

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

1913

ОБЩЕСТВО АЧИНСКЪ-МИНУСИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Получено от библиотеки Г. Курсы ст. 508
Свинон. 385+625.11
Библиотекарь О. Мотыко К 11

26/187

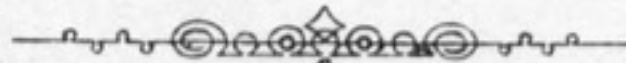
175

КЪ ПРОЕКТУ

С 69

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ АЧИНСКЪ - ЕНИСЕЙСКЪ.

(ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА).



ПЕТРОГРАДЪ.

Типографія «С И Л А», Лиговская ул. 43/45
1914.

975

О Г Л А В Л Е Н І Е.

	Стан.
бщія соображенія	1
ѣстный районъ дороги	21

естественно-историческія условія:

Орографія	21
Орошеніе	22
Растительность	22
Почва	23
Нѣдра земли	24
Климатъ	25

ти сообщенія:

Сухопутные	26
Водные	26
уханскій край	27
еленіе района	29

айственная дѣятельность населенія:

Земледѣліе	32
Пропорція культуръ хлѣбовъ	33
Площадь посѣвовъ и сборъ хлѣбовъ	34
Урожай	35
Общій сборъ хлѣбовъ въ районѣ линіи	35
Потребленіе хлѣба и свободные остатки	36
Скотоводство	38

Грузооборотъ:

Хлѣбные грузы	4
Транзитный хлѣбъ	4
Грузы животноводства	4
Сырье изъ Монголіи	4
Лѣсные грузы	4
Ленъ, кудель	5
Грузы лѣсныхъ промысловъ	5
Рыбный промыселъ	5
Ископаемая	5
Прочіе грузы по отправленію	5
Грузы потребительскіе	5
Прочіе грузы по прибытію	5
Грузы для золотыхъ промысловъ	5
Междустанціонныя перевозки	5
Грузы изъ Европы	5

Грузы съ системы р. Оби на систему р. Енисея и обратно .
Сводная таблица грузовъ и выручки линіи Ачинскъ—Енисейскъ

Приложенія:

Журналъ Коммисіи Енисейскаго Губернатора	
Извлеченіе изъ сообщенія Енисейскаго Городскаго Головы	
Грузооборотъ пристаней по р. Енисею	
Свѣдѣнія о переселенцахъ	
Количество населенія и посѣвная площадь	
Урожай основныхъ хлѣбовъ въ 1913—1914 г.г.	
Чистый сборъ хлѣбовъ со всей посѣвной площади	
Примѣрный грузооборотъ линіи Ачинскъ — Ени- сейскъ въ 1913 г.	
Вывозъ сырья изъ Монголіи	
Лѣсныя дачи, входящія въ районъ Ачинскъ - Енисей- ской ж. д.	
Емкость Сибирскаго рынка	

къ проекту желѣзнодорожной линіи Ачинскъ—Енисейскъ.

Общія соображенія.

Проектируемая линія Ачинскъ—Енисейскъ, протяженіемъ 307 верстъ, являясь продолженіемъ линіи Минусинскъ — Ачинскъ, начи-
нется у станціи Ачинскъ, Ачинскъ—Минусинской желѣзной дороги,
и поѣдетъ по уѣздамъ Ачинскому и Енисейскому, Енисейской губерніи,
между двухъ рѣкъ: Енисей и Чулымъ, въ верстахъ 120—150
отъ Енисея и въ незначительномъ разстояніи отъ р. Чулыма
придвигаясь къ нему, и кончается у г. Енисейска, упираясь
въ р. Енисей почти перпендикулярно. За исключеніемъ подхода къ
г. Енисейску, въ сѣверной своей части линія отстоитъ отъ р.
Енисея верстъ на 50—70. Придвигаясь къ р. Чулыму въ юго-западной
ее части линія идетъ вдоль, не судоходной части р. Чулыма по
болѣе населенной мѣстности Ачинскаго уѣзда, занятой частью
рожилами, и затѣмъ переселенцами. Начальный пунктъ судоход-
ной части р. Чулыма село Мелецкое, можетъ, въ случаѣ надобности
соединенія его съ сѣтью, быть обслуженъ вѣткою къ нему дли-
ною отъ 60 до 65 верстъ.

Цѣль сооруженія линіи двоякая: 1) обслужить и призвать къ
себѣ обширныя мѣстности, лежащія къ сѣверу отъ Сибирской ж. д.,
въ себѣ разнаго рода богатства,—мѣстности, способныя къ куль-
тивации въ настоящее время усиленно заселяемыя, и 2) дать выходъ
изъ Сибири сырью, съ одной стороны и доставлять Сибири
дешевымъ сѣвернымъ морскимъ путемъ всякаго рода предме-
лы, въ коихъ она нуждается для развитія своей промышленности и
хлѣбныхъ, связанныхъ нынѣ дальностью разстояній отъ культурныхъ
провъ, большихъ производительныхъ силъ. Линія Ачинскъ—Ени-
сейскъ будетъ служить подъѣзднымъ путемъ къ сѣверному морско-
му пути, а этотъ послѣдній въ свою очередь чрезъ посредство линіи
Ачинскъ—Енисейскъ послужитъ какъ подъѣздной путь для передачи
сырья попутно удовлетворяетъ не менѣе важной потребности. Она
является кратчайшимъ и дешевымъ путемъ два величайшихъ вод-
ныхъ бассейна, р.р. Оби и Енисея. Отъ Тюмени до села Мелецкаго на
мѣсто вполне удобный сплошной водный путь. Отъ села Мелецкаго
до р.р. Тунгузкѣ, Ангара на Байкаль.

Мѣстное значеніе линіи выяснено ниже, при описаніи ея рай-
она грузооборота. Что же касается транзитнаго ея значенія и связи
съ сѣвернымъ чрезъ Карское море морскимъ путемъ, то по исто-
рическимъ и современнымъ даннымъ сѣверный морской путь можно
считать вполне практически осуществимымъ и ко времени постройки
этой дороги достаточно обустроеннымъ. Здѣсь не мѣсто изла-
гать исторію этого пути, подробности прежнихъ и послѣднихъ пла-

ваний чрезъ Карское море въ Енисейскъ. Объ этомъ имѣется цѣлая специальная литература*).

Приведемъ поэтому здѣсь только наиболѣе существенные и важные съ желѣзнодорожной точки зрѣнія выводы и положенія:

1) Сѣверный морской путь извѣстенъ былъ давно; въ прежнія времена русскіе имъ пользовались непрерывно и, благодаря ему, сѣверѣ существовали бойкія торговыя поселенія (Мангазея), которые вели оживленный торгъ съ Европой. Но путь этотъ былъ закрытъ простымъ распоряженіемъ мѣстнаго сибирскаго администратора, послѣ чего всѣ поселенія на сѣверѣ прекратили свое существованіе, не оставивъ по себѣ почти никакихъ слѣдовъ.

2) Позднѣйшія попытки возобновить это сообщеніе кончались неудачей не въ силу естественныхъ причинъ, а, главнымъ образомъ, также благодаря административнымъ распоряженіямъ. И какъ только во взглядахъ правительственныхъ сферъ возникало до извѣстной степени благожелательное отношеніе къ этому пути, такъ и русскіе и иностранцы спѣшили использовать этотъ путь, и неудачъ не было. Съ 1887 по 1898 сѣвернымъ морскимъ путемъ отправлено было 36 пароходовъ, и въ они достигли цѣли: грузовъ было привезено 652 тыс. пуд., — вывозъ изъ Сибири былъ приблизительно въ такихъ же размѣрахъ, какъ ввозъ.

Благодаря послѣдовавшей затѣмъ перемѣнѣ во взглядахъ сѣверный морской путь, именно — какъ на опасный въ торговомъ отношеніи для московской промышленности, и благодаря воспользовавшимся вслѣдствіе такого опасенія стѣснительнымъ таможенными мѣропріятіямъ, сообщеніе это заглохло. Попытка одного англійскаго капитана за самое послѣднее время, приплывшаго съ разными грузами, этимъ путемъ къ Енисейску, сопряжена была, въ силу „специфическихъ условій русской жизни“, съ такими затрудненіями, что едва можно было ожидать возобновленія со стороны иностранцевъ старанія къ новымъ попыткамъ утилизировать этотъ путь.

3) Тѣмъ не менѣе, въ 1913 г. компаніей англійскихъ капитановъ при участіи извѣстнаго знатока полярныхъ странъ проф. Нансена и при благожелательномъ содѣйствіи Министерства Путей Сообщенія организовано было плаваніе къ устью Енисея на пароходѣ „Корректъ“. При организаціи предпріятія Министерствомъ Путей Сообщенія поставлено было условіемъ, чтобы пароходъ, на которомъ должно было совершиться плаваніе, былъ самый обыкновенный купеческій пароходъ, небольшихъ размѣровъ, вообще, чтобы плаваніе не было обставлено какими-либо исключительными способленіями, а совершалось на пароходѣ обычнаго типа, при обычныхъ условіяхъ.

Пароходъ „Корректъ“ отвѣчалъ такимъ требованіямъ. Какъ извѣстно, плаваніе „Корректы“ было удачно: грузовъ было привезено 71 тыс. пуд., взято обратно 107 тыс. пуд., такимъ образомъ еще разъ подтвердилось предположеніе о возможности регулярнаго плаванія по Карскому морю и далѣе до самаго Енисейска. Удачное плаваніе Нансена вызвало мѣстный интересъ къ практическому осуществленію этого пути.

*) О. Студитскій. Исторія открытія морского пути изъ Европы въ Сибирь, 2 части, Петерб. 1883 г. Ю. Шокальскій. Морской путь въ Сибирь, 1893 г. Петерб. Вѣдом. 1898 г. №№ 28, 32 и 33. Енисей. Сѣверный морской путь, 1898 г. № 8 Объявленіе фирмы Поппамъ, Сибирская Торговая Газета. 1898 г. Записка по вопросу о вывозѣ изъ Сибири сырья сѣвернымъ морскимъ путемъ, вѣщаніе при Департаментѣ Торг. и Мануфакт. Сѣверный Торговый Путь. Изд. Торгово-Промышл. Газеты. Петерб. 1898 г. С. В. Востротинъ. Наши водныя пути въ Сибирь. Петерб. 1906 г. С. В. Востротинъ. Сѣверный морской путь. Изд. 1908 г. Лестгафтъ. Сѣверный морской путь, Жизнь для всѣхъ 1913 г. № 12. Дантъ въ различныхъ обществахъ С. Востротина, Васильева, инж. Близняка и Лестгафта въ 1913 г., газетныя замѣтки 1914 г., журналы Комиссіи и проч.

въ правительственныхъ, такъ и въ общественныхъ сферахъ. Былъ сдѣланъ цѣлый рядъ докладовъ въ комиссіяхъ, ученыхъ обществахъ, какъ самого проф. Нансена, такъ и другихъ: члена Государственной Думы Востротина, инж. Близняка, географа Лестгафта и иныхъ.

Затѣмъ въ цѣляхъ правильнаго устройства сѣвернаго пути Министерствомъ Торговли и Промышленности была объявлена конкуренція на содержаніе регулярныхъ пароходныхъ сообщеній между портами Европейской Россіи и устьями р. р. Оби и Енисея черезъ Карское море. Условія, предложенныя Министерствомъ для арматоровъ, были таковы:

- 1) Исходнымъ пунктомъ рейсовъ назначается одинъ изъ главнѣйшихъ русскихъ портовъ Балтійскаго моря, при чемъ по пути слѣдованія пароходы заходятъ въ Гамбургъ или другіе важнѣйшіе порты Западной Европы.
- 2) По прибытіи въ устье р. Енисея, пароходы для перегрузки грузовъ на рѣчныя суда и обратно должны входить въ рѣку до Лугового протока или, по крайней мѣрѣ, до бухты Сопочная Карга, близъ селенія Гольчиха. Перегрузочнымъ пунктомъ въ устьѣ рѣки Оби можетъ служить бухта „Находка“ или другая изъ наиболѣе защищенныхъ бухтъ Обской губы, до которой могутъ доходить рѣчныя суда.
- 3) Грузоподъемность пароходовъ, совершающихъ рейсы къ устьямъ рѣкъ Оби и Енисея, должна быть достаточной для перевозки массовыхъ грузовъ (лѣсъ, хлѣбъ, руда и проч.) и во всякомъ случаѣ должна быть не менѣе 2.000 тоннъ.
- 4) Срокъ договора съ правительствомъ по содержанію срочныхъ рейсовъ къ устьямъ Оби и Енисея ограничивается пятью годами.
- 5) При заявленіи своихъ условій предприниматель обязанъ представить расчетъ фрахтовъ, которые онъ предполагаетъ взимать за главнѣйшія категоріи грузовъ, при чемъ для грузовъ, вывозимыхъ къ устьямъ Оби и Енисея изъ русскихъ портовъ, желательнo оказывать извѣстное преимущество сравнительно съ вывозимыми изъ иностранныхъ портовъ.

Первое практическое осуществленіе предположеній Министерства Торговли и Промышленности предпринято было Сибирскимъ Акціоннымъ Обществомъ пароходства промышленности и торговли подъ руководствомъ У. Г. Лида въ навигацію 1914 года сѣвернымъ путемъ отправлена была цѣлая экспедиція изъ одиннадцати судовъ.

Въ апрѣлѣ 1914 года Министерствомъ Путей Сообщенія были куплены въ Гамбургѣ у нѣмецкихъ фирмъ пять пароходовъ и два лихтера, предназначенныхъ для плаванія по р. р. Оби и Енисею. Сборъ всѣхъ судовъ, направляющихся въ Сибирь, назначена была въ гор. Тромзе въ Норвегіи. Едва нѣкоторыя суда какъ „Marie“ и лихтеръ „Shalk“, успѣли отправиться изъ водъ Германіи, какъ была объявлена мобилизація; предполагалось даже, что всей этой флотиліи въ нынѣшнюю навигацію будетъ невозможно пробраться въ Сибирь открытымъ Сѣвернымъ моремъ; но обстоятельства войны скоро настолько смѣнились, что отправка судовъ была рѣшена, и всѣ они были уже въ половинѣ Іюля въ порту Тромзе, готовые пуститься въ далекій путь подъ руководствомъ Лида, который взялся ихъ доставить къ Сибири. Къ этому времени въ гор. Тромзе собрались слѣдующія суда, закупленныя Министерствомъ Путей Сообщенія „Gertrud“, „Putney“, „Ernest Günther“, „Marie“ и „Carl Wolter“ и груженныя разобранными судами Министерства лихтера „Shalk“ и „Cories-ident“, ихъ должны были сопровождать два парохода компаніи „Rogna“ и „Skule“, нагруженные разными товарами, предназначенными для Сибири, и въ томъ числѣ, главнымъ образомъ, цементомъ для Общества Ачинскъ-Минусинской желѣзной дороги. Пароходы были оборудованы радио-телеграфными аппаратами, что

было крайне необходимо какъ на случай военныхъ дѣйствій, такъ и, на случай затруднительнаго плаванія по водамъ Ледовитаго океана и особенно Карскаго ледяного моря. 3 августа вся эта флотилія, въ количествѣ 11 судовъ, тронулась изъ Тромзе къ Нордкапу, и 4 августа обогнувъ его, взяла курсъ на Новую Землю. Плаваніе Ледовитымъ океаномъ было очень затруднительно, но команды прекрасно выдержали всѣ испытанія этого морского пути и 10 августа всѣ они благополучно собрались въ бухтѣ Варнека на сѣверной части о. Вайгача, гдѣ была назначена первая остановка.

Весь этотъ длинный морской путь флотилія прошла въ 8 сутокъ, несмотря на свирѣпствовавшіе сѣверные вѣтры и штормы, и притомъ не встрѣтила ни одной льдины.

Послѣ дневки и отдыха въ бухтѣ Варнека, 11 августа суда снова двинулись въ путь, войдя въ Карское море.

Послѣ пронесшихся сѣверныхъ вѣтровъ въ Карскомъ морѣ наступила чудная погода. Море казалось совершенно спокойнымъ; льды, встрѣтились флотиліи на параллели 70° и 71° гр. сѣв. широты. Суда одно за другимъ со всѣми предосторожностями, лавируя между отдѣльными льдинами, тронулись далѣе къ сѣверу, придерживаясь, насколько было возможно, курса на о. Бѣлый. Ледъ былъ преимущественно мѣстнаго морского образованія и только изрѣдка попадался глетчерный ледъ.

Такъ продолжалось три дня. Къ счастью погода все время стояла тихая,—не было ни вѣтра, ни бури. Только на параллели Хоро-совскаго мыса на Ямалѣ они снова увидели открытыя полыньи и затѣмъ открытое море, и тронулись въ путь, взявши курсъ немного сѣвернѣе и западнѣе о. Бѣлаго. Ни о. Бѣлаго, ни западнаго берега полуострова Ямала моряки не видали и, опасаясь быстрого Малыгинскаго пролива, сочли за лучшее, благодаря открытому морю, пройти сѣвернѣе о. Бѣлаго и уже тамъ сдѣлать поворотъ въ сторону р.р. Оби и Енисея.

Первой остановкой послѣ перехода Карскимъ моремъ былъ избранъ Гыдаемскій заливъ, при устьѣ Обской губы, около и подъ защитой мыса Тара-соль. Здѣсь суда должны были раздѣлиться на двѣ самостоятельныя партіи. Одни изъ судовъ, напр., пароходъ „Marie“ и лихтеръ „Shalk“, съ погруженными на него двумя пароходами, должны были тронуться въ р. Обь, тогда какъ остальные суда, вмѣстѣ съ сопровождающими ихъ пароходами, должны были пройти въ Енисейскій заливъ, чтобы направиться по рѣкѣ Енисею къ гор. Красноярску. Въ низовой части р. Енисея къ Насоновскому острову пароходы прибыли 22 августа. Весь путь отъ Норвегіи до Насоновскаго острова экспедиція совершила въ 15 дней. Если бы не туманы, то весь путь былъ бы пройденъ въ продолженіе одиннадцати сутокъ. Съ этой экспедиціей изъ за границы доставлено было фирмой Лидъ 15 тыс. бочекъ (около 16 тыс. пуд.) цемента и 9 тыс. пуд. разнаго груза (стальные канаты, селѣди и другіе товары).

Обратно въ Европу на пароходахъ „Лидя“ „Рогна“ и „Скюдла“ отправлено 140 тыс. пуд. разнаго груза (5 тыс. шт. кедровыхъ лѣсныхъ плѣтъ, кудель, кожи сырыя, масло коровье, гусиное перо и проч.).

Таково въ общихъ чертахъ плаваніе въ навигацію 1914 года сѣвернымъ морскимъ путемъ. Оно было удачное, какъ и въ навигацію 1913 года. Но въ навигацію 1914 года оборотъ грузовъ былъ въ три раза больше, чѣмъ въ навигацію 1913 года.

Въ Карскомъ морѣ суда задержались только 3 дня, что ужь совсѣмъ не страшно для плаванія даже торговыхъ судовъ.

4) За послѣднее время вопросъ о наиболѣе полномъ и рациональномъ использованіи сѣвернаго морского пути къ устьямъ Оби и Енисея

для установленія непосредственнаго товарообмѣна между Сибирью и Западной Европой получилъ еще болѣе благоприятное теченіе.

Оставляя въ сторонѣ воображаемыя трудности плаванія сѣвернымъ путемъ, однимъ изъ существенныхъ тормозовъ для развитія этого пути и широкаго товарообмѣна этимъ путемъ между Сибирью и Западной Европой являлся до сихъ поръ вопросъ о таможенныхъ пошлинахъ. Сибирь, въ цѣляхъ развитія своей промышленности, сельскаго хозяйства, торговли и культуры требовала для сѣвернаго пути беспошлиннаго ввоза европейскихъ товаровъ, или по крайней мѣрѣ существенныхъ льготъ въ этомъ отношеніи. Министерство Торговли и Промышленности, возражавшее до сихъ поръ противъ предоставленія какихъ-либо льготъ и преимуществъ въ цѣляхъ развитія этого пути, въ настоящее время измѣнило свое отношеніе.

Постоянное совѣщаніе при Министерствѣ, подъ предсѣдательствомъ С. Д. Гана, по вопросамъ международнаго товарообмѣна признало необходимымъ озаботиться выработкой условій наиболѣе льготнаго и удобнаго торговаго плаванія по сѣверному морскому пути къ устьямъ Оби и Енисея.

Независимо отъ разработки ряда техническихъ вопросовъ, не входящихъ въ компетенцію совѣщанія, оно взяло на себя разработку вопросовъ о предоставленіи тарифныхъ таможенныхъ льготъ при ввозѣ въ устья Оби и Енисея нѣкоторыхъ иностранныхъ товаровъ, списокъ которыхъ будетъ составленъ этимъ же совѣщаніемъ.

Всѣ работы, касающіяся сѣвернаго морского пути, рѣшено вести съ такимъ расчетомъ, чтобы ко времени открытія навигаціи будущаго 1915 года этотъ путь могъ быть использованъ въ полной мѣрѣ.

Такимъ образомъ и это не природное, а чисто искусственное послѣднее препятствіе для осуществленія и развитія сѣвернаго морского пути нынѣ слѣдуетъ считать не существующимъ.

5) Прежними и новыми плаваніями и ислѣдованіями установлено, что Карское море наиболѣе благоприятно для плаванія въ августъ и сентябрь. Въ теченіе этихъ мѣсяцевъ иногда оно бываетъ совершенно свободно отъ льдовъ, и суда могутъ пересѣкать его во всѣхъ направленияхъ, но бываетъ, что море свободно отъ льда въ одной какой-либо части, попеременно—то на сѣверѣ, то на югѣ. Поэтому путь по Карскому морю къ устьямъ р.р. Оби и Енисея долженъ быть согласованъ съ распределеніемъ льдовъ. Если льды скопились въ южной части моря, то слѣдуетъ идти сѣверными проливами, если льды на сѣверѣ, то надо идти въ Карское море однимъ изъ южныхъ проливовъ. Разумѣется, въ нужныхъ пунктахъ установлены радиотелеграфы, и, такимъ образомъ, располагая свѣдѣніями о состояніи льдовъ и вѣтра, возможно вполне точно избрать курсъ безпрепятственнаго плаванія. Плаваніе „Корректы“ и экспедиціи Лиды въ то время доказало, что въ эти мѣсяцы льды крайне неустойчивы и быстро расходятся, такъ что пароходъ, казалось, совершенно затертый льдами, чрезъ нѣкоторый промежутокъ получаетъ возможность продолжить плаваніе.

Такимъ образомъ, продолжительность навигаціи по сѣверному морскому пути опредѣляется періодомъ въ два мѣсяца—августъ и сентябрь, а иногда и болѣе, и изъ Европы въ Енисейскъ въ навигационный періодъ можно сдѣлать два рейса, при какихъ-либо очень благоприятныхъ обстоятельствахъ—одинъ рейсъ.

6) Навигация въ Енисейскъ начинается съ начала мая, числа 1-го и продолжается до 1 октября, а при благоприятной осени нѣсколько долѣе. Къ устью Енисея отъ Енисейска пароходы подходятъ къ половинѣ іюня, когда льды Енисея успѣваютъ уйти въ море.

Время въ пути отъ Енисейска до устья Енисея 7—8 сутокъ, обратно отъ устья вверхъ по Енисею до гор. Енисейска съ остановками—25 дней, безъ остановокъ суда могутъ дойти въ полъ-мѣсяца.

Эти сроки доставки, понятно, не предѣльные, соответствующіе суще твующимъ на р. Енисей пароходамъ, далеко не быстроходнымъ. Новые, пришедшіе въ 1914 году пароходы, надо думать, обладаютъ большей скоростью и лучшей конструкціей.

Во всякомъ случаѣ со временемъ могутъ зафрахтовываться до Енисейска морскія суда большей скорости, чѣмъ плавающие нынѣ по Енисею, и время оборота пароходовъ сократится. При существующихъ условіяхъ изъ Европы до самаго Енисейска морскія суда могутъ совершить одинъ рейсъ, а до устья Енисея изъ Европы два рейса. Рѣчные пароходы до устья Енисея отъ Енисейска могутъ сдѣлать три рейса.

Въ силу такихъ естественныхъ условій, ввозные грузы изъ Европы въ наибольшей своей части будутъ подходить къ Енисейску, главнымъ образомъ, поздней осенью, когда дальнѣйшая доставка товаровъ вверхъ по Енисею до Красноярска будетъ затруднительна и даже невозможна. Отсюда выводъ, что всѣ такіе товары будутъ поступать на линію Енисейскъ—Ачинскъ и по желѣзной дорогѣ развозиться по всей Сибири. Равнымъ образомъ хлѣбъ и сибирское сырье для вывоза въ Европу также должны быть спѣшно доставляемы въ Енисейскъ, чтобы вполне использовать краткій навигаціонный періодъ чрезъ Карское море; при громадныхъ протяженіяхъ сибирскихъ рѣкъ такая спѣшная доставка вполне успѣшно выполнена быть не можетъ, какъ это и оказалось въ этомъ году (1914 г.) съ цементомъ для Ачинскъ-Минусинской желѣзной дороги, застрявшемъ въ Енисейскъ такую задачу выполнить линія Енисейскъ—Ачинскъ.

Нѣтъ надобности говорить, что хлѣбъ урожая текущаго года изъ южныхъ частей Енисейской губерніи не можетъ быть доставленъ на европейскіе рынки исключительно воднымъ путемъ,—по рѣкѣ Енисею и сѣвернымъ морскимъ путемъ.

По даннымъ Переселенческаго Управленія, а также по нашимъ записямъ по опросамъ крестьянъ хлѣбъ поспѣваетъ: рожь къ 20 іюля, пшеница къ 1—15 августа, овесъ къ 15 августа. Если къ этимъ срокамъ прибавить время на уборку и доставки водой до Енисейска, то окажется, что хлѣбъ зазимовалъ бы въ дорогѣ. Между тѣмъ при линіи Ачинскъ-Енисейскъ хлѣбъ изъ Минусинска въ Енисейскъ можно доставить въ 3—4 дня, и притомъ цѣлыми поѣздами.

Принимая во вниманіе, что въ хлѣбородныхъ частяхъ Енисейской губерніи распространена уборка машинами, и что вообще ради ускоренія сбыта съ уборкой населеніе постарается поспѣшить, можно считать, что черезъ линію Минусинскъ-Ачинскъ-Енисейскъ рожь текущего урожая можетъ быть погружена въ Енисейскъ для экспорта 2—3 августа, пшеница и овесъ 25 августа, и такимъ образомъ въ время могутъ быть доставлены въ Европу:—рожь съ первыми рейсами, овесъ съ послѣднимъ рейсомъ.

Большое значеніе возможности экспортировать хлѣбъ текущего урожая не нуждается въ поясненіяхъ,—хотя бы не всего урожая, только части.

На совѣщаніяхъ съ мѣстными представителями послѣдніе останавливались на предположеніи, что черезъ линію Минусинскъ-Ачинскъ-Енисейскъ и далѣе сѣвернымъ морскимъ путемъ можетъ быть доставлено не менѣе одной трети экспортнаго хлѣба изъ урожая текущаго года.

7) Что же касается вопроса, могутъ ли доходить до г. Енисейска морскія суда и какой вмѣстимости безъ перегрузки, то въ это

отношеніи сомнѣній быть не можетъ; могутъ и вмѣстимостью до 1/2 милл. пуд. Въ настоящее время нѣкоторымъ препятствіемъ къ подходу морскихъ судовъ къ Енисейску являются Осиновскіе пороги и Индигинскіе перекаты (на 434 верстѣ Енисея). Но наименьшая глубина у пороговъ въ самую низкую воду бываетъ 8 футовъ, у перекатовъ—10 фут.

Эти мелкія мѣста Министерство Путей Сообщенія рѣшено углубить и пороги расчистить. По проекту инж. Близняка при расчисткѣ Осиновскаго порога глубина будетъ доведена до 14—15 фут. въ самую низкую воду. При такой глубинѣ могутъ свободно проходить двухвинтовые морскіе пароходы съ грузоподъемностью въ 500 тыс. пуд. Вѣроятно, въ Енисейскъ будутъ проходить суда разной вмѣстимости. Министерство Торговли и Промышленности въ условія содержанія рейсовъ сѣвернымъ морскимъ путемъ поставило обязательство арматоровъ перевозить грузъ въ количествѣ не менѣе 2000 тоннъ (120 тыс. пуд). Однако, надо думать, что, въ виду кратковременности періода навигаціи, будутъ зафрахтовываемы суда именно максимальной вмѣстимости, а количество прибывающихъ прямо въ Енисейскъ морскихъ пароходовъ будетъ зависеть отъ количества груза, заготовленнаго въ Енисейскѣ при посредствѣ, главнымъ образомъ, проектируемой линіи Ачинскъ-Енисейскъ въ связи съ линіей Ачинскъ-Минусинскъ и вѣтками къ Минусинскъ-Григорьевка и Минусинскъ-Курагино. И если въ навигацію 1914 года экспедиціей Лида доставлено было девять судовъ, то съ такимъ же успѣхомъ этой и другими фирмами могутъ къ Енисейску быть доставлены и 25—35 пароходовъ для безперегрузочнаго прямого сообщенія въ Европу и столько же въ устье Енисея для каждаго изъ двухъ рейсовъ.

Такимъ образомъ, въ соответствіи съ существующими сроками плаванія сѣвернымъ морскимъ путемъ, можетъ быть экспортировано 5—30 милл. пудовъ разныхъ грузовъ и Сибири въ Европу чрезъ посредство линіи Ачинскъ—Енисейскъ и затѣмъ,—въ зависимости отъ емкости сибирскаго рынка,—нѣсколько милліоновъ пудовъ ввозныхъ грузовъ изъ Европы, примѣрно 3—4 милл. пудовъ. Безъ линіи Ачинскъ—Енисейскъ сѣверный морской путь такого значенія для Сибири получить не можетъ. Р. Енисей можетъ обслужить сравнительно незначительные районы, къ нему примыкающіе, собственно Енисейской губерніи. Тогда какъ чрезъ линію Ачинскъ-Енисейскъ къ морскому пути будутъ подвозиться грузы съ Сибирской ж. д. и всѣхъ примыкающихъ къ ней линій Ачинскъ-Минусинской, Алтайской, Кургандинской.

Безъ линіи Ачинскъ—Енисейскъ сѣверный морской путь на долготу обреченъ будетъ на очень скромное значеніе. Въ виду краткости навигаціи, чтобы имѣть грузооборотъ въ 20—30 милл. пудовъ, надо на р. Енисей, по всему громадному протяженію отъ Енисейска на вѣтъ, создавать заново громадный флотъ, а это дѣло трудное и медленное и при существующей конъюнктурѣ едва ли осуществимое. На соборѣ совѣщаній о сѣверномъ морскомъ пути, созванномъ Енисейскимъ Губернаторомъ, подъ предсѣдательствомъ Завѣдывающаго Переселенческимъ Управленіемъ, изъ представителей торговли, сельского хозяйства, промышленности, судоходства и чиновъ разныхъ вѣдомствъ, выяснилось, что отъ Красноярска до устья Енисея существующими казенными и частными пароходами можетъ быть вывезено 700 тыс. пудовъ. Для полученія обратнаго груза рѣчные суда могутъ сдѣлать только одинъ рейсъ.

Теперь Министерство Путей Сообщенія съ экспедиціей Лида получило для плаванія по Енисею 3 парохода, черезъ

что весь грузооборотъ можетъ быть доведенъ до 1½ милл. пудовъ.

Цифра эта для огромной страны микроскопически ничтожна. С другой стороны цифра перевозки при посредствѣ Ачинскъ—Енисейской линіи сѣвернымъ морскимъ путемъ 25—30 милл. пудовъ съ железнодорожной точки зрѣнія также не представляется крупной цифрой.

Не велика она и для такой большой страны, какъ хотя бы одна Енисейская губернія, или для района жел.-дор. линіи Ачинскъ—Енисейскъ, и поэтому ввозные изъ Европы товары, въ количествѣ 3—милл. пудовъ, съ государственной точки зрѣнія въ смыслѣ конкуренціи для московской промышленности не могутъ по своей величинѣ почитаться опасными и подрывающими московскую промышленность. Слабое потребление въ Сибири такихъ товаровъ зависитъ отъ дороговизны и недоступности ихъ для населенія и для мѣстной промышленности; достаточно сказать, что Енисейское населеніе съ керосиновымъ освѣщеніемъ и стеариновыми свѣчами впервые познакомилъ англичане, привезя керосинъ и свѣчи сѣвернымъ морскимъ путемъ въ Енисейскъ. Ввозные товары могутъ идти морскимъ путемъ и изъ Петрограда.

8) Нѣтъ надобности доказывать, какое между тѣмъ огромное значеніе для Сибири будетъ имѣть сѣверный морской путь въ сочетаніи съ линіей Енисейскъ—Ачинскъ и Ачинскъ—Минусинскъ, какъ въ интересахъ земледѣлія, такъ и въ интересахъ промышленности. Сбытъ хлѣба и всякаго сырья въ настоящее время, можно сказать, запечатанъ семью печатями.—громадностью разстояній до европейскихъ рынковъ и крайней дороговизной провоза. Хлѣбъ изъ Сибири въ порты и границу поступаетъ въ крайне ограниченныхъ размѣрахъ: изъ всего вывоза по Сибирской жел. дорогѣ въ среднемъ не болѣе 10—15% при чемъ на вывозъ идетъ пшеница, а овесъ и другіе хлѣба не выдерживаютъ перевозки и не вывозятся.

Изъ перевозокъ по Сибирской желѣзной дорогѣ затѣмъ усматривается, что по мѣрѣ удаленія отъ сѣти, вывозъ стремительно уменьшается; больше всего вывозится съ участка Челябинскъ—Омскъ, причемъ крупная роль на этомъ участкѣ по вывозу принадлежитъ станціямъ не сибирскихъ губерній. Съ участка за Омскъ до Новониколаевска количество вывоза уменьшается больше чѣмъ вдвое, а станціи за Новониколаевскомъ вывозъ уменьшается почти въ четыре раза.

Если затѣмъ въ связи съ данными о вывозѣ Сибирской ж. д. обратиться къ даннымъ о запасахъ хлѣба въ Томской и Енисейской губерніяхъ, то имѣемъ слѣдующія соотношенія.

По даннымъ текущей статистики Переселенческаго Управленія за 1913 годъ сельское населеніе Енисейской губерніи могло вывезти на рынокъ—10.264.005 тыс. пуд. *) пшеницы, ржи и овса,—свободныхъ остатковъ за удовлетвореніемъ мѣстныхъ нуждъ. Изъ нихъ долю Минусинскаго уѣзда приходилось—5.254,6 тыс. пуд. или 51,2% а за удовлетвореніемъ потребления городовъ и Туруханскаго края Енисейская губернія могла вывести за предѣлы губерніи—7.193,8 тыс. пуд.

Фактически свободные остатки хлѣба на вывозъ должны быть больше чѣмъ вычисляло Переселенческое Управленіе, тамъ какъ нормы потребления хлѣба населеніемъ взяты Переселенческимъ Управленіемъ очень высокія, а именно по 30 пудовъ на душу, и кромѣ того 1913 годъ по урожаю былъ ниже средняго.

*) Енисейскій Переселенческій районъ. Урожай 1913 г. стр. 25, и Обзоръ Сельско-Хозяйственный. Красноярскъ, 1914 г.

Со станцій Сибирской ж. д., обслуживающихъ Енисейскую губернію, съ участка Итатъ—Тайшетъ было отправлено въ 1913 году всего хлѣбныхъ грузовъ 3.602 т. п.
изъ нихъ: въ Европейскую Россію 7 " "
на Уралъ 94 " "
въ Восточную Сибирь 2.882 " "
и въ мѣстномъ сообщеніи и на станціи Сибирской ж. д. лежація къ западу отъ станціи Итатъ 619 " "

Такимъ образомъ: 1) Не могли найти себѣ сбыта 3.591,8 тыс. пуд. т.-е. половина свободныхъ остатковъ. 2) Сбытъ въ Европейскую Россію, за границу, на Уралъ и вообще на западъ ничтожный а именно только 10%, во все пункты къ западу отъ Итаты Сибирской ж. д. Это и понятно, такъ какъ на западъ Енисейскій хлѣбъ не пускаетъ хлѣба Томской губерніи и Акмолинской области. 3) Нѣсколько болѣе сбытъ въ Восточную Сибирь, но не болѣе однако, 40% свободныхъ остатковъ. На рынкахъ Восточной Сибири енисейскій хлѣбъ встрѣчаетъ конкуренцію со стороны маньчжурскаго, а также и томскаго пшеницы.

Въ общемъ для Енисейской губерніи получается безвыходное положеніе.

Линія Ачинскъ—Енисейскъ въ связи съ линіей Ачинскъ—Минусинскъ и вѣтками къ послѣдней на Григорьевку и Курагино выводитъ Енисейскую губернію изъ того невозможнаго тупика, въ который она поставлена настоящими условіями сбыта и даетъ свободнаго пути дать выходъ въ Европу.

Какъ указано выше, болѣе 50% свободного на вывозъ хлѣба Енисейской губерніи приходится на долю Минусинскаго уѣзда, и потому постройка линіи Ачинскъ—Енисейскъ, какъ продолженіе Ачинскъ—Минусинской жел. дороги, является настоятельно необходимою для Енисейской губерніи. Что же касается Томской губерніи, то согласно даннымъ текущей статистики Томскаго Переселенческаго района за 1913 годъ, чистый сборъ хлѣбовъ по Томской губерніи въ 1913 году исчисляется 182.233 тыс. пуд. Норму потребления Томскій Переселенческій районъ считаетъ еще выше, чѣмъ Енисейскій, а именно 34 пуда на душу. При такой высокой нормѣ за удовлетвореніемъ всѣхъ нуждъ (техническое потребление хлѣба городами, иногородцами), Томская губернія можетъ выпустить на рынокъ около 1 милл. пудовъ. *)

Со станцій Сибирской желѣзной дороги, обслуживающихъ Томскую губернію съ участка Колонія—Чикъ—Новониколаевскъ—Тяньшань—съ Томской вѣтвью въ 1913 году было отправлено всего хлѣбныхъ грузовъ 17.759 т. п.
изъ нихъ: въ Европейскую Россію 2.034 " "
на Уралъ 3.401 " "
въ Восточную Сибирь 8.031 " "
и въ мѣстномъ сообщеніи и на станціи, лежація къ западу отъ станціи Колонія Сибирской жел. дор. 4.293 " "

Отсюда видно: 1) Томская губернія также нуждается въ отысканіи вѣшняго рынка для—26.241 тыс. пуд. или около 60% свободныхъ остатковъ.

*) Томскій Переселенческій районъ, «Обзоръ Сельско-Хозяйственный Томской губерніи за 1913 годъ». Томскъ, 1914 г. стр. 60—61.

2) На западъ въ Европейскую Россію идетъ только около 5% того, что главнымъ рынкомъ для сбыта хлѣба является Восточная Сибирь, куда сбывается 18% свободныхъ остатковъ Томской губерніи, но на восточномъ рынкѣ томскій хлѣбъ, такъ же какъ и енисейскій, встречаетъ конкуренцію со стороны маньчжурскаго хлѣба.

Такимъ образомъ какъ Енисейская, такъ и Томская губернія совершенно лишены доступа къ портамъ и европейскимъ рынкамъ, вообще не имѣютъ выхода для своего хлѣба. Изъ такого тяжелого положенія Томскую и Енисейскую губернію выведетъ линія Ачинскъ—Енисейскъ и сѣверный морской путь.

Безъ линіи Ачинскъ—Енисейскъ не могутъ получить надлежащаго развитія ни земледѣліе, ни переселеніе. При существующихъ условіяхъ сбыта и отсутствія внѣшнихъ рынковъ въ Енисейской губерніи наблюдается совершенно парадоксальное явленіе, а именно: обильный урожай является для населенія бѣдствіемъ, а посредственный урожай даетъ населенію пользу и выгоду. Мѣстные люди ожидаютъ даже въ недалекомъ будущемъ крушеніе сельскаго хозяйства Енисейской губерніи. При мало-мальски сносомъ урожаѣ, хлѣбъ, пресыщая собой мѣстный рынокъ, падаетъ въ цѣнѣ до издержекъ производства и даже ниже.

Вотъ что мы читаемъ, въ официальномъ изданіи Енисейскаго Переселенческаго района по поводу характеристики хлѣбнаго рынка Енисейской губерніи. Напримѣръ про Канскій уѣздъ:

„Послѣ цѣлаго ряда неблагополучныхъ по урожаю лѣтъ, наступилъ 1913 годъ со среднимъ, хотя и пестрымъ, урожаемъ.

„Казалось бы, что этотъ урожай долженъ послужить значительнымъ подспорьемъ населенію по уплатѣ долговъ, какъ частныхъ такъ и казенныхъ, дать возможность населенію нѣсколько поправить свое распатавшееся за минувшіе года матеріальное положеніе, обзавестись хозяйствомъ, прочно укрѣпиться на новыхъ мѣстахъ и т. д.

„Но совершенно неожиданно обстоятельства сложились иначе.

„Не только переселенцы, но и старожилы, помолотивъ хлѣбъ, могутъ его никому запродать вслѣдствіе полного отсутствія спроса.

„Раньше много хлѣба уходило на чисто мѣстныя нужды, такъ какъ большинство теперь окрѣпшихъ переселенцевъ, до разработки занятой ими земли, являлись потребителями: въ настоящее же время сами нуждаются въ рынкѣ для производимаго ими хлѣба.

„Такимъ образомъ, если въ столь печальномъ и бѣдственномъ положеніи оказалось населеніе въ 1913 г. при среднемъ урожаѣ послѣ нѣсколькихъ подъярѣдъ урожайныхъ годовъ, то что же ждать все населеніе Канскаго уѣзда, въ особенности переселенцевъ, посѣвшихъ хорошаго урожая, а быть можетъ, и нѣсколькихъ урожайныхъ годовъ? Хлѣбопашецъ и теперь не знаетъ, что дѣлать со своимъ хлѣбомъ: до минимума сбавляетъ цѣну на него (40 коп. пудъ муки и 15 коп. овса) и отдаетъ его не на деньги, а исключительно на товаръ, такъ какъ скупщики иначе хлѣба совсѣмъ не берутъ, а это значитъ, скидываютъ еще, если не всѣ 50, то 20% навѣрное.

„При хорошихъ урожаяхъ, несомнѣнно, цѣна должна пасть ниже и тогда само собою должно пасть и хлѣбопашество, какъ выгодное предпріятіе, ибо стоимость урожая далеко не окупитъ тратъ. Переселенцы волей неволей принуждены будутъ уменьшать и уменьшать площади запашекъ, а въ концѣ концовъ, разорившись, уйти съ облюбованныхъ мѣстъ, истративъ напрасно массу энтузіазма, своихъ личныхъ средствъ и казенныхъ суммъ, полученныхъ ими въ видѣ всевозможныхъ ссудъ и пособій.

„Единственный источникъ дохода для переселенцевъ—это хлѣбъ.

а шество; только благодаря хлѣбопашеству и бывшему, сравнительно большому спросу на хлѣбъ и средней цѣны на рожь въ 55—60 к. и на овесъ въ 30—40 коп. за пудъ,—до сего времени молодое переселенческое населеніе могло нѣсколько окрѣпнуть, обзавестись хозяйствомъ, замѣтно стараясь къ постоянному увеличенію посѣвныхъ площадей, культурной обработкѣ полей и улучшенію сорта сѣмянъ. Селательная культура сельскаго хозяйства постепенно развивалась. Тому-то развитію и необходимо въ данное время какъ можно скорѣе придти на помощь и помочь не для того только, чтобы сохранить хозяйство переселенцевъ въ данный критическій моментъ, но и чтобы заинтересовать ихъ на будущее, обезпечивъ возможность неограниченнаго сбыта продуктовъ сельскаго хозяйства путемъ какого-либо посредничества по продажѣ хлѣба, напримѣръ, экспортнымъ заграничнымъ конторамъ въ виду возможнаго осуществленія вопроса о сѣверномъ морскомъ пути до устья Енисея.“ *)

„Въ прежніе годы хлѣбомъ Канскаго уѣзда даже пользовался Нижнеудинскій уѣздъ, Иркутской губерніи, не говоря объ Иркутскѣ и его уѣздѣ, а нынѣ и тамъ, вслѣдствіе заселенія части свободныхъ земель переселенцами-хлѣбопашцами, населеніе довольствуется собственнымъ хлѣбомъ. Но и за это далеко неутраченное состояніе хлѣбнаго рынка, слѣдовательно, и населенія уѣзда, нужно еще благодарить и говорить: „слава Богу, что не родилось хлѣба болѣе“ ибо если бы случился хорошій урожай въ Енисейской губерніи и въ смежныхъ съ ней областяхъ, то, при отсутствіи внѣшнихъ хлѣбныхъ рынковъ для сбыта, картина бы получилась печальная изъ печальныхъ.

„Возможно крушеніе сельскаго хозяйства Енисейской губерніи. Картина катастрофы не можетъ рисоваться иначе, какъ слѣдующая: „Представьте одинъ прекрасный годъ повсемѣстнаго, даже одного 100 пудовъ съ десятины (3200 кв. саж.) урожая въ Западной и Восточной Сибири.

„Канскій уѣздъ дастъ тогда хлѣба, считая 150.000 посѣвныхъ десятинъ по 100 пудовъ съ каждой, около 15.000.000 пудовъ. Исключивъ этого на собственное довольствіе населенія—5.200.000 пуд., получимъ свободный излишекъ до 10.000.000 пуд., который и предъявится на рынокъ однимъ Канскимъ уѣздомъ и только на свой—Енисейскій, какъ при условіи общаго въ Сибири урожая, хлѣба ни на востокъ ни на западъ не потребуется.

„На востокъ отъ Енисейской губерніи переселеніе сдѣлало свое дело: тамъ, если пока нѣтъ избытковъ хлѣба, то на удовлетвореніе потребностей населенія его уже почти достаточно.

„На западѣ, т.-е. въ Западной Сибири, всегда своего хлѣба много. Это, пожалуй, возразятъ, что Енисейскій хлѣбъ можетъ пойти на рынокъ Европейской Россіи. Но это возможно только при большомъ урожаѣ въ мѣстахъ Европейской Россіи, ближайшихъ въ Сибири, при условіи что цѣна на него должна быть на мѣстѣ, если не „дешевѣ“, то не болѣе 10—15 коп. за пудъ, ибо Западная Сибирь, богатая производствомъ хлѣба, что называется „засыпаетъ“ таковыя.

„Енисейская губернія „захлебнется“ въ своемъ собственномъ хлѣбѣ. Получится нѣчто ужасное, паническое.

„Торговля станетъ, торговцы, работающіе на кредитныхъ началахъ, потеряютъ, полученіе податей и повинностей прекратится, крестьяне перестанутъ и будутъ предлагать мѣшокъ хлѣба въ обмѣнъ на фунтъ сахара, или чего другого; и даже эта комбинація будетъ для торговцевъ непріемлемой, такъ какъ имъ нужны деньги для расчета съ

*) Изъ доклада Чиновника Особыхъ порученій Переселенческаго Управленія В. Н. фонъ Гардеръ.

Эта новая хозяйственная сила даст на вывозъ 1 милл. пудовъ хлѣба, но выхода этому хлѣбу не будетъ, если не осуществится лѣзъ Ачинскъ—Енисейскъ.

Разстояніе отъ Минусинска до ближайшаго порта, Петрограда 4.383 вер.; провозная плата на хлѣбъ—55, 99 коп., прибавляя фрахтъ (за 1912 г. **) до Лондона—6, 18 к., страхование 0, 5 к., накладные портовые расходы—3, 5 *** и посредническую прибыль—около 10 коп. доставка хлѣба до Лондона обойдется около 77 коп. Ясно, что такой дороговизнѣ доставки минусинская пшеница, а тѣмъ болѣе рожь и овесъ на внѣшній рынокъ доступа имѣть не могутъ.

Еще въ болѣе худшемъ положеніи находится сбытъ всякаго другого сырья, но это обстоятельство настолько общеизвѣстно, что останавливаться на немъ не стоитъ.

Съ другой стороны, для развитія промышленности Сибирь и частности Енисейская губернія такъ нуждается во всякаго рода шевыхъ машинахъ, особенно для горнаго дѣла, разнаго рода химическихъ продуктахъ, инструментахъ и. т. п.

Сѣверный морской путь, въ связи съ линіей Ачинскъ—Енисейскъ, разумѣется, не можетъ полностью уврачевать всѣ нужды бири, но несомнѣнно серьезнымъ образомъ ихъ облегчить.

9) Существенное значеніе имѣетъ фрахтъ. Практика торговыхъ сношеній 1897 и 1898 г. г. показала, что суда, приходившія съ иностранными товарами въ устья сибирскихъ рѣкъ Оби и Енисея, принимавъ въ обратный путь сибирскую пшеницу и сибирское сырье, и фрахтовываясь по 16 к. до Лондона, считая кромѣ того за сплавъ рѣкамъ съ верховьевъ до перегрузочныхъ пунктовъ въ устьяхъ столько же, т.-е., въ общемъ, съ верховьевъ рѣкъ—32 коп. Фрахтъ отъ Европейскихъ портовъ до Енисейска и Тобольска назначался отъ 1 руб. 10 коп. до 1 руб. 40 к. на пудъ, а для обратныхъ сибирскихъ грузовъ отъ устьевъ рѣкъ до Европейскихъ портовъ отъ 16 до 20 коп. (страховка съ 12% спустилась до 6% ****).

Товары, привезенные на пароходѣ „Корректъ“ въ 1913 г., были оплачены 62 к. съ пуда изъ Европы до Красноярска безъ обратнаго груза изъ Сибири; по разнымъ свѣдѣніямъ отъ торгово-промышленныхъ сферъ ***** фрахты опредѣляются изъ Европы около 60 к. съ пуда; такимъ образомъ, за обратные грузы изъ Сибири фрахты будутъ не выше, а ниже, чѣмъ то было ранѣе, когда за европейскій грузъ взималось 1 руб. 10 коп.—1 руб. 40 коп. за пудъ.

При осуществленіи линіи Ачинскъ—Енисейскъ за сибирскіе грузы придется оплачивать не весь рѣчной путь, а лишь въ наиболее удобной части Енисея: отъ Енисейска, къ которому прямо могутъ ходить морскіе пароходы. Выше указано, что отъ устья Енисея, острова Диксона, фрахтъ въ Европу устанавливался въ 16 к. на пудъ и сырье. Надо полагать, что фрахтъ отъ Енисейска будетъ лѣзъ

нѣсколько выше, чѣмъ отъ острова Диксона. Енисейское пароходство за провозъ хлѣба внизъ по Енисею на пароходахъ взимаетъ по 1/100 коп. съ пуда и версты и 2 коп. за нагрузку и выгрузку. Тарифъ, несомнѣнно, высокій,—по такому тарифу доставка Енисейскъ—остр. Диксона—Европа—38—39 коп., что нельзя не считать чрезвычайно высокимъ. Для болѣе правильнаго опредѣленія и освѣщенія этой стороны вопроса аналогіей могутъ служить фрахты по другимъ рѣкамъ съ болѣе установившимся пароходнымъ сообщеніемъ, чѣмъ по рѣкѣ Енисею, такъ какъ несомнѣнно въ связи съ морскимъ путемъ пароходство по рѣкѣ Енисею также разовьется: Енисейскъ—Тюмень 1/208 (3.035 „) съ пудовъ версты (2.500 верстъ).

Барнаулъ—Тюмень . . . 1/253—1/217 „ (3.035 „)
Бійскъ . . . 1/194 „ (3.274 „)

Если ради осторожности принять фрахтъ отъ Енисейска до устья Енисея 1/150, то доставка Енисейскъ—Европа за хлѣбъ составитъ 2,080X 1/150 + 16 коп. = кругло 30 коп.

За послѣднее время фрахты опредѣлились болѣе положительно. Енисейскій городской голова по этому вопросу даетъ слѣдующій отчетъ.

„Принимая во вниманіе нынѣ установленныя таксы казеннаго пароходства и морскіе фрахты, предложенные однимъ изъ пароходствъ на соревнованіи, устроенномъ Министерствомъ Торговли и Промышленности, по содержанію рейсовъ сѣвернымъ морскимъ путемъ, тарифъ отъ Енисейска будетъ не болѣе 15 коп. съ пуда“.

Ф Р А Х Т Ы.	Д о м о р я,	Д о герман. или англ. порт.
Хлѣбъ въ зернѣ	20 коп.	15 коп.
Лѣсъ	12 „	7 1/2 „
Трафитъ	22 „	15 „
Кожи	30 „	35 „
Шерсть	30 „	35 „
Сало скотское	30 „	15 „
Масло коровье	42 „	20 „
Пушнина	100 „	75 „

ПЕРЕГРУЗКА на морскіе суда въ одномъ изъ портовъ Енисея обойдется 3 коп. на пудъ. При расчисткѣ Осиновскаго порога расходовъ на перегрузку можно избѣжать, такъ какъ суда могутъ тогда дойти до Енисейска.

По всѣмъ этимъ даннымъ и принимая во вниманіе, что съ поройкой линіи Ачинскъ—Енисейскъ сѣвернымъ путемъ будутъ приходить много пароходовъ и въ дальнѣйшемъ съ организацией экспорта, фрахты должны понизиться сравнительно съ заявленными нынѣ при началѣ дѣла,—безбоязненно можно принять къ учету фрахтъ на хлѣбъ Енисейскъ—Европа,—30 к. съ пуда.

*) По исчисленію текущей статистики Переселенческаго Управленія въ Сибирскомъ уѣздѣ свободнаго на вывозъ хлѣба имѣется 20 пуд. на душу.—(Вып. 3, Красноярскъ. 1914 года, стр. 23).

**) Внѣшн. Торг. по Евр. Гран. 1912 г. Петерб., 1913 г., вып. 328.

***) Докл. М. Торг. въ Гос. Думѣ объ улучшеніи Петербургскаго порта.

****) Востротинъ, «Сѣверн. морской путь».

*****) Между прочимъ, и въ докладѣ инж. Близняка Географич. Обществу въ низовья Енисея.

По такому расчету хлѣбъ можетъ быть доставленъ въ Европу чрезъ посредство линіи Ачинскъ—Енисейскъ и сѣвернаго морского пути отъ Ачинска (жел. дор. 10,42+водой 30 коп.) 40,42 коп. съ пуда отъ Минусинска (17,10+30 коп.) 47,10 коп. съ пуда; отъ Ново-Николаевска (за 851 вер. до Енисейска 18,35+водой—30)—48,35 коп. съ пуда; отъ Барнаула (за 215+851 вер.—20,44+30 коп.) 50,44 коп. съ пуда; отъ Бійска (за 141+215+851=1,207 в.—22,27+30 коп.) 52,27 коп. съ пуда.

Доставка по желѣзной дорогѣ до Новаго Порто, принимая во вниманіе линію Омскъ—Тюмень и Казань—Истокъ, выражается такими цифрами: Барнаулъ—Н. Портъ 50,11 коп. съ пуда.

Бійскъ 51,88 " " "

Ново-Николаевскъ 47,43 " " "

Такимъ образомъ, на фрахтъ отъ балтійскихъ портовъ до Европы по сравненію съ доставкой сѣвернымъ морскимъ путемъ не остается ничего. Поэтому, если бы фрахтъ отъ Енисейска до Европы былъ принятъ на 3 коп. дороже, чѣмъ указано нами, то все же хлѣбъ съ Алтайской жел. дороги и Новониколаевска будетъ тяготѣть къ сѣверному морскому пути, не говоря уже о районахъ Ачинскъ—Минусинской жел. дороги и вообще Енисейской губ.

Цѣны хлѣбовъ въ Лондонѣ:

	Пшеница (самая дешевая).	Овесъ.
1907 г.	123 коп.	104 коп.
1908 "	138 "	93 "
1909 "	146 "	93 "
1910 "	125 "	83 "
1911 "	122 "	94 "
1912 " *)	138 "	117 "

въ среднемъ 132 коп. 97 коп.

Рожь въ среднемъ 110 коп. 120 коп. пудъ.

Изъ лондонской цѣны, за вычетомъ доставки по сѣверному морскому пути, остается:

	Пшеница.	Овесъ.
для Ачинска	91,58 коп.	56,58 коп. на пудъ.
" Минусинска	84,90 "	49,90 " " "
" Новониколаевска.	83,56 "	48,65 " " "
" Барнаула	81,56 "	46,56 " " "
" Бійска	79,73 "	44,73 " " "

Все это такія цѣны, что допускаютъ болѣе, высокій чѣмъ указанъ фрахтъ отъ Енисейска до Европы; такихъ цѣнъ на мѣстѣ въ обырѣвыхъ продуктахъ. Районы эти настолько громадны, что о недостаткѣ грузовъ не можетъ быть и рѣчи; весь вопросъ сводится къ размѣрамъ перевозочныхъ предпріятій. Если въ Енисейскъ придетъ 30 большихъ пароходовъ, всѣ они уйдутъ съ полнымъ грузомъ, идетъ 40—50 и тоже достаточно будетъ для нихъ груза. Кромѣ хлѣба въ этихъ районахъ имѣется неизсякаемый источникъ лѣсныхъ грузовъ и грузовъ животноводства. Нельзя не отмѣтить, что къ этому правленію будетъ тяготѣть Монголія. Съ окончаніемъ производящейся постройки шоссе въ Усинскій край и съ окончаніемъ работъ расчисткѣ фарватера въ верховьяхъ р. Енисея, послѣ чего Енисей будетъ судоходенъ отъ сліянія двухъ его вершинъ. Бей-Кема и Ха-Кема, — Минусинскій край явится изъ всей Сибири наиболѣе удобнымъ для торговыхъ сношеній съ Монголіей, и городъ Минусинскъ приметъ на себя

*) Обз. внѣшней торг. за 1912 г. Петерб. 1913 г. Вып. 328.

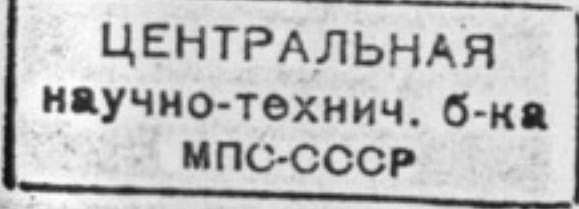
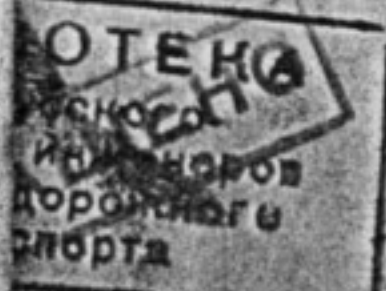
ПШЕНИЦА.			РОЖЬ.			ОВЕСЪ.		
Апрѣль—Май.	Іюнь—Іюль.	Августъ—Сентябрь.	Апрѣль—Май.	Іюнь—Іюль.	Августъ—Сентябрь.	Апрѣль—Май.	Іюнь—Іюль.	Августъ—Сентябрь.
к	о	л	е	б	а	н	і	е.
35—140 к.	32—105 к.	27—90 к.	30—67 к.	27—70 к.	27—70 к.	20—62 к.	20—72 к.	20—55 к.
45—125 к.	45—132 к.	45—130 к.	75—95 к.	80—95 к.	82—110 к.	30—75 к.	32—85 к.	27—80 к.

Сѣверный морской путь будетъ открытъ въ періодъ низкихъ вѣтровъ, — тотчасъ по снятіи урожая. Скорость доставки по желѣзной дорогѣ до Енисейска получаетъ поэтому особенное значеніе, какъ и возможность сбыть хлѣбъ по нормальной цѣнѣ.

Раньше было выяснено, что при посредствѣ линіи Ачинскъ—Минусинскъ и Ачинскъ—Енисейскъ въ Европу можетъ быть доставленъ хлѣбъ текущаго урожая изъ Енисейской губерніи, по крайней мѣрѣ, до одной его трети, а рожь какъ поспѣвающая къ 20 іюля можетъ идти на экспортъ цѣликомъ. То же самое нужно сказать и про Омскую губернію.

Заслуживаетъ вниманія, съ точки зрѣнія района проектируемой дороги и вообще Енисейской губерніи, что кромѣ пшеницы получаютъ доступъ на вывозъ овесъ и другіе хлѣба. Въ районѣ Ачинскъ—Енисейскъ по климатическимъ условіямъ сѣютъ много овса, теперь есъ получить выходъ на Европу.

Изъ всего сказаннаго вытекаетъ, что чрезъ линію Ачинскъ—Енисейскъ и сѣверный морской путь громадныя районы: Алтайскій, Новониколаевскій, Минусинскій и вообще весь востокъ отъ Ново-Николаевска получаютъ дешевый и удобный выходъ на европейскіе рынки какъ для главнаго своего продукта, хлѣба, такъ и для прочихъ продуктовъ. Районы эти настолько громадны, что о недостаткѣ грузовъ не можетъ быть и рѣчи; весь вопросъ сводится къ размѣрамъ перевозочныхъ предпріятій. Если въ Енисейскъ придетъ 30 большихъ пароходовъ, всѣ они уйдутъ съ полнымъ грузомъ, идетъ 40—50 и тоже достаточно будетъ для нихъ груза. Кромѣ хлѣба въ этихъ районахъ имѣется неизсякаемый источникъ лѣсныхъ грузовъ и грузовъ животноводства. Нельзя не отмѣтить, что къ этому правленію будетъ тяготѣть Монголія. Съ окончаніемъ производящейся постройки шоссе въ Усинскій край и съ окончаніемъ работъ расчисткѣ фарватера въ верховьяхъ р. Енисея, послѣ чего Енисей будетъ судоходенъ отъ сліянія двухъ его вершинъ. Бей-Кема и Ха-Кема, — Минусинскій край явится изъ всей Сибири наиболѣе удобнымъ для торговыхъ сношеній съ Монголіей, и городъ Минусинскъ приметъ на себя



главную роль посредника для Монголии—восточной (г. Улясутай) средней (г. Кобдо). Черезъ линію Минусинскъ—Ачинскъ—Енисейскъ Монголія будетъ имѣть дешевый и кратчайшій путь для сбыта въ Европу своихъ огромныхъ запасовъ сырьевыхъ товаровъ.

Съ другой стороны, въ Монголію сѣвернымъ морскимъ путемъ могутъ пойти такіе товары, которые доставляются теперь черезъ Китай, въ частности, кирпичный чай, особенно, если будетъ допущена безпошлинная транзитная его перевозка, или съ меньшей пошлиною чѣмъ теперь.

Всѣ эти перспективы усиливаютъ значеніе линіи Ачинскъ—Енисейскъ, сооруженіе которой, является дѣломъ общегосударственнымъ, не говоря уже о мѣстныхъ интересахъ, о заселеніи огромнаго запаса пустопорожнихъ нынѣ, но удобныхъ для культуры земель непосредственномъ районѣ проектируемой линіи, а также о большемъ развитіи земледѣлія и культуры въ районѣ линіи Ачинскъ—Минусинскъ.

Горное дѣло получить широкую возможность дальнѣйшаго своего развитія. Въ районѣ Ачинскъ—Минусинскъ, какъ это установлено Комиссіей о новыхъ дорогахъ, имѣются большія и разнообразныя горныя богатства, точно также они имѣются, какъ это указано нынѣ въ районѣ Ачинскъ—Енисейскъ (графитъ, мѣдь, желѣзо, каменный уголь). Возможность имѣть дешевыя заграничныя машины и химическіе продукты, нужные для горнаго дѣла, дадутъ сильный толчокъ для развитія и возникновенія горнозаводской промышленности. Всплывутъ на ноги и золотые промыслы, расположенные къ сѣверо-востоку отъ Енисейска.

Съ сооруженіемъ линіи Ачинскъ—Енисейскъ сѣверъ получитъ дешевый хлѣбъ, дешевую соль для развитія рыбнаго и тюленяго промысла, нынѣ въ общемъ слабо развитаго сравнительно съ громадными запасами превосходныхъ сортовъ рыбы выше Енисейска.

Пушной промыселъ получитъ иную организацію: прекратится существующая нынѣ безпоощадная эксплуатація промышленниковъ мѣстными скупщиками.

Вообще въ этотъ дикій, малокультурный и недоступный нынѣ край съ открытіемъ проектируемой линіи и сѣвернаго морского пути, прольются лучи цивилизаціи и изъ „гиблага“ края „куда и Макарь теле не гоняетъ“, страна эта превратится со временемъ въ одну изъ промышленныхъ и торговыхъ.

Въ смыслѣ общаго значенія линіи Ачинскъ—Енисейскъ слѣдуетъ отмѣтить то важное обстоятельство, что, примыкая къ рѣкѣ Чулымъ, судоходной его части при станціи Мелецкая или Бирилюсы, линіи Ачинскъ—Енисейскъ можетъ передавать грузы съ водной системы Оби на систему р. Енисея.

Отъ села Мелецкаго до гор. Тюмени Тобольской губерніи вполнѣ удобное безперегрузочное водное сообщеніе черезъ всю Западную Сибирь.

Рѣка Чулымъ вполнѣ судоходная; глубина до с. Мелецкаго нормальную воду 5 чт., низкую 4 чт., высокую 13 чт.

Разстоянія таковы: Тюмень устье—Турь	170
до Тобольска	248
отъ „ „ до р. Оби	597
По р. Оби до Молчанова	1.120
отъ Молчанова до с. Мелецкаго	865

Итого 3.000

Въ селѣ Мелецкомъ грузы будутъ сдаваться на желѣзную дорогу и затѣмъ въ Енисейскѣ передоваться на р. Енисей для дальнѣйшаго

дальнѣйшаго по всей Восточной Сибири по Енисею, его притокамъ, Байкалу, Ленѣ и т. д.

Если взять довольно высокій фрахтъ по $\frac{1}{100}$ — $\frac{1}{150}$ коп. съ пуда версты, то доставка обойдется отъ Тюмени въ 30-20 коп. съ пуда; такой фрахтъ вполнѣ позволяетъ выгодно доставлять изъ Россіи разнаго рода товары въ Восточную Сибирь и въ Забайкалье, такъ какъ такая перевозка будетъ значительно дешевле желѣзнодорожной доставки.

Съ цѣлью связать системы рѣкъ Оби и Енисея, какъ извѣстно строится Обь-Енисейскій каналъ. Стоимость его 20 милл. рублей. Линія Мелецкая—Енисейскъ будетъ несравненно удобнѣе Обь-Енисейскаго канала и съ большимъ успѣхомъ оправдѣетъ тѣ надежды, которыя возлагаются на Обь-Енисейскій каналъ, съ той разницей, что тѣ же результаты достигаются ею просто попутно и такъ сказать, даромъ.

Примыканіемъ къ р. Чулыму успѣшно достигается еще одна обшлаго государственнаго характера не маловажная цѣль.

Переселенческое Управленіе предполагаетъ колонизовать обширный зачулымскій край въ предѣлахъ Томской губерніи; въ предѣлахъ Енисейской губерніи районы по Чулыму уже колонизованы и колонизируются.

Колонизація безъ путей сообщенія, цѣли не достигаетъ. Съ осуществленіемъ линіи Ачинскъ—Енисейскъ и связью ея въ Мелецкомъ р. Чулымомъ, будущіе переселенцы воспользуются и воднымъ сообщеніемъ по рѣкѣ Чулыму и новой желѣзной дорогой.

Говоря о значеніи линіи Ачинскъ—Енисейскъ, нельзя въ заключеніе не отмѣтить слѣдующихъ важныхъ для Сибирской жел. дороги обстоятельствъ: 1) съ постройкой новыхъ желѣзныхъ дорогъ, Алтайской и другихъ, на Сибирскую желѣзную дорогу нахлынетъ масса новыхъ грузовъ, главнымъ образомъ хлѣба на экспортъ. Какъ указано въ проектахъ съ строящихся жел. дорогъ, Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ слѣдуетъ опредѣлить въ 68½ милл. пудовъ. Будутъ поступать и другіе грузы. Между тѣмъ, провозоспособность Сибирской желѣзной дороги отъ Ново-Николаевска на западъ—ограниченная, и съ новымъ наплывомъ грузовъ Сибирская желѣзная дорога не справится. Естественнымъ выходомъ для этого рода грузовъ является путь черезъ линію Ачинскъ—Енисейскъ въ Европу. 2) Съ другой стороны, для удешевленія эксплуатаціи Сибирской желѣзной дороги важнымъ обстоятельствомъ является возможность имѣть болѣе дешевыя, чѣмъ нынѣ, дрова, цѣны на которыя возросли и возрастаютъ. Въ районѣ Сибирской желѣзной дороги цѣна шпаль—80 коп., въ районѣ Ачинскъ—Енисейскъ ихъ можно получить вдвое дешевле, а запасы этого матеріала въ почти не ограничены. При огромной потребности Сибирской желѣзной дороги въ шпалахъ такое удешевленіе дастъ большія сбереженія казнѣ.

Говоря о сѣверномъ морскомъ пути, нельзя въ заключеніе не отмѣтить, что для правильнаго функціонированія и развитія его въ широкихъ размѣрахъ необходимо предпринять цѣлый рядъ мѣръ такого характера, которыя едва ли могутъ быть выполнены единичными частными усиліями.

Въ виду краткости навигаціи нужно устроить рядъ складочныхъ мѣщений и элеваторовъ въ устьѣ р. Енисея, Енисейскѣ и другихъ мѣстахъ. Необходимо самый экспортъ хлѣба организовать сразу широкими поѣздами и сразу нагружался въ морскіе пароходы при помощи механическихъ приспособленій, а морскіе пароходы зафрахтовались бы сразу цѣлой флотиліей.

Общество Ачинскъ—Минусинской жел. дороги, проектируя продолжение главной линии на сѣверъ отъ Ачинска къ Енисейску и на югъ отъ Минусинска къ Григорьевкѣ и Курагино, предполагаетъ устройство для хлѣба по элеватору въ Минусинскѣ, Енисейскѣ, для масла и мясныхъ грузовъ холодильники и рефрижираторы, а также большія складочныя помѣщенія въ Минусинскѣ, Енисейскѣ и при устьѣ р. Енисея для хлѣба и разныхъ товаровъ; затѣмъ организовать ссудо-комисіонныя операціи по сбыту хлѣба и масла.

Благодаря такимъ мѣрамъ, сѣверный морской путь тотчасъ по постройкѣ желѣзной дороги сразу же получить то значеніе, какому онъ долженъ имѣть для Сибири.

Едва ли нужно говорить, что безъ линии Ачинскъ—Енисейскъ въ связи съ вышеупомянутыми мѣрами трудно ожидать, чтобы на Енисейскѣ, былъ созданъ усилями частныхъ лицъ соответствующій торгованіямъ рѣчной флотъ, и чтобы построены были въ нужныхъ мѣстахъ элеваторы и складочныя помѣщенія, а тѣмъ болѣе, чтобы хлѣбная торговля была организована соответственно современнымъ требованіямъ.

Только при посредствѣ линии Ачинскъ—Енисейскъ и связанной съ нею мѣропріятій, Сибирь можетъ воспользоваться широко услугами сѣвернаго морского пути и выйти на широкій просторъ развитія своихъ производительныхъ силъ.

Съ постройкой линии Ачинскъ—Енисейскъ въ связи съ организаціей дорожно-посредническихъ операцій по сбыту хлѣба на европейскіе рынки, по зафрахтованію пароходовъ или устройству собственныхъ морскихъ перевозочныхъ средствъ, съ постройкой элеваторовъ, холодильниковъ и зернохранилищъ, главная линия Ачинскъ—Минусинскъ получитъ могучій толчокъ къ развитію производительныхъ силъ обслуживаемыхъ ею мѣстностей и увеличитъ свою доходность.

Если же линия Ачинскъ—Енисейскъ не будетъ построена, то положеніе главной линии Ачинскъ—Минусинскъ будетъ тяжелое. Главнѣйшій грузъ ея—хлѣбъ и сырье. Между тѣмъ сбытъ на вѣдѣльно сжатыхъ отрогами Саяновъ, которые длинными мысами вдаются въ культурную полосу губерніи, стѣсняя и сокращая доступныя для районовъ главной линии можетъ уходить воднымъ путемъ по р. Енисею для того же сѣвернаго морского пути. Линія Ачинскъ—Минусинскъ проходитъ съ лѣвой стороны р. Енисея почти сплошь по земледѣльческой горной страны, ни характера болотистыхъ тундръ сѣвера, ни характера болотистыхъ тундръ сѣвера. Она представляетъ собой типическую плоскую возвышенность, разрезанную множествомъ рѣкъ, долины которыхъ вмѣстѣ съ тянущимися параллельно имъ возвышеніями разнообразятъ характеръ мѣстности и ея почвенныя условія.

Фрахты на хлѣбъ Минусинскъ—Енисейскъ 15—17 коп. съ пуда съ грузкой и выгрузкой. Если не будетъ линии Ачинскъ—Енисейскъ, стоимость доставки чрезъ линію Минусинскъ—Ачинскъ и затѣмъ жел. дорогъ Ачинскъ—Красноярскъ, а отсюда по р. Енисею до Енисейска или устья обойдется:

Тарифъ Минусинскъ—Красноярскъ 13,92
дополнительные сборы 1,20
подвозка въ Красноярскъ 3,00
фрахтъ, нагрузка и выгрузка Красноярскъ—Енисейскъ . . . 8,00

Итого 26,12

т.е. дороже воднаго пути Минусинскъ—Енисейскъ около—15 коп. съ пуда.

При такомъ соотношеніи хлѣбъ изъ хлѣбороднаго района ли Ачинскъ—Минусинскъ будетъ тяготѣть не къ желѣзной дорогѣ къ р. Енисею. При постройкѣ линии Ачинскъ—Енисейскъ стоимо-

ставки водой и по жел. дорогѣ отъ Минусинска будутъ почти равны.

Мѣстный районъ дороги.

Проектируемая желѣзнодорожная линія проходитъ по территоріи вѣдѣльчій уѣздовъ Енисейской губерніи: Ачинскаго и Енисейскаго. Граница грузового района ея опредѣляется на югѣ проведеніемъ биссектрисы между проектируемой и Сибирской ж. д. На Востокъ же, Западъ и Сѣверъ нѣтъ путей, могущихъ раздѣлить съ ней поровну свое вліяніе; районъ линіи тянется здѣсь на сотни верстъ, по мѣстностямъ, однако, большей частью не населеннымъ. Если взять районъ линіи въ среднемъ только по сто верстъ на каждую сторону дороги въ предѣлахъ между Ачинскомъ и Енисейскомъ, не считая обширныхъ пространствъ къ сѣверу и востоку отъ Енисейска до Ледовитаго океана, то грузовая районъ дороги опредѣлится пространствомъ въ 61.400 кв. верстъ или 6.386 тыс. десятинъ. Въ эту стоверстную полосу войдутъ всѣ населенныя мѣста сѣверной части Ачинскаго уѣзда и всѣ населенныя волости Енисейскаго уѣзда. Въ районъ линіи войдутъ также Туруханскій край и золотые промыслы сѣверной южной Енисейской тайги.

Естественно-историческія условія.

Орографія.

Часть Енисейской губерніи, входящая въ полосу вліянія проектируемой линіи, отличается по характеру поверхности какъ отъ остальныхъ частей губерніи, такъ и отъ сосѣднихъ мѣстностей Томской губерніи. Въ то время, какъ сопредѣльныя съ Енисейской губерніей сѣверныя части Томской губерніи представляютъ собой мѣстность, почти совершенно лишенную даже уваловъ, характерныхъ для ея средней части, въ ней являются непроходимо-болотистыми на огромныхъ пространствахъ; южная и западная части Енисейской губерніи въ культурную полосу губерніи, стѣсняя и сокращая доступныя для проектируемой дороги не имѣетъ ни рѣзко выраженнаго характера характера болотистыхъ тундръ сѣвера. Она представляетъ собой типическую плоскую возвышенность, разрезанную множествомъ рѣкъ, долины которыхъ вмѣстѣ съ тянущимися параллельно имъ возвышеніями разнообразятъ характеръ мѣстности и ея почвенныя условія.

Орошеніе.

Протекающія по району рѣки принадлежатъ бассейнамъ двухъ великихъ сибирскихъ рѣкъ—Енисея и Оби. Сѣверная и восточная части района орошены Енисеемъ и Ангарой, принимающими въ себя притоки: Кемь съ Песчанкой, Кій, Большой и Сухой Питъ, Черную, Брянку, Рудакову съ Дворцовой, Татарскую, Петрищеву, Погромную, Мурожную и другія меньшія; западная часть района орошена рѣками бассейна Оби: Сочуромъ, Большой и Малой Кетью съ Мутной, Обровской, Окуневкой, Минделемъ и др. и, наконецъ, юго-западная часть орошена р. Чулымомъ съ большими притоками Кемчугомъ и Чулымъ. Чулымъ принимаетъ въ себя: Чухъ, Рѣчанку, Чонъ-Езень, Одкубуй, Арамаченскую, Исакову съ Ярбой и Черемховой; Кемчугъ принимаетъ въ себя: Чумиръ, Кытынъ, Рувитанъ, Андрюшнину, Ибольшую, Катану и Юхтенъ; Улуй принимаетъ въ себя: Б. Черную, Кумырь, Сучковскую, Ларюшкину, Кумырку, Ишимку, Тюх-нъ и др.

Туруханский край, хотя и не входит въ стоверстную полосу влияния проектируемой линии, долженъ дать для нея значительное количество грузовъ (по Енисею до Енисейска и далѣе транзитомъ Енисейскъ—Ачинскъ). На нижней Тунгузкѣ имѣются мѣсторождения слюды и асбеста. На р. Таймурѣ, притокѣ Нижней Тунгузки, какъ указываетъ инженеръ Жбиковскій, продолжается пожаръ каменнаго угля начавшійся болѣе 200 лѣтъ тому назадъ. На каменный уголь въ нижнемъ теченіи Енисея указываетъ Норденшельдъ. Вотъ, на примѣръ, перечень нѣкоторыхъ предметовъ, вывезенныхъ Сидоровымъ въ 70-хъ и 80-хъ годахъ на выставки въ Россію и за границу изъ Туруханскаго края: графитъ, каменный уголь, каменное горное масло, чистыя квасцы, янтарная смола, каменная и ключевая соль, янтарь, желѣзные руды (каменный уголь представленъ былъ въ Императорское Вольное экономическое общество съ 22 мѣсторождений); камни: агаты, сердоликъ, ониксъ, яшма и др.; выварочная соль; брусняточильный камень, магнитная руда и пр. На р. Питѣ (въ районѣ дороги) имѣются мѣстонахождения жернового и точильнаго камней.

Богатѣйшія залежи графита находятся на рр. Фатянихѣ, Курейкѣ и Бахтѣ, въ Туруханскомъ краѣ.

Графитныя залежи находятся также по р. Графитной, притоку р. Таза. Въ 4-хъ мѣстахъ по Нижней Тунгузкѣ находится графитъ слоистаго, иногда столбчатаго строенія, образующій пласты отъ 1 до 2 саженъ мощности.

Запасы его въ этомъ мѣсторожденіи опредѣляются въ 10 миллионъ пудовъ *). Превосходныя качества этого графита были признаны многими специалистами и учеными; его сравниваютъ съ Кумберландскимъ и Цейлонскимъ.

Что касается прославившихъ Енисейскій уѣздъ золотыхъ россыпныхъ приисковъ, то несомнѣннымъ фактомъ является постепенное ихъ истощеніе въ сѣверной и южной тайгѣ. Между тѣмъ, въ той же тайгѣ, по даннымъ изданія „Торгово-промышленной Газеты“ (сѣверномъ торговомъ пути **), залегаютъ могучія каменные образованія съ руднымъ золотомъ, къ которому неоднократно протягивались съ постоянными неудачами невооруженныя нужными приспособленіями руки сибиряковъ. Машины и химическіе препараты могутъ вызвать къ жизни и эти спящія еще золотоносныя земныя нѣдра.

Вообще нужно отмѣтить, что когда будетъ возможность полнѣе использовать машины для оборудованія рудничныхъ работъ, въ частяхъ, съ предѣльныхъ съ сѣвера съ грузовымъ райономъ проектируемой линии, должна будетъ расцвѣсть могучая обрабатывающая и металлургическая промышленность, ибо на мѣстѣ имѣется весь необходимый для нея матеріалъ: прекрасный каменный уголь, разнообразныя руды, графитъ.

Нѣтъ только путей къ нимъ.

Климатъ.

Грузовой районъ линии лежитъ, какъ сказано выше, въ двухъ полосахъ—въ культурно-земледѣльческой полосѣ и полосѣ высокоствольныхъ лѣсовъ. Рѣзкой границы между этими двумя полосами конечно, указать нельзя, но въ предѣлахъ района она приблизительно совпадаетъ съ границей между Ачинскимъ и Енисейскимъ уѣздами. Для характеристики климатическихъ условій той и другой полосы, а также для сравненія ихъ съ условіями третьей, лежащей въ

*) П. П. Семеновъ. «Сибирь и Великая Сибирская ж. д.» 2-ое изд. Министерства Финансовъ, 1896 г.

**) «Сѣверный торговый путь и ходатайство сибирскихъ городовъ». Петербургъ, 1898 г.

этого района, тундровой полосы можетъ служить слѣдующая таблица температуръ и осадковъ:

	Культурно-земледѣльч. полоса.	Полоса высокоствольныхъ лѣсовъ.	Тундровая полоса.
Средняя температура	Года 0° Зима —18° Холоднѣйшаго мѣсяца —20° Лѣта +16°,5 Теплѣйшаго мѣсяца +19°	— 3° —21° —25° +15° +18°	—13° —30° —34° + 5° + 9°
Разность средних температуръ	Зимы и лѣта 34°,5 Холоднѣйшихъ и теплѣйшихъ мѣсяцевъ 39°	36° 43°	35° 43°
Средняя температура 5-мѣсячнаго растительнаго періода	+14°	+11°	—
Годовое количество осадковъ въ миллиметрахъ	360	400	—

Выше Казачинской волости Енисейскаго уѣзда климатъ становится для земледѣлія неблагоприятнымъ: ранніе инеи и заморозки рано отражаются на посѣвахъ.

Но неприхотливое земледѣліе, ограничивающееся злаками не болѣе цѣнными, вполне возможно вплоть до Анциферовской волости. Граница посѣва ржи, какъ показали хозяйства скопцовъ, падаетъ гораздо сѣвернѣе—на 200 в. выше Енисейска. Въ южныхъ частяхъ района на хлѣбахъ иногда вредно отражаются засухи и маловѣжіе. Но какъ будетъ показано далѣе, въ главѣ о земледѣліи, урожайность въ районѣ линии, въ общемъ, весьма удовлетворительна.

Пути Сообщенія.

а) Сухопутные.

Проселочныя дороги немногочисленны; чаще всего онѣ имѣютъ направленіе къ большимъ трактамъ. Въ зимнее время эти дороги болѣе удовлетворительны.

Почтовыхъ трактовъ въ районѣ проектируемой линии два: 1) Большой Сибирскій—отъ ст. Бѣлоярской до ст. Конторской—520 в. и 2) отъ Красноярска черезъ Енисейскъ до Туруханска