по непосредственному требованію рынка, для нашего сырья почти невозможна, такъ какъ невозможна срочная доставка товара въ то время, когда онъ нуженъ рынку, невозможно быстрое обращеніе капитала и т. д.

Такимъ образомъ, при теперешней организаціи торговли сырьемъ къ накладнымъ расходамъ, зависящимъ отъ удаленности Алтая, прибавляются расходы на храненіе и на дорогое посредничество. Производителю сырья за его трудъ достается мало. Поэтому понятно, что вслѣдствіе удаленности и оторванности Алтая отъ рынковъ большая часть богаства остается неиспользованной.

При обозрѣніи нашей обрабатывающей промышленности обнаруживается та же причина.

Съ проведеніемъ Сибирской магистрали, удешевившей транспортъ съ запада, въ округѣ значительно подешевѣли издѣлія, требующія специалистовъ рабочихъ и большихъ капиталовъ. Конкуренція съ ними путемъ развитія здѣсь производствъ мануфактурныхъ и вообще тонкихъ товаровъ въ настоящій моментъ невозможна.

Но переработка сырья, всякаго рода малоцѣнныхъ материаловъ, при несложной техникѣ производства могла бы имѣть шансы къ немедленному широкому развитію. Для винокуренія, пивоваренія, муко-мольного дѣла, производства свѣчей, мыла, выдѣлки кожевенныхъ товаровъ, овчины, шерсти, изготовленія мебели, экипажей и проч. конкуренція отдаленныхъ производителей не опасна, потому что издѣлія послѣднихъ, по своей сравнительно малой цѣнности, или совсѣмъ неспособны выдержать далекаго транспорта въ Сибирь или настолько поднимутся въ цѣнѣ, что мѣстные производители могутъ доставлять товаръ дешевле, не смотря на всѣ неблагопріятныя условія.

Но препятствіемъ къ развитію этихъ производствъ является отсутствіе сколько-нибудь значительного рынка.

Кромѣ того причины медленного развитія промышленности заложены въ условіяхъ нашего производства. Сырые материалы намъ приходится запасать не по мѣрѣ надобности, а въ известные сезоны. Капиталъ лежитъ въ сырье, точно также онъ лежитъ и въ продуктахъ, которые можно отправить только лѣтомъ.

Между тѣмъ, затрата труда на переработку сырья должна оплачиваться постоянно, а это невозможно, если сбыть результатовъ труда производится только лѣтомъ.

Поэтому отсутствіе постоянной и непрерывной связи съ рынкомъ и невозможность быстраго обращенія капитала являются причинами слабаго развитія мѣстной промышленности. Желѣзная дорога измѣнила бы эти неблагопріятныя условія.

Такимъ образомъ, одна изъ причинъ, препятствующихъ дальнѣйшему экономическому развитію округа, можетъ считаться установленной. Она заключается въ томъ, что при единственномъ для нась сообщеніи съ рынками по р. Оби, мы оторваны отъ этихъ рынковъ въ теченіи  $6\frac{1}{2}$  зимнихъ мѣсяцевъ.

Остановимся на другой причинѣ.

Какъ сибирская зима, лишающая рѣку Обь работоспособности на  $6\frac{1}{2}$  мѣсяцевъ, полагаетъ предѣль экономическому развитію мѣстной жизни, такъ столь же неустранимымъ тормазомъ этого развитія является географическое положеніе Томской губерніи, одинаково удаленной отъ западныхъ и восточныхъ торговопромышленныхъ центровъ.

Разсмотримъ тяготѣніе грузовъ отъ всѣхъ станцій Сибирской магистрали, какъ Томской, такъ и другихъ сибирскихъ губерній.

Данныя желѣзно-дорожной статистики о прибытіи и отправленіи мѣстныхъ грузовъ по каждой изъ этихъ станцій показываютъ слѣдующее.

Если подсчитать для каждой отдельной станціи магистрали количество мѣстныхъ грузовъ, отправляемыхъ къ Челябинску и къ Иркутску, то оказывается, что западная станція магистрали вывозятъ мѣстные грузы преимущественно въ западномъ направленіи, а станціи восточныя отправляютъ больше на востокъ. Вывозъ со среднихъ станцій, расположенныхъ въ Томской губерніи, не имѣетъ такой опредѣленности. Со всѣхъ станцій этой губерніи въ одни годы мѣстные грузы идутъ главнымъ образомъ на западъ, въ другие годы западный вывозъ сильно сокращается, отправленія же на востокъ или не уменьшаются или даже увеличиваются и даютъ поэтому гораздо большій процентъ вывоза на востокъ, чѣмъ въ предыдущіе годы.

Такимъ образомъ, Акмолинская область и Тобольская губернія вывозятъ больше на западъ, Енисейская и Иркутская—больше на востокъ, а Томская губернія, лежащая между ними, является грузо-раздѣльнымъ райономъ. По меридиану этой губерніи западный и восточный рынки дѣлятъ сферы своего вліянія.

Изученіе тарифовъ въ связи съ цѣнами на товары показываетъ, что наши товары не выдерживаютъ фрахта: мы слишкомъ далеко отъ тѣхъ, кому нужны эти товары.

Поэтому упомянутый раздѣлъ вліянія рынковъ выражается не въ конкуренціи ихъ, выгодной для Томской губерніи, а въ томъ, что станціи этой губерніи остаются за предѣлами вліянія какъ западнаго, такъ и восточного рынковъ.

Вотъ одно условіе, съ которымъ нашей губерніи приходится считаться вслѣдствіе географическаго ея положенія.

Въ настоящее же время имъ можно объяснить то общеизвѣстное явленіе, что хлѣбъ Томской губерніи въ главной своей массѣ не попадаетъ на сибирскую магистраль, а провозится мимо нея рѣкой Обью, какъ болѣе дешевымъ путемъ, черезъ Тюмень на Уралъ и далѣе на западъ.

Разсмотримъ тарифъ и продажныя цѣны на пшеницу, составляющую главный нашъ вывозъ.

Провозъ одного пуда груза изъ Барнаула по р. Оби до Тюмени и далѣе до Лондона обходится: черезъ Ригу—76 коп. и черезъ Котласъ (съ очень большой потерей времени) 61 коп. Цѣна пшеницы въ Лондонѣ въ среднемъ за 10 лѣтъ, съ 1890 по 1900 г., стояла по 85 коп. за пудъ, въ 1901 году по 1 р. 5 коп. за пудъ.

Слѣдовательно, при средней цѣнѣ пшеницы въ Лондонѣ, нужно купить въ Барнаулѣ 1 пудъ пшеницы за 24 коп., а при высокой цѣнѣ—за 44 коп.

По вычисленіямъ специалистовъ выработка одного пуда пшеницы въ Алтайскомъ округѣ обходится въ настоящее время около 40 коп. (безъ доставки на рынокъ).

Изъ этого видно, что только при высокой цѣнѣ въ Лондонѣ и при низкой цѣнѣ здѣсь, мы можемъ еще рискнуть вывезти хлѣбъ въ Лондонъ, пользуясь, конечно, рѣкой Обью, а не чугункой.

Выработка пуда пшеницы обходится намъ въ 40 коп. при слѣдующихъ условіяхъ: плодородіе почвы возстановляется временемъ, при чемъ расходы на запусканіе земли въ залежь (подати) въ расчетѣ не приняты; пашня вспахивается на большой части посѣвной площади по 1 разу (при посѣвѣ по жниву) и на парахъ по 2 раза. При увеличеніи населенія пашню придется удобрять, а на обработку тратить больше труда, т. е. придется значительно увеличить расходы на выработку одного пуда пшеницы.

Это другое важное условіе, которое можно предвидѣть и съ которымъ нужно считаться.

Тогда нашъ, вздорожавшій, хлѣбъ не пойдетъ въ Лондонъ даже при высокихъ тамъ цѣнахъ.

Устройство полярной—Уральской дороги—послужитъ отстрочкой для нашей торговли. Стоимость провоза отъ Барнаула до Лондона черезъ Обдорскъ обойдется тогда, по вычислению г. Кроне, въ 45 к., слѣдовательно, при высокихъ цѣнахъ въ Лондонѣ намъ еще можно вывозить туда хлѣбъ.

Во всякомъ же случаѣ будущее нашей вывозной торговли на западъ не блестяще, при чемъ въ этомъ дѣлѣ нашему сырью можетъ оказаться иногда услугу р. Обь, а не желѣзно-дорожный путь отъ Барнаула на Западъ.

Восточный рынокъ отъ насть все-таки менѣе удаленъ.

Кромѣ того, благодаря разницѣ въ климатическихъ и почвенныхъ условіяхъ, нѣкоторые товары, напр., крупчатку, мы всегда можемъ сбывать тамъ, такъ какъ пшеница Восточной Сибири не можетъ идти въ сравненіе съ алтайской. Точно также въ виду того, что въ Восточной Сибири периодъ пастьбы скота на подножномъ кормѣ почти на три мѣсяца короче, чѣмъ на Алтаѣ, гдѣ и вообще условія для скотоводства лучше, мы можемъ удержать за собой восточный рынокъ и для нѣкоторыхъ продуктовъ нашего скотоводства.

Но рынокъ этотъ не такъ ужъ великъ, чтобы на немъ одномъ мы могли строить будущее нашего земледѣлія и скотоводства.

Если будетъ проведена Алтайская дорога, то выдающіяся естественные богатства Томской губерніи еще позволяютъ ей конкурировать со своими сосѣдями. Возможно, однако же, что съ теченіемъ времени не только Манжурія, а также и Забайкалье, Иркутская и Енисейская губерніи, нынѣ заселяемыя, могутъ, какъ ближе поставленныя, затереть нашу далекую губернію, по отношенію по крайней мѣрѣ къ нѣкоторымъ товарамъ. Это тѣмъ болѣе возможно, что выработка сырыхъ продуктовъ полей и пастищъ, вслѣдствіе увеличенія населенія будетъ обходиться намъ дороже. Такимъ образомъ, если наша торговля съ востокомъ поставлена выгоднѣе, чѣмъ съ западомъ, все-таки наше географическое положеніе и здѣсь можетъ замѣтно вредить вывозной торговлѣ Алтайского округа.

Значитъ вотъ почему мы мало вывозимъ: во 1-хъ, потому, что продолжительная зима лишаетъ р. Обь работоспособности на  $6\frac{1}{2}$  мѣсяцевъ, въ теченіе которыхъ мы оторваны отъ рынковъ и, во 2-хъ

потому, что, въ силу нашего географического положенія на грузо-раздѣльномъ меридианѣ, мы удалены какъ отъ восточнаго, такъ особенно отъ западнаго рынковъ.

Причины эти настолько дѣйствительны, что ими можно объяснить упомянутое выше противорѣчіе, заключающееся въ томъ, что край богатъ, а вывозъ изъ него малъ.

При такой коньюнктурѣ иная мѣстность могла бы оказаться въ безвыходномъ положеніи.

Но обиліе и разнообразіе богатствъ Алтайскаго округа не позволяетъ ему стать въ положеніе нахлѣбника Европейской Россіи, если послѣдняя сама не поставитъ его въ это положеніе, направивъ, напримѣръ, Алтайскую дорогу ко вреду, а не къ пользѣ края. Мы настойчиво подчеркиваемъ здѣсь ту мысль, что территорія налагаетъ отпечатокъ на хозяйственную жизнь мѣстности и что для Алтайскаго округа доктрина эта примѣнится въ самой полной мѣрѣ.

Такая комбинація, какъ непосредственная близость хлѣбородныхъ земель съ горными и лѣсными богатствами, можетъ нашу удаленность отъ рынковъ, потребляющихъ сырье, обратить на пользу нашему краю въ томъ смыслѣ, что мы повеземъ на рынки не сырье, а выработанные товары, чему наше положеніе въ центрѣ Сибири, занятой добывающей промышленностью, будетъ благопріятно.

Подходя ближе къ интересующему насъ вопросу, слѣдуетъ разсмотрѣть, какія задачи должно преодолевать желѣзно-дорожное строительство въ Алтайскомъ округѣ, чтобы оно могло поднять производительность края.

Посмотримъ прежде всего, что и куда мы вывозимъ въ настоящее время. Точные свѣдѣнія\*) имѣются только о вывозѣ изъ Барнаула и Бійска, которые однако же вполнѣ характеризуютъ и весь нашъ отпускъ. Эти города вывозятъ по р. Оби преимущественно хлѣбные грузы, составляющіе 70% къ общему отпуску; затѣмъ слѣдуетъ масло и другіе продукты скотоводства и, наконецъ, соль, орѣхъ и т. п.

Вывозимые изъ этихъ городовъ товары адресуются въ гор. Томскъ—25% всего опуска, въ Ново-Николаевскъ—27%, въ Тюмень и другія пристани, лежащія съвернѣ Сибирской магистрали 39% и, наконецъ, на пристани, лежащія выше Ново-Николаевска, —9%.

Отсюда видно, что Барнаулъ и Бійскъ поставляютъ на Сибирскую магистраль меныше трети своихъ грузовъ, вывозимыхъ Обью, остальное идетъ водой частью въ Томскъ для мѣстного потребленія и вывоза на востокъ по чугункѣ, большую же часть товаровъ р. Обь провозить къ съверу для дальнѣйшаго слѣдованія на Уралъ и далѣе на западъ.

Отправляемые черезъ Ново-Николаевскъ со всего Алтайскаго округа товары, судя по даннымъ желѣзнодорожной статистики, направляются то на востокъ, то на западъ, въ разные города различно. На западъ, главнымъ образомъ, на Уралъ, со станціи Оби и Кривошицкой, а также черезъ Барнаульскую транспортную контору отправляется въ процентахъ ко всему отпуску отъ 32 до 75% (по годамъ), при чемъ меныше половины этихъ западныхъ грузовъ addressуется за Уралъ. На востокъ тѣ же станціи отправляются отъ 25 до 68%, при чемъ грузы идутъ до Иркутска и далѣе. Главный предметъ вывоза изъ Алтайскаго округа составляютъ, какъ выше сказано, хлѣбные товары (преимущественно пшеница). Изъ этихъ товаровъ

\*) По даннымъ Томскаго округа Путей Сообщенія.

по желѣзной дорогѣ перевозятъ не болѣе 20%, остальное р. Обь провозитъ мимо—въ Томскъ и Тюмень.

Изъ этихъ свѣдѣній о тяготѣніи грузовъ видно, что вывозъ на западъ направляется, какъ и прежде, до проведения Сибирской магистрали, болѣе дешевымъ воднымъ путемъ черезъ Тюмень. Тѣ же грузы, которые оставляются р. Обью въ Ново-Николаевскѣ, адресуются не только на западъ, но и на востокъ. Если же принять во вниманіе, что грузы, отвозимые Обью въ г. Томскъ, тоже въ большей своей части (въ видѣ муки) направляются на востокъ, то слѣдуетъ прійти къ заключенію, что Сибирская магистраль нужна Алтайскому округу для перевозки товаровъ больше на востокъ, чѣмъ на западъ.

Относительно товаровъ, привозимыхъ въ округъ, приходится сказать обратное. Товары, потребляемые Алтайскимъ округомъ, получаются имъ не только по р. Оби, но и по Сибирской магистрали исключительно съ запада; сюда привозятъ: желѣзо и металлическія издѣлія, мануфактурные, галантерейные и москательные товары, сельско-хозяйственные машины и т. п. Подвозъ такихъ товаровъ съ востока — ничтоженъ.

Отсюда слѣдуетъ, что если проектировать въ округѣ подъѣздной путь къ Сибирской магистрали, то слишкомъ восточное примыканіе къ ней Алтайской желѣзной дороги, напримѣръ, въ Итатѣ было бы не выгодно для ввоза въ округъ именно изъ за того, что пришлось бы много переплачивать за излишній пробѣгъ до Итата и затѣмъ обратно до Барнаула.

Западное направленіе на Омскъ уже совсѣмъ намъ не подходящее, въ виду того, что Сибирская магистраль, какъ сказано, работаетъ для округа, главнымъ образомъ, въ восточномъ направленіи.

Проектируемое г. Ивановымъ соединеніе Барнаула съ Ново-Николаевскомъ одновременно уравноворяетъ какъ потребность вывоза на востокъ, такъ и не увеличить стоимость доставки ввозимыхъ въ округъ товаровъ съ запада. Это примыканіе тѣмъ болѣе важно, что оно не нарушитъ уже сложившейся тяги грузовъ именно къ Ново-Николаевскому.

Привозимые въ округъ товары идутъ по р. Оби или черезъ Ново-Николаевскъ, а отсюда на Барнаулъ, Бійскъ и Змѣиногорскій уѣздъ. Тѣмъ же путемъ они пойдутъ и въ будущемъ, при чёмъ распределителями этихъ товаровъ останутся тѣ же города и крупныя села, которые исполняютъ эту роль и теперь. Эти готовые уже органы распределенія важны потому, что количество привозимыхъ въ округъ товаровъ сразу возрастетъ, такъ какъ въ употребленіи ихъ примутъ участіе Монголія и южная часть Киргизской степи, а также и потому, что удачно расположенная желѣзная дорога всегда вызываетъ развитіе мѣстной жизни,

Такимъ образомъ, въ интересахъ ввоза товаровъ съ запада и преобладающаго вывоза ихъ на востокъ, важно перпендикулярное примыканіе къ Сибирской магистрали изъ центра округа. Такое требование вытекаетъ изъ нашихъ отношеній къ старымъ рынкамъ.

Разсмотримъ теперь другое требованіе, которое, съ точки зре-  
нія мѣстныхъ потребностей, можно предъявить къ Алтайской желѣз-  
ной дорогѣ.

Затрудненія, ожидаemyя съ теченіемъ времени, когда добыча сырья будетъ обходиться намъ дороже и на старыхъ рынкахъ его будетъ трудно продавать, обязываютъ строителя дать округу путь

къ имѣющемуся новому рынку въ средне-азіатскихъ владѣніяхъ, гдѣ у насъ будетъ меньше конкурентовъ.

Средне-азіатскія владѣнія и Томская губернія—эти сироты международного рынка—должны соединиться рельсовымъ путемъ.

Такая связь нужна округу не только для вывоза сырья въ Ташкентъ, но и этому послѣднему для того, чтобы, имѣя привозный хлѣбъ, освободить свои земли для хлопка и другихъ дорогихъ культуръ.

Кромѣ взаимнаго обмѣна естественными богатствами юга и сѣвера, рельсовый путь откроетъ возможность промышленного развитія, какъ въ Алтайскомъ округѣ, такъ и въ средне-азіатскихъ владѣніяхъ. Децентрализація промышленности является потребностью не только мѣстной, но и общегосударственной жизни по многимъ причинамъ, разбирать которыхъ здѣсь не мѣсто.

Московскій промышленный центръ, вслѣдствіе своей удаленности, не въ состояніи удержать нась въ положеніи колоніи по отношенію къ тѣмъ товарамъ, выработка которыхъ здѣсь вполнѣ возможна.

Большія затраты силь и средствъ на перевозку сюда товаровъ съ запада, при полной возможности многіе изъ нихъ имѣть здѣсь, являются для страны не только обременительными, но и не нужными.

Такимъ образомъ, если принять во вниманіе потребности мѣстныхъ и общегосударственныхъ, а также соображенія стратегическія, которыхъ, по отзывамъ компетентныхъ лицъ, здѣсь также нужно имѣть въ виду, то на постройку Ташкентской дороги по -крайней мѣрѣ въ будущемъ—следуетъ разсчитывать.

#### Головной участокъ Ташкентской дороги.

Если рассматривать Ташкентскую дорогу независимо отъ мѣстныхъ интересовъ, а какъ самостоятельную магистраль, каковой она и должна быть, то въ предѣлахъ Томской губерніи ее пришлось бы провести такъ:

Къ границѣ Томской губерніи линія подойдетъ между Семипалатинскомъ и Усть-Каменогорскомъ, приблизительно около устья р. Убы.

Имѣя транзитные грузы, жѣлѣзная дорога не можетъ заходить во всѣ закоулки, чтобы открывать тамъ „запертые сундуки“ съ богатствомъ. Она должна по кратчайшему направленію выйти на Сибирскую магистраль.

Отъ указанного выше пункта на Иртышъ перпендикуляръ на Сибирскую магистраль прошелъ бы близъ западнаго колѣна рѣки Оби у с. Камня и вышелъ бы на Сибирскую магистраль приблизительно у станціи Дупленки, лежащей недалеко отъ Ново-Николаевска къ западу. Понятно, что точкой примыканія будетъ въ такомъ случаѣ не Дупленка, а Ново-Николаевскъ, вслѣдствіе положенія его на р. Оби, которая составить продолженіе Ташкентской дороги къ сѣверу.

Но подходъ къ Ново-Николаевску необходимъ не съ лѣвой стороны р. Оби, при чёмъ у села Камня пришлось бы сломать линію, образовавъ, такимъ образомъ дугу, а съ правой стороны р. Оби для того, чтобы проложить дорогу, на каменноугольный Горловский бассейнъ, лежащий въ 65 верстахъ къ югу отъ Ново-Николаевска.

Подходя къ Ново-Николаевску черезъ необходимый самой дорогѣ угольный бассейнъ, строителю пришлось бы вмѣсто дуги къ западу, для обхода Оби у с. Камня, сдѣлать незначительную дугу (меньшую чѣмъ первая) къ востоку для перехода р. Оби у Барнаула.

Линія проведенная черезъ Барнауль, окажется, такимъ образомъ, кратчайшей для Ташкентской дороги.

Участокъ дороги Семипалатинскъ—Барнаулъ, проходящій по линії разграничіння плодородныхъ степей и горныхъ пастбищъ, явился бы подъѣзднымъ путемъ къ р. Оби. Зато эта послѣдняя, въ части своей отъ села Камня до Бійска, на протяженіи 400 верстъ была бы для мѣстныхъ грузовъ подъѣзднымъ путемъ къ линіи г. Иванова, такъ какъ эта линія пересѣкаетъ р. Обь у г. Барнаула подъ прямымъ угломъ.

Хотя проведеніе Ташкентской дороги есть дѣло еще, быть можетъ, не близкаго будущаго, тѣмъ не менѣе тотъ проектъ, который сообразуется съ этой будущей новой магистралью, имѣеть право на предпочтеніе передъ другими.

Разъ это такъ, то въ планѣ желѣзнодорожнаго строительства въ Томской губерніи направлениe Ташкентской линіи должно приниматься въ числѣ аргументовъ при соображеніяхъ о направленіи мѣстныхъ путей.

Мы разсмотрѣли двѣ задачи, которымъ съ мѣстной точки зрењія должно удовлетворять желѣзно-дорожное строительство въ Томской губерніи.

Для пути къ старымъ рынкамъ намъ нуженъ подъѣздной путь къ Сибирской магистрали, при чемъ участокъ, идущій изъ центра округа, долженъ примыкать къ магистрали по направленію существующаго теперь тяготѣнія грузовъ, т. е. перпендикулярно, не уклоняясь ни слишкомъ на востокъ, ни слишкомъ на западъ.

Какъ путь къ новымъ рынкамъ, Алтайская дорога должна явиться головнымъ участкомъ будущей Ташкентской дороги, которая, какъ магистраль, должна, въ интересахъ транзитныхъ грузовъ, пройти округъ по кратчайшему пути и получить въ Ново-Николаевскѣ выходъ къ сѣверу по р. Оби.

Обоимъ этимъ требованіямъ, какъ мы видѣли, проектъ г. Иванова удовлетворяетъ.

Теперь предстоитъ разсмотрѣть третье и послѣднее требованіе, которое сводится къ тому, чтобы желѣзная дорога, въ интересахъ обрабатывающей промышленности, использовала бы завидную близость трехъ различныхъ въ естественномъ и экономическомъ отношеніи районовъ, соединивъ ихъ между собою.

Развитіе обрабатывающей промышленности имѣеть для Алтайского округа особое значеніе.

Переходъ къ обработкѣ сырья диктуется внѣшними условіями, изменить которыхъ нельзя. Съ другой стороны, географическое положеніе округа въ центрѣ Сибири, благопріятствуетъ именно переработкѣ здѣсь сырья, такъ какъ сибирскій потребитель только выигрываетъ, покупая наши товары вмѣсто болѣе дорогихъ, получаемыхъ изъ отдаленныхъ районовъ.

Поэтому, если будетъ признано возможнымъ удовлетворить мѣстныя нужды и если правильно отмѣченное выше соображеніе о необходимости покровительства Алтайской обрабатывающей промышленности, то вопросъ о томъ, какъ расположить внутреннюю сѣть въ интересахъ мѣстной обрабатывающей промышленности, является уже дѣломъ не сложнымъ.

Безъ каменнаго угля нельзя широко поставить производство. Поэтому, прежде всего, нужно снабдить округъ углемъ и такъ, чтобы послѣдній могъ проникнуть на возможно широкую территорію при недорогихъ расходахъ по доставкѣ.

Кузнецкій уѣздъ весь лежитъ на угольной котловинѣ, имѣющей до 400 верстъ длины и до 100 ширины. Но сравнительно большее

экономическое значение имѣетъ южная часть этой котловины (мѣсторождѣнія близъ Тельбесса), такъ какъ она ближе подходитъ къ верховьямъ р. Оби.

Уголь, подвезенный желѣзной дорогой къ р. Оби, въ г. Бійскѣ, пойдетъ отсюда сплавомъ внизъ по рѣкѣ на 700 верстъ внутри округа и достанется очень дешево многочисленнымъ мелкимъ потребителямъ его какъ въ правобережной, такъ и въ лѣвобережной, степной частяхъ округа. Такой сбытъ угля черезъ Бійскъ обеспечить широкое распространѣе его и послужитъ главнымъ условиемъ переработки сырья на мѣстахъ.

Крупные промышленные заведенія и особенно многочисленные пароходы р. Оби уже теперь испытываютъ дровянной кризисъ и сильно нуждаются въ каменномъ углѣ. Пароходамъ уголь нуженъ по крайней мѣрѣ въ трехъ пунктахъ: въ Бійскѣ, Барнаулѣ и Ново-Николаевскѣ. Въ эти города его можно доставлять по желѣзнымъ дорогамъ изъ Горловскаго, а главнымъ образомъ изъ мѣсторожденій южной части Кузнецкой котловины (Тельбессъ).

Отправляемый уголь въ западную часть округа, горнопромышленный районъ, въ свою очередь, если будетъ построена вѣтка на Тельбессъ, предъявить спросъ на хлѣбъ, мясо и прочие предметы первой необходимости, дорожизна которыхъ обуславливаетъ здѣсь застой горнаго дѣла. Товары эти въ настоящее время горно-промышленный районъ получаетъ изъ Барнаульского и Бійского уѣздовъ, но доставка отсюда черезъ чернь крайне затруднительна. Если же будетъ построена желѣзная дорога въ юго-восточный районъ, то онъ явится значительнымъ мѣстнымъ рынкомъ для товаровъ земледѣльческой и скотоводческой мѣстностей. Самое же развитіе этого района отразится далеко за предѣлами округа.

Такой же грузообмѣнъ будетъ имѣть мѣсто и между правобережнымъ (центрально-сѣвернымъ) райономъ и степнымъ (юго-западнымъ).

Въ настоящее время высокіе сорта пшеницы, получаемые только въ степномъ районѣ, перерабатываются на мельницахъ близъ Барнаула, Бійска, Ново-Николаевска. Для кожевенныхъ заводовъ, шубныхъ, пимокатныхъ мастерскихъ материалъ получается также съ юга.

Съ проведеніемъ линіи Семипалатинскъ—Барнаулъ съ мостомъ на правый берегъ р. Оби районы центрально-сѣверный (правобережный) и юго-западный будутъ весьма хорошо обслужены въ цѣляхъ мѣстного грузообмѣна. Продукты земледѣлія и скотоводства изъ глубины округа передвинутся на правый берегъ Оби, гдѣ дешево топливо, а отсюда пойдутъ въ степь уголь и лѣсъ, издѣлія изъ дерева и не только принадлежности домовъ, а и цѣлые дома для степныхъ селеній.

Такимъ образомъ, внутреннюю линію желѣзной дороги, которая нужна для развитія мѣстной обрабатывающей промышленности, можно обозначить пунктами, упоминавшимися выше, а именно: Семипалатинскъ—Барнаулъ—Тельбессъ. Линія эта, обращенная угломъ около г. Барнаула къ сѣверу, а концами на юго-западъ и юго-востокъ, при условіи соединенія ея съ Сибирской магистралью въ Ново-Николаевскѣ, способна использовать близость трехъ различныхъ въ естественномъ отношеніи районовъ.

Обращаясь къ проекту г. Иванова, видимъ, что онъ не вполнѣ удовлетворяетъ изложеному третьему требованію. Онъ не присоединяетъ къ сѣти юго-восточный районъ, хотя и близко подходитъ

къ рѣшенію этой задачи: линія, проектируемая изъ Барнаула на Бійскъ все-таки приближаетъ степной земледѣльческій районъ къ горно-промышленному. Для того же, чтобы юго-восточный горный районъ былъ включенъ въ сѣть, нужно продвинуть желѣзно-дорожный путь въ глубь этого района.

Требуется отъ средины линіи Барнаулъ—Бійскъ проложить рельсы еще на 150 верстъ къ востоку, изъ которыхъ на 110 верстахъ не встрѣтится трудностей для постройки и только на протяженіи приблизительно 40 верстъ придется встрѣтить пересѣченную мѣстность при переходѣ черезъ Салаирскій кряжъ. Верховьями Чумыша и особенно притокомъ его Бенжерепомъ, начинающимся близко у Кондомы, Салаирскій кряжъ разорванъ и представляетъ въ этой части широкую сравнительно пониженнную мѣстность.

Вѣтка въ юго-восточный районъ будетъ имѣть свойства горно-промышленной дороги, съ минимальнымъ процентомъ мертваго груза (въ одну сторону пойдетъ уголь, въ другую — хлѣбъ и проч.), не будетъ нуждаться въ большой защите дешевыхъ товаровъ при перевозкѣ и храненіи ихъ на станціяхъ. Такія сокращенія эксплуатационныхъ расходовъ сулятъ хороший заработокъ строителю.

Для постройки ея скорѣе, чѣмъ, напримѣръ, для Кольчугинской вѣтки найдутся капиталы, такъ какъ въ юго-восточный районъ дорога пойдетъ не за однимъ углемъ, а также для золотыхъ пріисковъ и Тельбесского желѣза.

Постройкой вѣтки на Тельбесъ будетъ закончена основная линія для мѣстной сѣти и заложенъ фундаментъ для успѣшнаго развитія обрабатывающей промышленности.

Подводя итогъ всему сказанному, напомнимъ, что богатства Алтайскаго округа слѣдуетъ считать весьма значительными. Вывозъ изъ округа въ настоящее время малъ вслѣдствіе оторванности его отъ рынковъ на  $6^{1/2}$  мѣсяцевъ и вслѣдствіе географическаго его положенія на краю вліянія какъ западнаго, такъ и восточнаго рынковъ.

Для ослабленія вліянія этихъ неустранимыхъ условій нужно соединить округъ желѣзной дорогой со старыми рынками и дать ему желѣзный путь къ новому рынку въ средне-азіатскихъ владѣніяхъ.

Но нужно, однако же, имѣть въ виду, что и съ проведеніемъ этихъ желѣзнодорожныхъ путей удаленность округа отъ рынковъ останется все-таки весьма значительной. Поэтому, съ увеличеніемъ плотности населенія и затратъ на выработку сырья, округъ скоро окажется въ невыгодномъ положеніи по сравненію съ другими губерніями, торгующими сырьемъ и ближе поставленными къ рынкамъ сбыта.

Единственный выходъ изъ этого положенія въ томъ, чтобы хозяйство округа постепенно переходило на обработку сырья, что послужитъ къ пользѣ всей Сибири, для которой Алтайскій промышленный центръ былъ бы ближайшимъ.

Въ цѣляхъ направленія хозяйственной жизни округа въ эту сторону необходимо удачное проложеніе основной мѣстной линіи, обеспечивающей внутреннее сообщеніе между тремя различными охарактеризованными выше районами. Такой линіей является Семипалатинскъ—Барнаулъ—Бійскъ съ вѣткой на Тельбесъ. Эта мѣстная основная линія позволитъ использовать завидную близость хлѣба—съ металломъ, угля—съ сырьемъ и рудой, лѣса—со степью; районовъ, промышленнаго—съ земледѣльческимъ и скотоводческимъ.

До сихъ поръ рѣчь шла о проектѣ г. Иванова. Но на очереди стоитъ также и проектъ г. Дерова.

Направляясь отъ Семипалатинска до Омска по правому берегу р. Иртыша и давая вѣтку изъ Павлодара на Барнаулъ, дорога г. Дерова почти всѣмъ своимъ протяженiemъ прошла бы по солонцеватой мѣстности, рѣдко населенной кочевниками и не пригодной къ колонизаціи, вслѣдствіе дурныхъ почвенныхъ условій, а также вслѣдствіе безводья.

Въ климатическомъ отношеніи эта полоса крайне неблагопріятна для сельского хозяйства, такъ какъ подвержена дѣйствию сухихъ вѣтровъ изъ голодной степи, о чёмъ упомянуто выше. Ни горныхъ, ни сельско-хозяйственныхъ богатствъ въ полосѣ ближайшей къ дорогѣ не имѣется. Этотъ край мертвъ въ настоящее время и не имѣть данныхъ къ развитію въ будущемъ.

Жителей Алтайскаго округа болѣе интересуетъ значеніе для округа вѣтки Павлодаръ—Барнаулъ.

Неудачный выборъ пустыннаго района, который будетъ обслуживать большая часть этой вѣтки, усугубляется тѣмъ, что дорога г. Дерова на Барнаулъ дастъ округу выходъ только на западъ къ Иртышу и Челябинску, гдѣ у нашихъ производителей сырья не имѣется никакихъ интересовъ. Сообщеніе съ Восточной Сибирью, являющейся для насъ важнымъ рынкомъ, остается прежнее. Замѣнить же существующее движение грузовъ по р. Оби на Ураль желѣзнодорожнымъ транзитомъ въ томъ же направленіи не удастся, такъ какъ преимущества желѣзнодорожного транзита предъ воднымъ дѣйствительны только до извѣстнаго предѣльного разстоянія, которое здѣсь будетъ преѣдено.

Что касается вліянія дороги, предлагаемой г. Деровомъ, на развитіе мѣстныхъ производительныхъ силъ, то дорога эта не можетъ идти въ сравненіе съ предлагаемой г. Ивановымъ, что понятно изъ вышеприведеннаго.

Дорога г. Дерова стала бы обслуживать худшую часть одного степнаго района, она оказала бы ничтожное вліяніе на промышленное правобережье, такъ какъ мостъ черезъ Обь въ Барнаулѣ г. Деровъ строить не будетъ. Юго-восточный горно-промышленный районъ остается внѣ сферы вліянія этой дороги. Худшій въ Сибири уголь—экибастузскій почти на 500 верстъ удаленъ отъ Барнаула, такъ что доставка обойдется очень дорого.

Такимъ образомъ дорога г. Дерова будетъ имѣть гораздо меньшее значеніе для мѣстныхъ нуждъ, чѣмъ дорога г. Иванова.

Но если решающими въ этомъ дѣлѣ будутъ соображенія о томъ, что центральная Россія болѣе короткимъ путемъ подвезетъ сюда фабричные товары, а изъ Алтайскаго округа и съ верховьевъ Иртыша, получить сырье для переработки, то, намъ кажется, что въ этомъ расчетѣ есть ошибка.

При нѣсколькихъ тысячахъ верстъ пути пробѣгъ лишился 100—200 верстъ для фабричныхъ товаровъ не имѣть значенія, между тѣмъ для сбыта этихъ товаровъ существенно, поступать ли они въ пустыню или въ мѣстность лихорадочно заселяемую и имѣющую всѣ даннныя къ широкому развитію.

Что же касается вывоза отсюда сырья для переработки его въ Европейской Россіи, то, если послѣдняя уже такъ нуждается въ сырѣ, то она можетъ дешевле получить его изъ Австралии, чѣмъ изъ Барнаула.

Наша удаленность отъ центра Россіи настолько велика, что сырье наше можетъ идти туда только теперь, когда производитель его, нуждаясь въ деньгахъ, можетъ позволить себѣ роскошь понести

убытоκъ за счетъ полей и пастбищъ, не нуждающихся еще въ расходахъ на возстановление своего плодородія.

Но на такой, вынужденной, „коммерці“ не можетъ строить своихъ разсчетовъ ни промышленный центръ Европейской Россіи, ни наше Алтайское сельское хозяйство.

Что касается, въ частности, нась, то мы желали бы имѣть отъ хозяйства доходъ, а не убытоκъ и потому не можемъ одобрить убыточной для насъ дороги г. Дерова.

Не будь проекта г. Иванова, ожидающего только разрѣшенія, чтобы приступить къ дѣлу, барнаульцы, быть можетъ, нѣсколько иначе отнеслись бы къ проекту г. Дерова.

Г. Деровъ проектируетъ сдѣлать г. Барнаулъ конечнымъ пунктомъ пути изъ Павлодара. Въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ это можетъ считаться даже соблазнительнымъ въ интересахъ собственно г. Барнаула. Находясь въ тупикѣ, Барнаулъ расширилъ бы свои операции какъ перевалочный пунктъ.

Но Алтайскій округъ, имѣющій всѣ данные къ широкому развитію, несомнѣнно получитъ дорогу, отвѣчающую его потребностямъ и Барнаулъ также будетъ соединенъ съ ней, чтобы имѣть выходъ къ востоку. Тогда городу пришлось бы испытать упадокъ своихъ оборотовъ и приспособляться къ новымъ функциямъ транзитнаго города. Образованіе временного тупика тамъ, где его не можетъ быть, всегда сопровождается потрясеніемъ экономического быта въ этомъ пунктѣ, что, однако же, ничѣмъ въ данномъ случаѣ не могло бы быть отправдано.

Единственное достоинство проекта г. Дерова въ томъ, что концессія на постройку дороги, кажется, испрашивается безъ правительственной гарантіи. Примѣровъ такихъ концессій еще не бывало въ Россіи. Но не бывало также и того, чтобы мѣстные жители непрѣднаго края откращивались отъ желѣзной дороги съ такимъ единодушіемъ, какое въ данномъ случаѣ проявлено всѣми городами Томской губерніи.

Итакъ, Алтайская дорога, проектируемая г. Ивановымъ, даетъ округу выходъ на востокъ, западъ и югъ, способствуетъ внутреннему грузообмѣну и, что самое главное, обусловливаетъ развитие мѣстной обрабатывающей промышленности.

Другой проектъ — г. Дерова — потребностямъ нашего края не отвѣчаетъ.

Никакого третьяго проекта пути, постройка котораго тоже была бы обеспечена капиталами, не имѣется.

Слѣдовательно, если пора строить дорогу, то нужно строить ее по проекту г. Иванова.

158812

Г. Барнаулъ,  
февраль 1909 года.

**Представители г. Барнаула.**

*Барнаульский Городской Земсовет  
Ильин*



# ПРОТОКОЛЪ

совмѣстнаго совѣщанія представителей городовъ: Бийска, Барнаула и Ново-Николаевска 4-го и 5-го января 1909 г.\*).

Присутствовали представители: города Бийска—Борисъ Николаевичъ Ковачевъ, Павелъ Станиславовичъ Малешевскій; гор. Барнаула—Михаилъ Ивановичъ Страховъ, Абрамъ Зиновьевичъ Полунинъ, Макаръ Михайловичъ Рыбкинъ; гор. Ново-Николаевска—Алексѣй Григорьевичъ Бесѣдинъ, Николай Леонтьевичъ Ипполитовъ, Сигизмундъ Феликовичъ Дунинъ-Марцинкевичъ, Константинъ Фелиціановичъ Ленкшевичъ и Григорій Ивановичъ Жерноѣковъ.

Разсмотрѣвъ достоинства и недостатки трехъ главныхъ конкурирующихъ между собою варіантовъ желѣзнодорожныхъ линій, при помощи которыхъ предполагается дать выходъ грузамъ Алтая на Сибирскую магистраль — Совѣщаніе пришло къ слѣдующему заключенію:

## А) По проекту соединенія Барнаула съ Тайгой:

### а) Достоинства проекта Барнаулъ—Тайга:

1) Этотъ варіантъ даетъ удобный выходъ въ восточномъ направлениі.

### б) Недостатки этого проекта Барнаулъ—Тайга:

1) Дороговизна постройки дороги—при длинѣ въ 400 верстъ, стоимость опредѣляется до пятидесяти миллионовъ рублей, т. е. болѣе ста тысячъ верста.

2) Давая незначительное сокращеніе для грузовъ восточного направлениі около 30 верстъ, по сравненію съ выходомъ на ст. Обь, совсѣмъ не отвѣчаетъ интересамъ Алтая, который нуждается, главнымъ образомъ, въ выходѣ грузовъ на западъ. Грузы Алтая имѣютъ выходъ минимумъ 70% на западъ и лишь 30% на востокъ.

3) Въ виду громадной переплаты на тарифѣ за излишнїй пробѣгъ грузовъ западнаго направлениія, вызывается необходимость въ постройкѣ новой дороги.

4) При постройки новой дороги для западныхъ грузовъ, дорогѣ съ выходомъ на Тайгу угрожаетъ бездоходность, а слѣдовательно такая дорога явится тяжелымъ бременемъ государству, причиняя послѣднему ежегодные миллионные убытки.

5) Давая выходъ на Сибирскую магистраль подъ острымъ угломъ и въ сторону наименьшаго грузового движенія, нарушаются планомѣрное распределеніе будущей сѣти желѣзнодорожныхъ линій, чѣмъ и объясняется ожидаемая убыточность этой дороги.

6) Примыканіе подъ острымъ угломъ къ Сибирской магистрали порождаетъ конкуренцію съ послѣднею.

\* ) Не присутствовавшій на этомъ засѣданіи представитель г. Семипалатинска изъявилъ свое согласіе на протоколъ впослѣдствіи.

7) Конкурируя съ Сибирской желѣзной дорогой, лишаетъ послѣднюю грузовъ на перегонѣ въ 216 верстъ, а именно, отъ ст. Обь до ст. Тайга, чѣмъ ежегодно будетъ причинять убытокъ Сибирской желѣзной дорогѣ около миллиона рублей.

**Б) По проекту Семипалатинскъ — Павлодаръ — Омскъ съ вѣткой отъ Павлодара на Барнауль:**

*а) Достоинства линіи:*

- 1) Даётъ выходъ для грузовъ западнаго направленія.
- 2) Дешевизна постройки.

*б) Недостатки линіи:*

1) Линія Семипалатинскъ — Павлодаръ — Омскъ проходитъ вдоль самаго берега судоходной рѣки Иртыша. Протяженіе желѣзнодорожной линіи Семипалатинскъ — Омскъ равно водному сообщенію между этими пунктами.

2) При наличіи первого пункта дорога не въ состояніи будетъ конкурировать въ теченіе навигаціи съ воднымъ сообщеніемъ и, следовательно, лишаясь главной массы грузовъ, будетъ нести отъ этого значительные убытки.

3) Эту линію нельзя считать головнымъ участкомъ будущей Туркестанской дороги, такъ какъ этотъ выходъ на Сибирскую магистраль, уклоняясь къ западу, значительно увеличитъ пробѣгъ будущихъ грузовъ Туркестана, для которыхъ въ этомъ направленіи пущенъ выходъ возможно восточнѣе.

4) Совсѣмъ не даётъ выхода для грузовъ Алтая восточнаго направленія, которыхъ считается до 30% отъ общаго количества.

5) Увеличиваетъ пробѣгъ для грузовъ Алтая западнаго направленія на 24 версты, по сравненію съ выходомъ на Н.-Николаевскъ.

6) Какъ частная дорога будетъ конкурировать съ казенной Сибирской желѣзной дорогой и лишить послѣднюю всѣхъ грузовъ Алтая на перегонѣ 592 версты отъ ст. Обь до ст. Омскъ. Этотъ пунктъ объясняется слѣдующимъ. Въ настоящее время грузы Алтая имѣютъ естественный выходъ, какъ кратчайшій, гужомъ и водою на ст. Обь Сибирской желѣзной дороги. При осуществленіи же дороги Барнауль — Павлодаръ — Омскъ, грузы Алтая поступятъ на Сибирскую желѣзную дорогу только со ст. Омскъ.

7) Лишая Сибирскую дорогу грузовъ Алтая на перегонѣ въ 592 версты отъ ст. Обь до ст. Омскъ, эта дорога будетъ наносить ущербъ казнѣ ежегодно въ суммѣ отъ двухъ до трехъ миллионовъ рублей.

8) Эта дорога вообще, не удовлетворяя нуждамъ Алтая и нанося своей конкуренціей убытокъ казнѣ, т. е. обладая недостатками приведенными выше въ пунктахъ четвертомъ и седьмомъ, естественно можетъ вызвать къ жизни новую дорогу Бійскъ — Барнаулъ — Обь.

9) Съ осуществленіемъ дороги Бійскъ — Барнаулъ — Обь участокъ дороги Барнауль — Павлодаръ — Омскъ лишится почти всѣхъ грузовъ Алтая, такъ какъ выходъ черезъ ст. Обь въ этомъ случаѣ сократитъ пробѣгъ грузовъ въ западномъ направленіи до ст. Омскъ на 24 версты.

10) На мѣстные грузы дорога разсчитывать не можетъ, такъ какъ линія Барнауль — Павлодаръ проходитъ по малонаселенному участку съ солончаковой почвой, непригодной для хлѣбопашства.

11) При отсутствіи мѣстныхъ грузовъ и лишившись грузовъ Алтая дорога будетъ явно убыточной.

12) При убыточности частной гарантированной Правительствомъ дороги, казна должна будетъ переплачивать по гарантіи, а въ заключеніе получить новую убыточную для государства дорогу.

**В) По проекту линіи Семипалатинскъ — Барнаулъ — Н.-Николаевскъ.**

Совѣщаніе нашло нужнымъ дополнить этотъ проектъ продолженіемъ линіи отъ Барнаула на Бійскъ, такъ какъ Бійскій районъ наиболѣе нуждается въ немедленномъ соединеніи рельсовой линіей съ Сибирской магистралью. Направленіе дороги съ выходомъ на городъ Н.-Николаевскъ совпадаетъ съ естественнымъ направлениемъ гужевого движения грузовъ Алтая къ Сибирской магистрали, откуда эти грузы уже распредѣляются на востокъ и западъ. Выходъ дороги на Н.-Николаевскъ, *не имъя за собой ни одного изъ выше приведенныхъ недостатковъ конкурирующихъ линій, имѣть вмѣсть съ тѣмъ слѣдующія очевидныя преимущества передъ ними.*

Во 1-хъ. Этотъ выходъ даетъ кратчайшее соединеніе Алтая съ Сибирской магистралью.

Во 2-хъ. Благодаря перпендикулярности примыканія линіи къ Сибирской желѣзной дор., въ одинаковой степени вполнѣ удовлетворяетъ выходу грузовъ Алтая въ восточномъ и западномъ направленияхъ.

Въ 3-хъ. Съ осуществленіемъ этого проекта не нарушается планомѣрность желѣзнодорожного строительства, такъ какъ, по мѣрѣ надобности, можно проводить новые перпендикулярные подъѣздные пути къ Сибирской желѣзной дорогѣ, которые никогда не будутъ конкурировать съ настоящей дорогой.

Въ 4-хъ. Сокращаетъ выходъ грузамъ Алтая западнаго направления на 24 версты.

Въ 5-хъ. Увеличивая пробѣгъ на 30 верстъ для грузовъ восточного направленія, которыхъ только 30% всего количества, и одновременно давая болѣе короткій выходъ, даже по сравненію съ выходомъ на Омскъ, для западныхъ грузовъ, которыхъ 70%, достигается экономія въ строительномъ капиталѣ болѣе 30 милл. руб. (Стоимость линіи Барнаулъ—Обь исчисляется въ 16 милл. руб.; стоимость линіи Барнаулъ—Тайга около 50 милл. руб.).

Въ 6-хъ. При выходѣ на ст. Обь Сибирская желѣзная дорога не лишается грузовъ Алтая въ восточномъ направлении на перегонѣ въ 216 верстъ Обь—Тайга, въ западномъ направлении на перегонѣ въ 592 версты Обь—Омскъ, и поэтому не наносится никакого ущерба казнѣ, который имѣеть мѣсто въ обоихъ предыдущихъ случаяхъ, т.-е. при выходѣ на ст. Тайга и ст. Омскъ. Наоборотъ, проходя отъ Бійска, по наиболѣе населенной мѣстности, даетъ новый приливъ грузовъ на Сибирскую желѣзную дорогу на востокъ и на западъ, именно отъ ст. Обь, чѣмъ значительно повысить доходность казенной дороги.

Въ 7-хъ. Дорога, вслѣдствіе невозможности созданія для нея конкурирующихъ линій, при наличіи мѣстныхъ грузовъ будетъ всегда доходной, а слѣдовательно опасности, что можетъ впослѣдствіи ока-заться обременительной для государства, нѣтъ.

Въ 8-хъ. Въ пользу выхода на Н.-Николаевскъ говорить уже то обстоятельство, что при осуществлениіи этого варіанта никогда не потребуется создавать при существованіи этой дороги двухъ предыдущихъ, какъ явно бездоходныхъ. Наоборотъ, при осуществлениіи въ первую очередь первыхъ двухъ варіантовъ, выходъ на Н.-Николаевскъ можетъ имѣть мѣсто и конкурировать съ обѣими линіями.

Сравнивая эти проекты между собой можно дать вполнѣ определенное заключение, который изъ нихъ заслуживаетъ предпочтенія съ точки зрењія интересовъ края и государства. Мы видимъ, что соединяя Алтай только со ст. Тайгой, всѣ грузы западнаго направления, въ виду лишняго пробѣга по желѣзной дорогѣ въ 600 верстъ, въ чѣкоторыхъ случаяхъ выгоднѣе будетъ подвозить попрежнему гужомъ къ ст. Обь. Соединяя Барнаулъ съ Омскомъ черезъ Павлодаръ, всѣ грузы Алтая восточнаго направленія будутъ тоже подвозиться гужомъ къ Н.-Николаевску, такъ какъ въ этомъ случаѣ лишній пробѣгъ для грузовъ по желѣзной дорогѣ опредѣляется въ 1425 верстъ. Такимъ образомъ видимъ, что для полнаго удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ Алтая, необходимо осуществить одновременно обязательно оба желѣзнодорожные проекты соединяя Алтай съ Тайгой и Омскомъ. Только въ этомъ случаѣ грузы Алтая найдутъ выходъ на западъ и на востокъ. Между тѣмъ, третій выходъ на Н.-Николаевскъ одинъ не только вполнѣ замѣняетъ оба конкурирующіе съ нимъ проекты, давая громадную экономію въ строительномъ материалѣ, но и имѣеть, по сравненію съ ними взятыми вмѣстѣ, еще то очень важное преимущество съ точки зрењія государственныхъ интересовъ, что не конкурируетъ съ казенной Сибирской желѣзной дорогой на перегонахъ къ востоку въ 216 верстъ, а къ западу въ 592 версты, подобно линіямъ Барнаулъ—Тайга и Барнаулъ—Павлодаръ—Омскъ.

Обсудивъ всѣ положенія за и противъ всѣхъ изложенныхъ проектовъ и принимая во вниманіе, что въ настоящее время, благодаря произведеннымъ изысканіямъ, направление Семипалатинскъ—Барнаулъ—Обь, съ продолженіемъ отъ Барнаула на Бійскъ, наиболѣе соответствуетъ нуждамъ края, обслуживаетъ самая населенныя мѣстности и связываетъ Сибирскую магистраль съ Бійскомъ, являющимся центромъ торговли съ Монголіей,—Совѣщаніе остановилось на послѣднемъ проектѣ Семипалатинскъ—Барнаулъ—Обь съ продолженіемъ отъ Барнаула на Бійскъ и постановило ходатайствовать о томъ предъ Правительствомъ. На основаніи изложенного постановили послать слѣдующаго содержанія телеграмму:

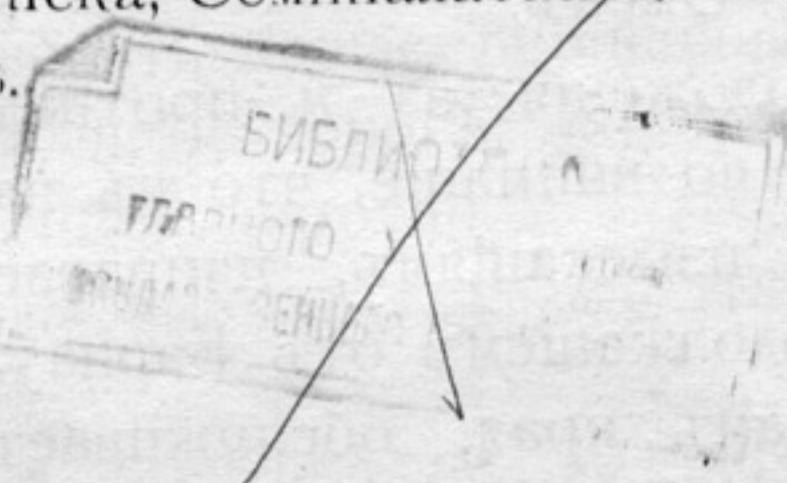
„Пять адресовъ: Петербургъ. Предсѣдателю Совѣта Министровъ, Столыпину, Министру Путей Сообщенія, Министру Финансовъ, Министру Императорскаго Двора, Управляющему Кабинетомъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА.

„Соединенное Собрание Уполномоченныхъ трехъ главнѣйшихъ городовъ Алтая: Барнаула, Бійска, Н.-Николаевска, обсудивъ экономическое положеніе края и насущную его потребность въ проведеніи желѣзной дороги, считаясь съ интересами государства, единогласно постановило признать проектируемую дорогу въ направлении Семипалатинскъ—Омскъ съ вѣткой Павлодаръ—Барнаулъ безусловно не отвѣчающей интересамъ края, какъ, во-первыхъ, проходя по солончаковой и безнадежной для культуры мѣстности, мѣстныхъ грузовъ имѣть не будетъ; во-вторыхъ, не дастъ для грузовъ Алтая выхода въ восточномъ направлениі; въ третьихъ, отвлечетъ грузы Бійска, Барнаула западнаго направленія и лишить грузового заработка казенную Сиб. дорогу на перегонѣ 592 в. Обь—Омскъ, передавая этотъ заработокъ частному Обществу. Города ходатайствуютъ о проведеніи дороги Семипалатинскъ—Барнаулъ—Обь съ продолженіемъ Барнаулъ—Бійскъ. Это направление, обслуживая интересы Алтайскихъ городовъ, не противорѣчитъ интересамъ казны; проходя по крайне богатой земледѣльческой и

„промышленной мѣстности Алтая, располагающей громаднымъ коло-  
„низационнымъ земельнымъ фондомъ, эта дорога наилучшимъ обра-  
„зомъ удовлетворить интересамъ Алтая, поэтому ходатайствуемъ о  
„постановкѣ вопроса по постройкѣ этой дороги въ первую очередь  
„и отдать преимущественное значеніе указанному направлению, тѣмъ  
„болѣе, что изысканія здѣсь уже сдѣланы и что вопросъ о по-  
„стройкѣ уже внесенъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

„Надѣемся, что въ настоящемъ вопросѣ, близко касающемся  
„интересовъ нашего родного края, нашимъ мнѣніямъ, какъ пред-  
„ставляющимъ интересы мѣстнаго населенія, будетъ дано подо-  
„бающее вниманіе. Представители городовъ выѣзжаютъ въ Петер-  
„бургъ, просимъ допустить ихъ въ комиссию Департамента желѣзно-  
„дорожныхъ дѣлъ по обсужденію этого вопроса“. Подлинный за-  
надлежащими подписями. Представители Барнаула: Барнаульскій го-  
родской голова *М. Страховъ*. Гласный Барнаульской Городской  
Думы *А. Полуновъ*, членъ желѣзнодорожной комиссіи г. Барнаула  
*М. Рыбкинъ*. Представители города Бійска: Горный инженеръ *Б. Ко-  
вачевъ*, *И. Малешевскій*. Представители города Ново-Николаевска:  
городской староста *А. Бесѣдинъ*, помощникъ старости *Н. Л. Иппо-  
литовъ*, инженеръ *С. Дунинъ-Мафцинкевичъ*, помощникъ присяжнаго  
повѣреннаго *Г. Жерновковъ*, Почетный мировой судья *К. Ленкиевичъ*.

Съ заключеніями настоящаго протокола согласенъ. Представи-  
тель отъ г. Семипалатинска, Семипалатинскій городской голова *Гро-  
копий Федоровъ Глешиевъ*.





## На верету протяженія дорогъ къ концу года.

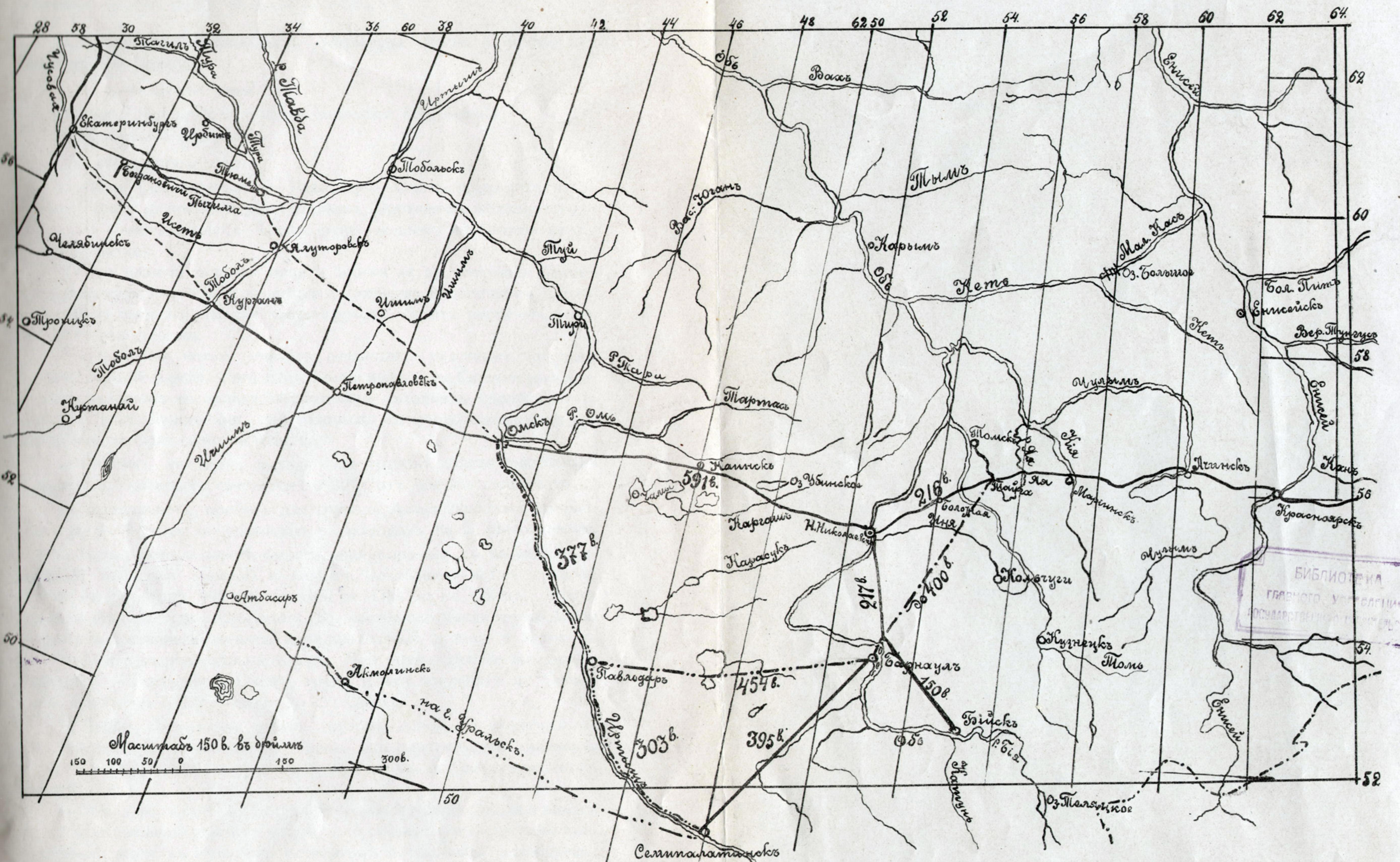
С Е Г О.										П А Р 0 В 0 3 0 В Ъ.										Товарныхъ вагоновъ безъ цистернъ.																				
99	1898	1897	1896	1895	1901	1900	1899	1898	1897	1896	1895	1901	1900	1899	1898	1897	1896	1895	1901	1900	1899	1898	1897	1896	1895	1901	1900	1899	1898	1897	1896	1895								
6	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58								
221	200	197	200	194	3.466	3.291	3.116	3.094	3.089	3.093	3.089	0,22	0,17	0,16	0,15	0,15	0,15	0,15	0,29	0,25	0,23	0,21	0,21	0,21	3,65	3,49	3,30	3,28	3,28	3,28	3,28	7,4	8,2	7,4	5,8	5,2	5,1	3,9	84	
541	508	508	447	314	10,933	10,797	7,912	7,912	7,512	7,047	5,609	0,24	0,20	0,23	0,21	0,21	0,25	0,22	0,28	0,24	0,27	0,27	0,27	0,29	0,26	4,70	4,64	3,94	4,25	4,04	4,61	4,60	10,5	10,5	8,6	6,6	7,4	9,7	8,3	100
616	550	491	433	332	21,984	17,699	14,574	12,241	11,610	10,811	8,908	0,39	0,49	0,41	0,47	0,43	0,34	0,27	0,44	0,54	0,46	0,53	0,49	0,39	0,32	10,76	13,50	10,84	11,75	11,50	9,73	8,79	17,24	20,6	19,0	19,8	18,8	15,6	12,9	353
—	—	—	—	—	2,617	2,325	—	—	—	—	—	0,14	0,14	—	—	—	—	—	0,14	0,14	—	—	—	—	—	1,82	2,13	—	—	—	—	—	2,0	0,4	—	—	—	—	—	9
360	—	—	—	—	6,693	5,478	4,546	—	—	—	—	0,29	0,28	0,24	—	—	—	—	0,33	0,32	0,28	—	—	—	—	5,18	4,25	3,52	—	—	—	—	15,2	14,7	13,6	—	—	—	—	188
514	484	481	491	554	15,273	13,882	11,049	10,659	10,554	10,449	11,290	0,31	0,28	0,28	0,29	0,29	0,31	0,29	0,37	0,34	0,36	0,33	0,33	0,44	0,34	9,43	8,44	7,65	7,38	7,30	7,77	6,87	14,8	14,3	13,8	12,8	12,0	13,4	12,8	144
316	297	299	285	288	9,855	9,010	8,791	8,042	7,129	6,279	5,735	0,23	0,20	0,20	0,19	0,19	0,18	0,19	0,28	0,24	0,24	0,22	0,21	0,22	7,47	6,83	6,67	6,10	5,40	4,76	4,54	12,1	12,4	10,9	9,7	9,6	11,5	10,4	93	
388	368	349	349	349	6,896	5,842	5,478	5,305	4,558	4,207	4,179	0,34	0,33	0,31	0,39	0,28	0,28	0,28	0,45	0,41	0,38	0,36	0,34	0,34	6,74	5,71	5,35	5,19	4,46	4,11	4,08	13,6	13,0	12,6	12,4	11,6	12,3	9,2	96	
—	—	—	—	—	3,952	—	—	—	—	—	—	0,10	—	—	—	—	—	—	0,13	—	—	—	—	—	3,90	—	—	—	—	—	—	2,6	—	—	—	—	—	—	4	
130	117	100	100	94	3,866	7,211	6,188	4,239	3,218	3,217	3,256	0,15	0,21	0,16	1,15	0,14	0,30	0,30	0,17	0,25	0,18	0,17	0,16	0,33	0,34	5,53	10,33	8,87	6,35	5,23	11,50	11,63	7,0	7,2	5,5	6,3	3,5	8,5	7,0	91
309	289	253	233	214	12,708	12,584	10,773	9,775	8,134	6,014	5,522	0,20	0,21	0,17	0,16	0,19	0,18	0,19	0,21	0,22	0,19	0,18	0,21	0,20	0,20	6,67	7,65	6,55	5,90	6,83	5,05	5,21	8,1	8,9	7,2	5,3	8,3	8,7	59	
236	214	204	145	121	6,751	5,874	4,885	4,462	3,677	3,280	2,899	0,17	0,15	0,13	0,16	0,17	0,18	0,15	0,24	0,20	0,17	0,22	0,24	0,22	0,18	4,22	4,16	3,58	4,53	4,27	4,92	4,35	9,4	8,8	6,0	6,9	6,9	10,8	9,0	62
490	469	469	478	436	10,522	10,079	9,491	9,294	9,294	9,311	9,235	0,40	0,36	0,36	0,35	0,35	0,35	0,34	0,51	0,47	0,47	0,46	0,46	0,42	10,14	9,71	9,14	8,97	8,97	8,97	9,00	20,1	19,1	21,1	20,1	18,1	19,5	19,0	120	
167	140	135	109	99	4,068	3,868	3,020	2,456	2,283	2,258	9,029	0,16	0,12	0,12	0,10	0,10	0,12	0,13	0,23	0,18	0,19	0,17	0,17	0,20	0,17	4,05	3,85	3,43	3,05	2,84	4,11	4,34	6,3	7,9	7,1	6,9	5,4	8,1	7,6	129
489	491	488	475	435	16,446	16,076	13,966	13,235	11,843	11,401	10,554	0,54	0,51	0,43	0,43	0,44	0,43	0,39	0,70	0,65	0,55	0,54	0,53	0,49	18,46	18,04	15,67	14,85	13,29	12,79	11,85	20,9	22,9	20,5	20,3	21,0	21,6	19,3	180	
263	153	136	—	—	5,808	5,730	5,609	4,053	3,789	—	—	0,12	0,12	0,12	0,11	0,10	—	0,13	0,13	0,13	0,12	0,11	—	—	2,84	2,80	2,74	3,29	3,07	—	—	4,8	4,0	3,6	2,7	3,7	—	—	61	
301	263	249	230	209	7,290	7,233	6,854	5,654	4,835	3,419	3,118	0,17	0,17	0,17	0,16	0,14	0,14	0,14	0,22	0,21	0,21	0,19	0,17	0,16	0,15	5,10	5,06	4,80	3,96	3,38	2,39	2,16	8,4	8,8	7,0	7,9	7,7	7,7	4,9	35
422	400	375	338	322	11,122	10,400	9,331	9,433	8,076	7,096	6,822	0,24	0,23	0,21	0,20	0,19	0,18	0,18	0,29	0,28	0,25	0,24	0,23	0,22	6,68	6,25	5,60	5,67	5,17	4,94	4,75	10,4	10,7	10,0	9,3	9,1	9,5			

## Протяженіе дорогъ къ концу года

Инвентарное количество подвижного состава къ концу года

№ по порядку	Наименование дорогъ	въ верстахъ.								П А Р О В 0 3 0 В Ъ.										В С Е Г 0.								Товари...						
		Пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ.								Товарныхъ.																								
		1901	1900	1899	1898	1897	1896	1895	1901	1900	1899	1898	1897	1896	1895	1901	1900	1899	1898	1897	1896	1895	1901	1900	1899	1898	1897	1896	1895	1901	1900	1899	1898	1897
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33		
1	Балтійская . . . . .	943	943	943	943	943	942	942	69	69	70	57	57	56	53	205	164	151	143	140	144	141	274	233	221	200	197	200	194	3.466	3.291	3.111		
2	Владикавказская . . . . .	2.325	2.325	1.983	1.862	1.859	1.529	1.219	107	91	91	91	91	61	50	552	470	450	417	417	386	264	659	561	541	508	508	447	314	10.933	10.797	7.91		
3	Екатерининская . . . . .	2.044	1.311	1.345	1.042	1.010	1.111	1.050	91	73	60	60	60	60	45	802	639	556	490	431	373	287	893	712	616	550	491	433	332	21.984	17.699	14.6		
4	Забайкальская . . . . .	1.447	1.094	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	199	150	—	—	—	—	—	—	199	150	—	—	—	—	2.617	2.325	—		
5	Закавказскія . . . . .	1.290	1.290	1.290	—	—	—	—	51	51	51	—	—	—	—	372	361	309	—	—	—	—	—	423	412	360	—	—	—	—	6.693	5.478	4.6	
6	Курско-Харьково-Севастопольская . . . . .	1.620	1.645	1.445	1.445	1.445	1.345	1.644	93	93	98	64	64	71	80	510	468	416	420	417	420	474	603	561	514	484	481	491	554	15.273	13.882	11.0		
7	Либаво-Роменская . . . . .	1.319	1.319	1.319	1.319	1.319	1.319	1.263	67	54	46	46	46	46	46	309	269	270	251	253	239	242	376	323	316	297	299	285	288	9.855	9.010	8.7		
8	Московско-Брестская . . . . .	1.023	1.023	1.023	1.023	1.023	1.023	1.023	118	87	75	62	62	62	62	345	333	313	306	287	287	287	463	420	388	368	349	349	349	6.896	5.842	5.4		
9	Московско-Винд.-Рыб. { Моск. сѣть . . . . .	1.023	1.023	1.023	1.023	1.023	1.023	1.023	—	—	—	—	—	—	—	102	—	—	—	—	—	—	126	—	—	—	—	—	—	3.952	—	—		
10	{ Петерб. сѣТЬ . . . . .	699	698	698	668	615	280	280	16	25	16	16	16	16	10	104	148	114	101	84	84	84	120	173	130	117	100	100	94	3.866	7.211	6.1		
11	9	Московско-Казанская . . . . .	1.904	1.645	1.645	1.645	1.191	1.191	1.059	37	29	29	29	24	22	15	372	340	280	260	229	211	199	409	369	309	289	253	233	214	12.708	12.584	10.7	
12	185	188	188	186	186	186	186	186	89	77	62	57	57	28	22	335	204	174	157	147	117	99	324	281	236	214	204	145	121	6.751	5.874	4.8		
13	1.363	1.363	1.363	985	862	667	667	89	77	62	57	57	28	22	335	204	174	157	147	117	99	324	281	236	214	204	145	121	6.751	5.874	4.8			
14	1.363	1.363	1.363	985	862	667	667	89	77	62	57	57	28	22	335	204	174	157	147	117	99	324	281	236	214	204	145	121	6.751	5.874	4.8			
15	1.363	1.363	1.363	985	862	667	667	89	77	62	57	57	28	22	335	204	174	157	147	117	99	324	281	236	214	204	145	121	6.751	5.874	4.8			
16	1.363	1.363	1.363	985	862	667	667	89	77	62	57	57	28	22	335	204	174	157	147	117	99	324	281	236	214	204	145	121	6.751	5.874	4.8			
17	1.363	1.363	1.363	985	862	667	667	89	77	62	57	57	28	22	335	204	174	157	147	117	99	324	281	236	214	204	145	121	6.751	5.874	4.8			
18	1.363	1.363	1.363	985	862	667	667	89	77	62	57	57	28	22	335	204	174	157	147	117	99	324	281	236	214	204	145	121	6.751	5.874	4.8			
19	1.363	1.363	1.363	985	862	667	667	89	77	62	57	57	28	22	335	204	174	157	147	117	99	324	281	236	214	204	145	121	6.751	5.874	4.8			
20	1.363	1.363	1.363	985	862	667	667	89	77	62	57	57	28	22	335	204	174	157	147	117	99	324	281	236	214	204	145	121	6.751	5.874	4.8			
21	1.363	1.363	1.363	985	862	667	667	89	77	62	57	57	28	22	335	204	174	157	147	117	99	324	281	236	214	204	145	121	6.751	5.874	4.8			
22	1.363	1.363	1.363	985	862	667	667	89	77	62	57	57	28	22	335	204	174	157	147	117	99	324	281	236	214	204	145	121	6.751	5.874	4.8			
23	1.363	1.363	1.363	985	862	667	667	89																										

# Схема проектируемыхъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Западной Сибири.



## Условные знаки

- I. Проектъ 4<sup>го</sup> алтайск. горо —
- II. Проектъ гор. Томска —
- III. — " — гор. Омска —
- IV. — " — на гор. Уральскъ —
- V. — " — казен. дорогъ Екатеринбургъ-Курганъ
- VI. Вариантъ — " — Иломень - Омскъ }