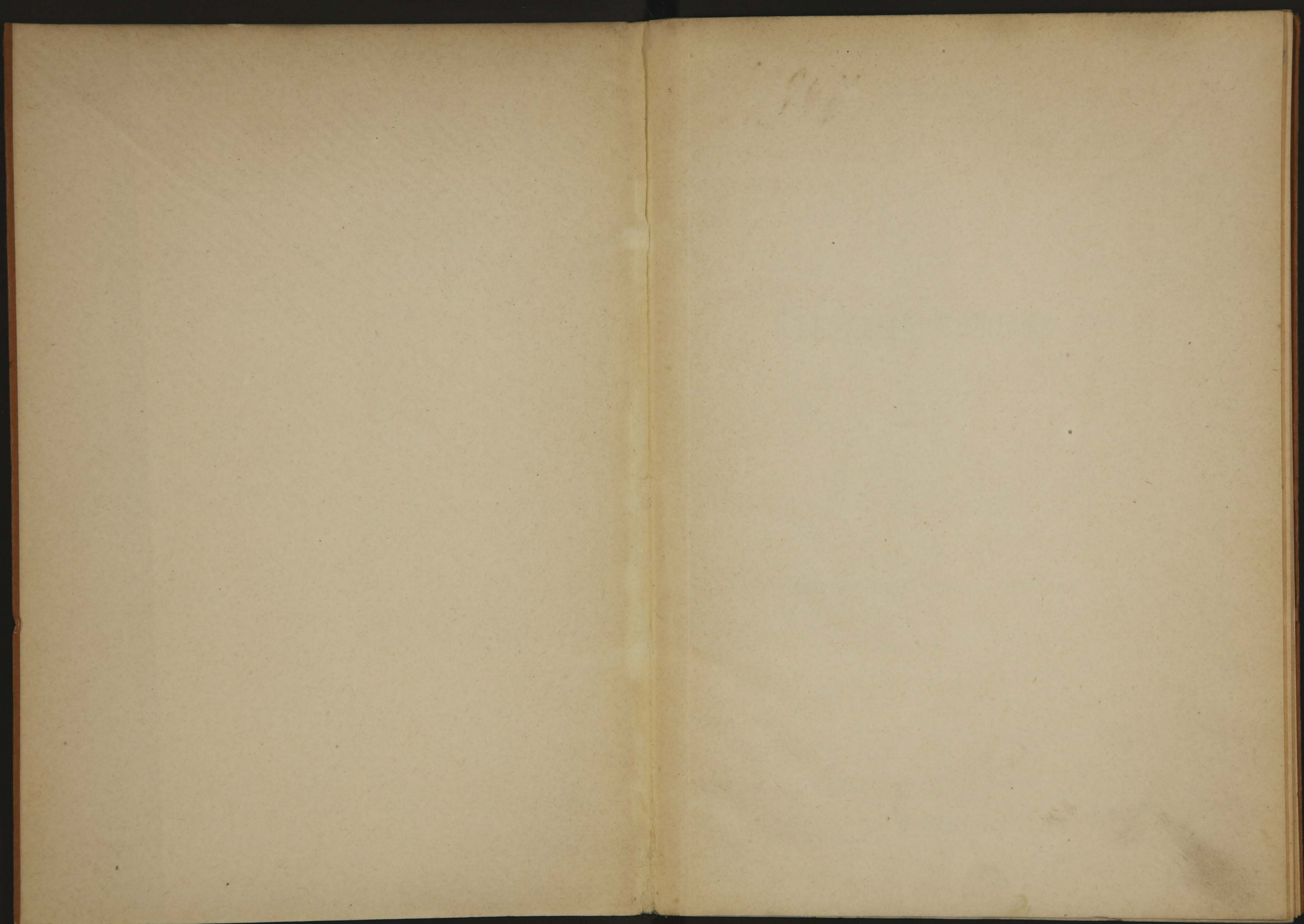


11997



1221

11997.

Борисъ Ивановичъ

Кельинъ

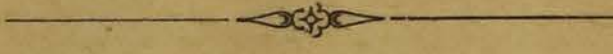
и

Николай Чукмалдинъ.

15 чч



СѢВЕРНЫЙ морской путь.



Особое приложеніе къ № 8 „Русскаго Труда“ 1898 г.

39

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Библиотека ИНО СССР 1898.

Библиотека ИНО СССР

Русскій трудъ

Заканчивая первый годъ нашего изданія и открывая подписку на 1898 годъ, мы можемъ подвести нѣкоторые итоги нашей работы. «Русскій Трудъ» въ 1897 г. состоялъ изъ слѣдующихъ отдѣловъ: I. **Передовыя статьи** по выдающимся вопросамъ. II. **Общія вопросы** внутренней жизни Россіи, ея просвѣщенія, управленія, науки, быта. III. **Церковныя вопросы.** Религіозная жизнь и бытъ русскаго народа съ точки зрѣнія христіанской любви и свободы. IV. **Иностранный отдѣлъ.** Разборъ выдающихся явленій во внѣшней политикѣ. Письма изъ иностранныхъ земель и статьи. V. **Экономическій отдѣлъ.** Статьи по вопросамъ земледѣлія, промышленности, финансовъ въ духѣ экономической независимости Россіи. Борьба съ нездоровыми экономическими и финансовыми теоріями, строго реальное и дѣловое отношеніе къ нуждамъ русской жизни. VI. **Обмѣнъ мнѣній.** Письма и возраженія редактору и отвѣты редактора. VII. **Литература и искусство.** Путешествія, статьи общелитературнаго и политическаго характера, стихотворенія, очерки. VIII. **Шутки ради.** Серьезная политическая и общественная сатира. Шутки и пародіи.

Въ 1898 году добавленъ новый отдѣлъ: IX. **По душѣ,** представляющій простую и откровенную бесѣду на темы наиболѣе наболѣвшія въ общественномъ быту.

Участвовали своими работами: Н. П. Аксаковъ, Л. Г. Богаевскій (проф.), Г. В. Бутми, Аѳ. В. Васильевъ, Н. Х. Вессель, В. В. Витковскій (проф.), А. И. Воейковъ (проф.), А. С. Вязигинъ, Ѳ. А. Головинскій, К. Ѳ. Головинъ (Орловскій), А. В. Горскій-Платоновъ (проф.), И. А. Гофштеттеръ, П. С. Давыдовъ (предв. двор.), И. С. Дурново, Нилъ А. Дурново, Н. Н. Дурново, А. В. Евреиновъ (предв. двор.), В. Карцевъ, З. Кауфманъ, А. А. Кирѣевъ, А. М. Кисель, В. Н. Кораблевъ, К. С. Красильниковъ, С. П. Леонтовичъ, В. Меньшенинъ, И. И. Мещерскій, В. Монигетти, А. Ѳ. Морокинъ, Н. Нелюбовъ, В. А. Никольскій, К. Ф. Одарченко, П. В. Оль, Ѳ. Подоба, А. Д. Полъновъ, В. Ѳ. Пуцыковичъ, Л. А. Рафаловичъ, В. В. Розановъ, И. Ѳ. Романовъ (Рцы), Вл. Рюриковъ (свящ.), А. Сабо, А. А. Стаховичъ (предв. двор.), К. Смольницкій, Панта Сретъковичъ (проф.), А. А. Титовъ, К. К. Толстой, Эдм. Тэри, В. В. Умановъ-Каплуновскій, Ф. И. Фейгинъ, Н. Н. Филипповъ, Н. М. Чукмалдинъ, А. А. Штилицъ, кн. А. Гр. Щербатовъ (президентъ Моск. О-ва С. Хоз.) и другія лица.

11997

15964



СѢВЕРНЫЙ морской путь.

Отвѣтъ «Московскимъ Вѣдомостямъ» Виктора Кельина и докладъ особому Совѣщанію при Департаментѣ Торювли и Мануфактуръ Николая Чукмалдина.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1898.

К

76640

Сѣверный морской путь.

(Отвѣтъ «Московскимъ Вѣдомостямъ» на передовыя статьи помѣщенныя въ №№ 24, 27 и 35 1898 года).

«Московскія Вѣдомости» въ №№ 24, 27 и 35 сего года помѣстили слѣдующія передовыя статьи: 1) «Плоды беспочвенной агитаціи»; 2) «Пароходовладѣльческая агитація въ Сибири» и 3) «Странное домогательство».

Статьи эти подготовлены были редакціей, очевидно, съ такимъ расчетомъ, чтобы одна изъ нихъ появилась наканунѣ назначеннаго при Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ засѣданія по вопросу объ условіяхъ торговаго отмѣна сѣвернымъ морскимъ путемъ, другая во время происходившаго по этому предмету совѣщанія и третья по окончаніи совѣщанія.

Сущность первой изъ означенныхъ статей заключается въ слѣдующемъ.

«Московскимъ Вѣдомостямъ» прежде всего не нравится, что къ участию въ трудахъ совѣщанія приглашены представители нѣкоторыхъ сибирскихъ городовъ, которые наиболѣе усердно отстаивали интересы какой-то англійской торговой комиссіи, причемъ не трудно, по мысли «Московскихъ Вѣдомостей», догадаться, что должны были высказать эти представители на совѣщаніи и не трудно потому понять, какая серьезная опасность грозитъ интересамъ русской обрабатывающей промышленности.

Представители сибирскаго купечества, по мнѣнію «Московскихъ Вѣдомостей», должны были заявить на совѣщаніи, что беспошлинный ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь—маленькое зло, съ которымъ нужно мириться, ради большой выгоды, ради созданія удобнаго и дешеваго пути для вывоза сибирскаго хлѣба и сырья, не выдерживающаго дорогой желѣзнодорожной перевозки и, въ силу этого, не находящаго для себя выхода.

Между тѣхъ, положеніе сельскаго хозяйства по обѣ стороны Уральскаго хребта представляетъ, по мнѣнію «Московскихъ Вѣдомостей», существенную разницу. А именно, газета полагаетъ, что Сибирь—страна исключительно крестьянскаго землевладѣнія, стоимость-же производства хлѣба въ крестьянскихъ хозяйствахъ обходится дешевле, а дешевый хлѣбъ способенъ выдержать и болѣе дорогую перевозку.

Западная Сибирь, кромѣ рельсоваго пути, имѣетъ одну изъ величайшихъ въ мірѣ водныхъ системъ, по которой плаваютъ больше ста пароходовъ, причемъ вмѣстѣ съ развитіемъ пароходства возрастало и количество грузовъ, отправляемыхъ Сибирью въ Европейскую Россію, а параллельно этому увеличивался и привозъ товаровъ изъ Европейской Россіи.

Такъ по даннымъ станціи «Тура», отправлено сибирскихъ товаровъ въ 1886 г.—753.000 пуд., въ 1890 г.—3.516.000 пуд., и въ 1892 г.—9.550.000 пуд. Ввезено товаровъ въ 1886 г. только 985.000 пуд., а въ 1892 г. уже—2.500.000 пуд.

«Московскія Вѣдомости» недоумѣвая за симъ, во имя чего нужно ломать установившійся строй торговли и лишать русскую обрабатывающую промышленность одного изъ крупныхъ рынковъ для сбыта ея продуктовъ, сейчасъ-же поясняютъ, что если это дѣлается съ цѣлью помочь производителямъ хлѣба, т. е. сибирскимъ крестьянамъ, то откуда взялась мысль, что крестьяне нуждаются въ такой помощи?

«Московскимъ Вѣдомостямъ» извѣстно, что коренной сибирскій крестьянинъ вовсе въ помощи не нуждается, ибо онъ живетъ въ обширномъ свѣтломъ домѣ, пьетъ чай по пяти разъ въ день и смѣется надъ «новоселомъ», ходящимъ въ лаптяхъ; съ презрѣніемъ относится къ самодѣльнымъ тканямъ и носитъ ткани фабричнаго производства.

Не усматривая вообще причинъ, по которымъ Государственное Казначейство должно было-бы отказаться отъ таможенныхъ пошлинъ, и почему обрабатывающую промышленность Европейской Россіи нужно ставить въ затруднительное положеніе, «Московскія Вѣдомости» такъ заканчиваютъ первую свою передовую статью (№ 24): «Плоды беспочвенной агитаціи».

«Наша цѣль была очистить вопросъ о сѣверномъ porto-franco (никогда, кстати сказать, въ полномъ смыслѣ этого слова для сѣвернаго края не существовавшемъ) отъ тѣхъ элементовъ, которые постарались примѣшать къ нему, чтобы затемнить и запу-

тать дѣло. Можно жертвовать интересами русскихъ фабрикантовъ и заводчиковъ въ пользу англійскихъ промышленниковъ, можно опять десятки лѣтъ наводнять Сибирь беспошлинными иностранными товарами, но при этомъ нужно, по крайней мѣрѣ, смотрѣть истинѣ прямо въ глаза, нужно знать, въ чью пользу работаемъ, а не ссылаться на интересы сибирскаго населенія и потребности производителей хлѣба, которые здѣсь положительно не при чемъ».

Разобравъ довольно подробно въ приведенной выше статьѣ весь вредъ, наносимый отечественной промышленности льготнымъ ввозомъ въ Сибирь сѣвернымъ путемъ нѣкоторыхъ европейскихъ товаровъ и тѣ доводы въ пользу этого пути, которые должны были выставить въ совѣщаніи представители сибирскихъ городовъ, «Московскія Вѣдомости» въ другой своей передовой статьѣ (№ 27) «Пароходовладѣльческая агитація въ Сибири», высказываютъ прежде всего сомнѣніе, съ которымъ онѣ вообще относились къ достоверности полученнаго ими извѣстія о томъ, что при Министерствѣ Финансовъ могло-бы даже состояться совѣщаніе по означенному выше вопросу, такъ какъ недавно еще послѣдовало оффиціальное сообщеніе о предстоящемъ съ навигаціи 1899 г. прекращеніи беспошлиннаго ввоза въ Сибирь иностранныхъ товаровъ, за исключеніемъ соли, каменнаго угля и нѣкоторыхъ необходимыхъ для золотопромышленности машинъ.

Задаваясь затѣмъ вопросомъ, какія-же случились съ тѣхъ поръ событія, которыя могли-бы измѣнить мнѣніе правительства о невыгодности иностранной эксплуатаціи народо-хозяйственныхъ интересовъ Россіи, «Московскія Вѣдомости» таковыми событіями считаютъ слезную будто-бы петицію, которую подали въ Министерство Финансовъ сибирскіе пароходовладѣльцы и въ которой они плачутся якобы на предстоящее имъ раззореніе и убытки отъ прекращенія беспошлинной доставки иностранныхъ товаровъ въ Сибирь.

«Московскія Вѣдомости» замѣчаютъ далѣе, что своекорыстная агитація сибирскихъ пароходовладѣльцевъ и слезница ихъ основаны на томъ, что Сибирская желѣзная дорога отняла-де у воднаго пути его грузы и потому, для сохраненія прежней высокой доходности пароходнаго промысла, правительство обязано доставить ему товары для перевозки, посредствомъ развитія непосредственныхъ торговыхъ сношеній Сибири съ западно-европейскими рынками, что всего легче достигается беспошлин-

нымъ ввозомъ иностранныхъ продуктовъ чрезъ устья рѣкъ Оби и Енисея.

Воскликая за симъ, что трудно даже представить себѣ аномалію въ нашей экономической политикѣ, которая произошла-бы, если-бы мы отдали Сибирь, эту богатѣйшую область Имперіи, въ эксплуатацію иностранной промышленности, «Московскія Вѣдомости» указываютъ затѣмъ, что продолженіе беспошлиннаго ввоза иностранныхъ товаровъ въ Сибирь, когда она прорѣзана рельсовымъ путемъ, представляющимъ всѣ удобства доставки собственныхъ нашихъ грузовъ, приобрѣло-бы уже характеръ контрабанднаго злоупотребленія.

Пояснивъ затѣмъ въ этой второй своей статьѣ: «Пароходовладѣльческая агитація въ Сибири», что едва-ли Сибирская желѣзная дорога отняла грузы у сибирскаго пароходства, такъ какъ число пароходовъ на сибирскихъ рѣкахъ не только не сокращается, а, напротивъ, увеличивается и что едва-ли господа пароходовладѣльцы, столь чутко относящіеся къ сокращенію ихъ прибылей, стали-бы усиливать свои перевозочныя средства, при невыгодности этого промысла, «Московскія Вѣдомости» заканчиваютъ эту статью слѣдующими авторитетными словами: «что-бы ни говорили сибирскіе пароходовладѣльцы, чѣмъ-бы ни прикрывали свою агитацію, правительство не можетъ удовлетворить ихъ домогательствъ и не поддастся на жалкія слова сибирскихъ водоходцевъ».

Въ третьей статьѣ: «Странное домогательство» (№ 35), «Московскія Вѣдомости» заявляютъ, что агитація въ пользу продолженія сѣвернаго *porto-franco*, съ непонятною силою охватившая въ последнее время Сибирь, рѣшительно не знаетъ никакихъ предѣловъ и что считается уже недостаточнымъ предоставить Англичанамъ беспошлинно наводнять своими произведеніями Зауральскую окраину и подрывать обрабатывающую промышленность Европейской Россіи, а требуется, для поддержанія англійской торговли, принести въ жертву даже доходность великой Сибирской желѣзной дороги.

Основаніемъ для такого рѣшительнаго заявленія «Московскимъ Вѣдомостямъ» послужило ходатайство нѣкоторыхъ сибирскихъ городовъ объ обложеніи привозимаго сѣвернымъ морскимъ путемъ кирпичнаго чая пошлиной, установленной для иркутской таможи, о болѣе-же серьезномъ заявленіи, сдѣланномъ по то-

му-же предмету московскими чаоторговцами и кяхтинскимъ купечествомъ «Московскія Вѣдомости» даже не обмолвились.

Пророчествуя затѣмъ, что «нужды и потребности» обширной сибирской окраины потребуютъ, вѣроятно распространенія этой льготы и на чай байховые, вмѣстѣ съ чѣмъ Сибирская желѣзная дорога и Добровольный флотъ лишатся грузовъ, а также явится недоборъ въ таможенныхъ пошлинахъ съ чая, «Московскія Вѣдомости» заканчиваютъ эту третью по счету свою статью такъ: «Вотъ идеалы, которые намъ указываютъ. Вотъ путь, по которому насъ хотятъ вести къ разоренію промышленности и къ убыткамъ казны. Повторяемъ, что этимъ вождельніямъ долженъ быть данъ скорый и твердый отпоръ».

«Московскія Вѣдомости», поставивъ себѣ задачей очистить вопросъ о сѣверномъ porto franco отъ тѣхъ элементовъ, которые кто-то постарался примѣшать къ нему, чтобы затемнить и запутать дѣло, сами внесли въ обсуждаемый вопросъ, очевидно по совершенному съ нимъ незнакомству, такое дѣйствительно затемненіе, что справедливость требуетъ разобраться въ приведенныхъ выше передовыхъ статьяхъ названной газеты, чтобы каждый, интересующійся вопросомъ, могъ вполне уяснить себѣ его сущность.

Прежде всего нельзя не удивляться, что «Московскія Вѣдомости» съ такимъ сомнѣніемъ отнеслись даже къ достовѣрности полученнаго ими извѣстія о предположенномъ при Министерствѣ Финансовъ совѣщаніи, съ участіемъ представителей торговли, промышленности и сибирскихъ городовъ, для обсужденія вопроса о беспошлинномъ ввозѣ нѣкоторыхъ иностранныхъ товаровъ къ устьямъ рѣкъ Оби и Енисея.

Если у насъ по весьма многимъ вопросамъ, часто не имѣющимъ даже сколько-нибудь серьезнаго значенія, созываются комиссіи, то что-же удивительнаго, что такой важный вопросъ, какъ вопросъ о сѣверномъ морскомъ пути, предположено было обсудить въ особомъ совѣщаніи? Сомнѣнія «Московскихъ Вѣдомостей» въ достовѣрности означеннаго извѣстія были такимъ образомъ совершенно напрасны и едва-ли стоило почтенной газетѣ выказывать такую чрезмѣрную впечатлительность.

Если въ совѣщаніе были приглашены, кромѣ представителей торговли и промышленности, и представители нѣкоторыхъ сибирскихъ городовъ, что кажется особенно непріятно «Московскимъ Вѣдомостямъ», такъ какъ представители эти должны

были заявить несогласныя, очевидно, съ газетою мнѣнія, то приглашеніе въ совѣщаніе названныхъ представителей, какъ лицъ, наиболѣе другихъ заинтересованныхъ въ данномъ вопросѣ, тоже казалось-бы вполне соотвѣтственнымъ, для выясненія всѣхъ обстоятельствъ дѣла, подлежаваго всестороннему обсужденію совѣщанія, и напрасно «Московскія Вѣдомости» пожелали видѣть въ этомъ обстоятельствѣ нѣчто исключительное, предусматривая даже отъ такого участія представителей сибирскихъ городовъ въ совѣщаніи серьезную опасность для интересовъ русской обрабатывающей промышленности.

«Московскія Вѣдомости», придавая, наконецъ, означенному вопросу несомнѣнно важное государственное значеніе, не потрудились, однако, хотя вкратцѣ познакомить читателей ни съ сущностью, ни съ положеніемъ дѣла, ни съ количествомъ ввоза сѣвернымъ путемъ нѣкоторыхъ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь, ни съ потерю казны отъ беспошлиннаго ввоза этихъ товаровъ, а совершенно голословно заявляютъ лишь, что сибирскіе рынки наводняются и заполняются иностранными беспошлинными товарами, что продолженіе беспошлиннаго ввоза въ Сибирь товаровъ пріобрѣтаетъ характеръ контрабанднаго злоупотребленія, что заявленія сибирскихъ водоходцевъ — одни жалкія слова, что ходатайства сибирскихъ городовъ ни на чемъ не основаны и что коренное сибирское крестьянское населеніе ни въ какой помощи не нуждается: живетъ - де богато, пьетъ чай по пяти разъ въ день и смѣется надъ «новоселомъ», ходящимъ въ лаптяхъ, подразумевая тутъ, очевидно, переселенцевъ.

Такое сообщеніе «Московскихъ Вѣдомостей», хотя и голословное, даетъ однако поводъ предполагать, что нашей отечественной промышленности дѣйствительно угрожаютъ бѣды и раззореніе и что необходимы немедленныя и строгія мѣры къ искорененію существующаго зла.

Сущность-же дѣла, которое вызвало со стороны «Московскихъ Вѣдомостей» такую тревогу и столько громкихъ фразъ, заключается въ слѣдующемъ:

Англичане добиваются, какъ извѣстно, установленія постоянныхъ торговыхъ сношеній съ Сибирью сѣвернымъ морскимъ путемъ и, въ виду трудностей этого пути, связаннаго къ тому же съ большимъ рискомъ, ходатайствуютъ о нѣкоторыхъ по-

ощреніяхъ по ввозу къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ нѣкоторыхъ европейскихъ товаровъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ и сибирское купечество, побуждаемое интересами края и нуждами промышленности, торговли и сельскаго хозяйства, переживающаго кризисъ (о чемъ къ сожалѣнію, неизвѣстно только, «Московскимъ Вѣдомостямъ»), желало-бы возможнаго развитія сказаннаго морскаго пути, при дарованіи оному нѣкоторыхъ льготъ по ввозу этимъ путемъ въ Сибирь нѣкоторыхъ товаровъ.

Сѣверный морской путь въ Сибирь, надо при этомъ замѣтить,—путь не новый, а старый и только нами забытый и заброшенный.

Плаваніе изъ Бѣлаго моря въ Сѣверный Ледовитый океанъ или къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ успѣшно начато было уже нѣсколько столѣтій тому назадъ сѣверными промышленными людьми, родоначальниками сибирскихъ купеческихъ родовъ, такъ что и принадлежитъ никому другому, какъ намъ, Русскимъ.

Если-бы Императоръ Петръ Великій не повторилъ запретительнаго указа темныхъ временъ подозрительной московской политики, не дозволявшей, изъ боязни иноземцевъ, означенныхъ плаваній, то и дѣло непосредственнаго сближенія Сибири съ Европой черезъ Обь и Енисей не находилось-бы нынѣ въ періодѣ почти возникновенія.

Особенный интересъ для насъ, Русскихъ, со времени возобновленія сѣвернаго морскаго пути въ 1875 г. профессоромъ Норденшильдомъ, представляютъ, несомнѣнно, экспедиціи, предпринятыя въ 1877, 1878 и 1879 гг. коммерціи совѣтникомъ А. К. Трапезниковымъ, нынѣ покойнымъ.

Желая собственнымъ опытомъ убѣдиться въ возможности доставки грузовъ сѣвернымъ морскимъ путемъ изъ Западной Европы въ Сибирь и обратно и тѣмъ способствовать экономическому развитію сѣвернаго края, А. К. Трапезниковъ отправилъ въ 1877 г. изъ Лондона собственный пароходъ «Луизу», который съ грузомъ европейскихъ товаровъ прошелъ Карское море и прибылъ благополучно въ Тобольскъ.

Затѣмъ въ 1878 году, построивъ въ Тюмени трехъ-мачтовую шхуну «Сибирь», онъ отправилъ на ней въ Лондонъ грузъ сала. Шхуна эта, также благополучно пройдя Карское море, дошла до Лондона, гдѣ, по освидѣтельствованіи ея обществомъ «Veritas», зачислена была въ списокъ судовъ I класса.

Столь счастливое начало еще новаго для Сибири морскаго дѣла не только давало надежду, что и дальнѣйшія такія предпріятія могутъ быть небезуспѣшны, но и нравственно обязывало А. К. Трапезникова, какъ онъ самъ говорилъ, продолжать начатыя опыты, для большаго убѣжденія въ возможности морскихъ торговыхъ сношеній Сибири съ Европой. Съ этою цѣлью А. К. Трапезниковъ, построилъ въ Тюмени еще три трехъ-мачтовыхъ шхуны: «Надежду», «Обь» и «Тюмень» и отправилъ ихъ въ 1879 г. въ Гамбургъ и Лондонъ, вмѣстѣ съ оставшимся въ то время въ Обской губѣ пароходомъ «Луиза», съ пшеницей, саломъ и спиртомъ.

Но эта экспедиція окончилась неудачно. Пароходъ «Луиза», вслѣдствіе случившейся съ нимъ 16 сентября 1878 г. аваріи и потери руля, былъ оставленъ на мели, а 1 августа 1879 г., во время сильной бури, затонулъ близъ Тазовской губы. Двѣ шхуны: «Надежда» со спиртомъ, и «Обь» съ пшеницей, дойдя благополучно до Новой Земли, не могли, однако, слѣдовать далѣе черезъ проливъ, который въ томъ году, будучи закрытъ льдами, остановилъ движеніе не только этихъ судовъ, но и отправленныхъ въ Сибирь изъ Европы. При такихъ обстоятельствахъ обѣ названныя шхуны остановились на зимовку близъ Байдаратской губы, гдѣ, вслѣдствіе сильнаго напора льдовъ, потерпѣли со всѣмъ ихъ грузомъ полное крушеніе: «Надежда» осенью 1879 г., а «Обь» весной 1880 г. Тогда-же погибла и послѣдняя шхуна «Тюмень», остававшаяся на мели въ Обской губѣ, причемъ оказалось возможнымъ спасти только часть груза, съ помощью парохода и людей, нарочно посланныхъ изъ Тобольска.

Таковъ былъ печальный результатъ опытовъ А. К. Трапезникова, предпринятыхъ имъ, какъ сказано выше, съ цѣлью изслѣдованія новаго морскаго пути, долженствовавшаго содѣйствовать экономическому развитію Западной Сибири.

Имя покойнаго А. К. Трапезникова въ дѣлѣ, столь важномъ, какъ непосредственное сближеніе Сибири съ Европой черезъ Обь, должно быть поставлено такимъ образомъ однимъ изъ первыхъ, и очень жаль, что оно такъ скоро забылось и объ экспедиціяхъ, А. К. Трапезниковымъ предпринятыхъ, нигдѣ даже не упоминается.

Между тѣмъ, покойный А. К. Трапезниковъ не только старался изслѣдовать сѣверный морской путь, но и осуществить

установленіе торговыхъ сношеній Сибири съ Европой исключительно при участіи русскихъ силъ и русскаго труда.

Всѣ четыре шхуны построены были имъ въ Тюмени русскими людьми, изъ отечественныхъ матеріаловъ, и вся команда приглашена была изъ Гайнажа. И если-бы послѣднюю экспедицію, предпринятую А. К. Трапезниковымъ, не постигла полная неудача, то мы несомнѣнно располагали-бы относительно сѣвернаго пути многими небезполезными свѣдѣніями, которыхъ у насъ, у Русскихъ, въ настоящее время, совсѣмъ нѣтъ *).

Послѣ А. К. Трапезникова никто изъ Русскихъ не предпринималъ уже никакихъ экспедицій черезъ Карское море въ Западную Европу, и всѣ дальнѣйшія попытки къ установленію непосредственныхъ сношеній Западной Европы съ Сибирью черезъ Ледовитый океанъ принадлежатъ, начиная съ 1879 года, Англичанамъ.

Но большинство и ими предпринятыхъ экспедицій, за время съ 1879 г. по 1887 г., окончилось результатами крайне неблагоприятными, причемъ изъ 19 отправленныхъ, на примѣръ, съ 1879 г. по 1884 г. пароходовъ достигли устья сибирскихъ рѣкъ только 4, а остальные должны были вернуться обратно. При этомъ въ навигаціи 1882, 1883 и 1884 гг. ни одинъ изъ иностранныхъ пароходовъ не могъ достигнуть сибирскихъ береговъ, въ зависимости отъ чего въ 1885 и 1886 гг. плаваній уже предпринято не было.

Съ 1887 года Англичане вновь снаряжаютъ торговыя экспедиціи въ Сибирь, которыя хотя съ извѣстными перерывами, продолжаются и по настоящее время, причемъ англійскимъ предпринимателямъ и нѣкоторымъ изъ русскихъ предоставлены были нашимъ правительствомъ по ввозу сѣвернымъ путемъ въ Сибирь нѣкоторыхъ европейскихъ товаровъ извѣстныя льготы.

Сущность таковыхъ льготъ съ 1887 года, именно со времени возобновленія плаваній чрезъ Карское море къ устьямъ сибир-

*) Для будущихъ изслѣдователей сѣвернаго морскаго пути, А. К. Трапезниковъ издалъ, впрочемъ, описаніе двухъ экспедицій въ устье Оби, предпринятыхъ въ 1876 и 1877 гг. и особой брошюрой—метеорологическія наблюденія, произведенныя шкиперомъ Раудсенъ съ $\frac{10}{22}$ сентября 1878 г. по $\frac{27 \text{ марта}}{8 \text{ апрѣля}}$ 1879 г. съ борта парохода „Луиза“.

скихъ рѣкъ, по 1897 годъ заключалась, въ общемъ, въ слѣдующемъ.

Разновременными Высочайше утвержденными Положеніями Комитета Министровъ разрѣшенъ былъ беспошлинный привозъ иностранныхъ произведеній къ устьямъ рѣкъ Оби и Енисея съ тѣмъ, чтобы: а) привозъ этотъ былъ ограниченъ нѣкоторыми лишь товарами и въ опредѣленномъ количествѣ, въ 1888 году по ближайшему усмотрѣнію министра Финансовъ, а въ слѣдующія навигаціи по соглашенію министра Финансовъ съ министромъ Государственныхъ Имуществъ, и б) чтобы для досмотра и выгрузки товаровъ, допускаемыхъ къ льготному привозу, былъ указанъ министромъ Финансовъ по соглашенію съ министромъ Путей Сообщенія и Иркутскимъ генералъ-губернаторомъ опредѣленный въ устьѣ р. Енисея пунктъ, каковымъ пунктомъ, для досмотра и выгрузки въ устьяхъ Енисея привозимыхъ туда чрезъ Ледовитый океанъ иностранныхъ товаровъ, назначено было село Голчиха.

Вслѣдствіе-же заявленія русскихъ фабрикантовъ и заводчиковъ, слѣдующіе предметы не были допущены къ беспошлинному пропуску: 1) иностранный сахаръ; 2) готовое платье; 3) мануфактурный товаръ; 4) сукно и драпъ; 5) полотно; 6) сода каустическая и кальцинированная; 7) стекло и стеклянные издѣлія 8) спиртъ, хлѣбное и другое вино и крѣпкіе напитки; 9) пиво, эль и портеръ; 10) табакъ и сигары; 11) чай; 12) патентованныя лѣкарства и 13) литографическіе камни, книги и предметы печати.

За симъ за упомянутое время сдѣланы были слѣдующія въ отношеніи нѣкоторыхъ лицъ исключенія по ввозу въ Сибирь иностранныхъ товаровъ.

Въ 1896 году министромъ Финансовъ, «въ виду ходатайства великобританскаго подданнаго Мойра и во вниманіе къ затруднительности доставки моремъ товаровъ къ берегамъ Сибири и желательности привлеченія по этому пути грузовъ», разрѣшенъ былъ названному лицу привозъ кирпичнаго чая (сколько неизвѣстно), съ оплатой по тарифу Иркутской таможи, такъ какъ оплата привозимаго этимъ путемъ кирпичнаго чая пошлиною по европейскому тарифу представлялась отяготительною, затѣмъ сахара и вина по европейскому тарифу, остальныхъ товаровъ беспошлинно.

Въ ноябрѣ того-же года разрѣшенъ былъ привозъ енисейскому купцу Тонконогову въ Енисейскъ 200 мѣстъ байховаго и 1000 мѣстъ кирпичнаго чая съ оплатою ихъ по тарифу Иркутской-же таможи и пропускъ 15.000 пуд. рельсъ для Ленскаго золотопромышленнаго товарищества въ Олекминскомъ округѣ Якутской области.

Засимъ, вслѣдствіе поступившихъ ходатайствъ отъ купцовъ Файнберга и Помуса относительно разрѣшенія имъ ввоза чая, Министерство Финансовъ въ декабрѣ 1896 года разрѣшило вообще, впредь до общаго пересмотра чайныхъ тарифовъ, привозъ моремъ въ сѣверную Сибирь всѣхъ сортовъ чая, съ оплатой ихъ пошлинами по тарифу Иркутской таможи, причемъ въ основаніе сей льготы положено было то соображеніе, что сѣверный морской путь по своей трудности и опасности не можетъ будто-бы явиться значительнымъ конкурентомъ монгольскому пути.

О таковыхъ допущенныхъ въ отношеніи чая льготахъ по привозу его сѣвернымъ путемъ московскіе чаоторговцы впервые извѣстились, однако, чрезъ московскій биржевой комитетъ только въ половинѣ февраля 1897 года, причемъ нашли несомнѣнно весьма выгоднымъ получать чай означеннымъ путемъ, въ особенности байховые, и приступили, было, уже къ заказу чаевъ въ Китаѣ. Но въ половинѣ марта 1897 года имъ объявлено было черезъ биржевой-же комитетъ, что г. министръ Финансовъ по отношенію къ байховымъ чаямъ по сѣверному пути отмѣнилъ примѣненіе допущенной было льготы, съ привлеченіемъ ихъ къ оплатѣ пошлиной по общеевропейскому тарифу, т. е. 21 руб. зол. съ пуда. Относительно-же кирпичнаго чая предположенная льгота была сохранена.

Въ Юнѣ 1897 года происходило при Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ особое совѣщаніе, которое подвергло вопросъ объ условіяхъ пропуска товаровъ въ сѣверную Сибирь новому обсужденію и пришло къ объявленнымъ впоследствии нижеслѣдующимъ, одобреннымъ г. министромъ Финансовъ, положеніямъ.

Въ отношеніи навигаціи 1897 года: привозъ чрезъ Карское море къ устьямъ рѣкъ Оби и Енисея иностранныхъ товаровъ, за исключеніемъ патентованныхъ лѣкарствъ, литографскихъ камней и предметовъ печати, которыхъ къ привозу вовсе не дозволять, разрѣшить на примѣнявшихся до настоящаго времени

условіяхъ, именно: сахаръ и издѣлія изъ него, табакъ, спички, спиртъ и вино, чай, кромѣ кирпичнаго, мануфактурный товаръ, полотняныя, суконныя и шерстяныя издѣлія и соду—съ оплатою по общеевропейскому таможенному тарифу, чай, кирпичный — по тарифу Иркутской таможни, остальные-же товары — беспошлинно, съ испрошеніемъ, однако, на каждый такой привозъ особаго разрѣшенія министра Финансовъ и министра Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ.

Въ отношеніи будущихъ навигацій: объявить чрезъ подлежащіе биржевые комитеты заинтересованному купечеству, для руководства при послѣдующихъ выпискахъ этимъ путемъ иностранныхъ товаровъ, что, начиная съ 1898 г., къ привозимымъ морскимъ путемъ въ сѣверную Сибирь иностраннымъ товарамъ будетъ примѣняться общеевропейскій таможенный тарифъ, съ исключеніями лишь для соли и угля, установленными по отношенію къ Архангельскому порту, и съ допущеніемъ къ беспошлинному привозу иностранныхъ машинъ и орудій производства, необходимыхъ для золотопромышленнаго дѣла въ Сибири, въ предѣлахъ, опредѣляемыхъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ соглашеніемъ министровъ Финансовъ и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ предложено было озаботиться установленіемъ къ навигации 1898 года досмотра привозимыхъ моремъ въ устья сибирскихъ рѣкъ иностранныхъ товаровъ и надзора за могущей возникнуть въ тѣхъ мѣстностяхъ контрабандой.

Подобное распоряженіе не могло, конечно, не видоизмѣнить надеждъ сибирскаго купечества и другихъ заинтересованныхъ въ дѣлѣ лицъ, которые полагали, что если только въ послѣдніе годы установилась прочная увѣренность въ постоянной доступности и проходимости сѣвернаго пути, то только теперь и насталъ моментъ къ торговому обмѣну Сибири предметами сельскаго ея хозяйства съ рынками Западной Европы и въ справедливомъ предположеніи, что малоцѣнные сибирскіе продукты только тогда могутъ находить сбытъ за границей, когда они будутъ облагаемы однимъ, а не двойнымъ тарифомъ, что несомнѣнно должно было-бы случиться, если-бы прибывающія въ Сибирь суда приходили съ балластомъ, а не съ товаромъ, и возбудили ходатайство о выясненіи всѣхъ условій настоящаго дѣла, вслѣдствіе чего вопросъ объ условіяхъ торговаго обмѣна сѣвернымъ морскимъ путемъ и послужилъ за послѣднее время

предметомъ совѣщанія при Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ, въ достовѣрности созыва котораго такъ сомнѣвались «Московскія Вѣдомости».

Прежде чѣмъ перейти къ выясненію сдѣланныхъ по означенному вопросу заявленій, послужившихъ предметомъ совѣщанія, посмотримъ: а) сколько-же судовъ пришло къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ, со времени возобновленія плаваній черезъ Карское море, именно съ 1887 года? б) сколько привезено ими товаровъ за это время и какихъ? и в) сколько Государственное Казначейство потеряло пошлинъ отъ разрѣшенія беспошлиннаго ввоза товаровъ?

Это несомнѣнно самыя существенныя данныя, которыя имѣютъ коренное значеніе въ дѣлѣ, столь обезпокоившемъ «Московскія Вѣдомости», и которыя должны служить основаніемъ для наиболѣе правильнаго рѣшенія возбужденнаго вопроса.

Отвѣтомъ на поставленные выше вопросы можетъ послужить слѣдующая наглядная таблица, изъ которой возможно сразу ознакомиться съ общимъ положеніемъ и результатами сѣвернаго морскаго пути какъ для Сибири, такъ и для отечественной промышленности, которая столь ревниво оберегается отъ сѣвернаго porto-franco.

Годы.	Количество судовъ, дост. уст. сиб. рѣкъ.	Количество ввоза въ пудахъ.	Сумма причитавшихся пошлинъ въ руб. зол.
1887	1	11.108	2.000
1888	1	въ слѣдствіе неприбытія пароходовъ изъ Енисея, иностр. суда возвра- тились съ грузомъ обратно.	—
1889	1		—
1890	3	30.800	32.000
1891	—	—	—
1892	—	— ¹⁾	—
1893	6	100.000	—
1894	3	2.650	4.000
1895	2	17.145	12.000
1896	2	38.821	24.000
1897	9	290.000	133.000
		изъ нихъ 154.388 пуд. кирп. чая, оплаченнаго пошлиной.	
За 11 лѣтъ 28 с.		490.424 п.,	около 207.000 р. з.
		изъ нихъ 90.000 пуд. рельсъ для сиб. жел. дороги; 154.388 п. кирп. чая, оплач. пошлиной и 246.036 п., разн. тов. беспошлинно.	

¹⁾ Эта экспедиція состояла изъ трехъ русскихъ судовъ: колеснаго парохода „Лейтенантъ Малыгинъ“, винтоваго парохода „Лейте-

По поводу этихъ статистическихъ данныхъ «Московскія Вѣдомости» могутъ, пожалуй замѣтить, что едва-ли эти данныя отвѣчаютъ дѣйствительности, въ томъ предположеніи, что въ отношеніи привоза въ Сибирь сѣвернымъ путемъ иностранныхъ товаровъ правильный таможенный досмотръ установить невозможно, почему вмѣстѣ съ разрѣшенными къ привозу товарами могутъ поступать и товары къ привозу недозволенные. Но подобное предположеніе можетъ относиться не къ одному сѣверному пути, а ко всякой границѣ, черезъ которую производится ввозъ; между тѣмъ приведенныя выше свѣдѣнія согласуются какъ съ данными Министерства Финансовъ такъ и подробнымъ матеріаломъ, тщательно собраннымъ на мѣстѣ, почему едва-ли въ сказанныхъ свѣдѣніяхъ можетъ быть какой-либо особый статистическій пробѣлъ. Такимъ образомъ за весь наиболѣе оживленный періодъ сношеній Сибири сѣвернымъ морскимъ путемъ съ Европой находилась какъ видно изъ приведенной таблицы, въ плаваніи и достигли устьевъ сибирскихъ рѣкъ 28 судовъ, доставившихъ товаровъ, которые разрѣшены были къ беспошлинному ввозу, 246.036 пуд., что составляетъ, въ среднемъ, около 22.300 пуд. въ годъ, а сумма причитавшихся въ казну съ сихъ товаровъ пошлинъ до 207.000 р. зол. или, въ среднемъ, не считая пошлины за грузъ для Сиб. жел. дороги, какъ казенный, 18.818 р. въ годъ.

Результаты эти нельзя назвать, казалось-бы, блестящими, и едва-ли Англичане могли извлечь какую-либо ничтожную даже пользу отъ своихъ рискованныхъ операцій.

Затѣмъ и количество ввезенныхъ за 11 лѣтъ товаровъ въ Сибирь сѣвернымъ морскимъ путемъ должно было-бы, повидимому, убѣдить всякаго, что едва-ли можно толковать о какомъ-то, какъ утверждаютъ «Московскія Вѣдомости» наводненіи и за полненіи Сибири беспошлинными европейскими товарами, которыхъ ввезено за 11 лѣтъ всего 246,036 пуд. или около 22,300 пуд. въ годъ, между тѣмъ какъ привозъ по одной Уральской дорогѣ на станцію «Тура», достигъ, на примѣръ, въ 1897 г., по недавно опубликованнымъ свѣдѣніямъ 3,029.378 пуд., не

нантъ Овцынъ“ баржи „Лейтенантъ Скуратовъ“ и трехъ иностранныхъ судовъ: „Orestes“, „Blancather“ (съ туристами Англичанами) и построеннаго въ Англійи парохода „Минусинскъ“, на которыхъ и доставлено 90.000 пуд. рельсъ для Сибирской жел. дороги и до 10.000 пуд. машинъ съ незначительнымъ количествомъ товаровъ.

считая того огромнаго количества товаровъ, которое направляется теперь въ Сибирь, по магистральной Сибирской линіи.

Но, быть можетъ, ввозъ этотъ, хотя и ничтожный, послужилъ къ подрыву хотя какой-либо отдѣльной отрасли отечественной промышленности? Отвѣтъ на это можетъ дать перечень товаровъ ввезенныхъ въ устья Оби и Енисея.

Изъ беспошлинныхъ товаровъ преимущественно нижеслѣдующіе ввезены были въ Сибирь въ томъ или другомъ незначительномъ, конечно, количествѣ за указанное выше время: изъ металловъ—жельзо и сталь, металлическія издѣлія, нѣкоторыя машины и части машинъ, желѣзныя цѣпи, канаты, точильные камни, керосинъ, масло оливковое, цементъ, сельди, рисъ, разные консервы, соль, сода, свѣчи, перецъ, сардины, гарпіусъ и нѣкоторые химическіе продукты.

Такъ какъ наибольшій ввозъ въ Сибирь европейскихъ товаровъ былъ собственно въ 1890, 1896 и 1897 гг., то приведемъ и болѣе подробный перечень этихъ товаровъ.

Въ 1890 г. ввезено было, какъ упомянуто выше, 30,800 пуд., на общую, по имѣющимся свѣдѣніямъ, сумму 368,184 р., именно, жизненныхъ припасовъ на 24,108 р.; сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ на 130,076 р. и издѣлій на 214,000 р.

Вотъ подробный списокъ «этихъ предметовъ ввоза»:

Соль	пуд.	2,220
Крахмалъ	»	358
Рисъ обдѣланный	»	497
Конфекты и варенья	»	578
Пряники, печенья и пр.	»	288
Паштеты и приправы	»	855
Ремни приводные	»	113
Льняная и пеньковая пряжи	»	57
Жельзо листовое и сортовое.	»	660
Жельсть въ листахъ	»	609
Сталь сортовая и полосовая.	»	638
Ртуть	»	32
Керосинъ, астралинъ и пр.	»	5,570
Экстракты: индиговый и пр.	»	604
Лаки масляные	»	109
Масла: оливковое и др. растительныя	»	1,132
Составныя лѣкарства	»	65
Жельзныя и стальныя издѣлія кузнеч. раб.	»	545

04992

Принадлежности желѣзныхъ дорогъ	пуд.	1,137
Жел. и стальные издѣлія; котел. работы	»	170
Жел. и ст. изд. въ штукѣ болѣе 5 фун.	»	838
Провол. издѣлія жел. и стальные до $\frac{1}{4}$ д.	»	203
» » желѣзные и стальные	»	970
Ножевой товаръ въ оправѣ изъ мет. комп.	»	38
Косы, серпы и пр.	»	337
Канаты	»	1,100
Цементъ.	»	800
Инструменты ручные для ремеслъ	»	236
Разнаго рода машины и аппараты	»	6,497
Столярныя и токарныя работы	»	222
Бумага для письма	»	639
Духи, туалетный уксусъ и пр.	»	70
Игрушки дѣтскія	»	56
Принадлежности для письма и пр.	»	27
Клавикорды, піанино и пр.	шт.	10
Очки, лорнеты и пр. и пр.	пуд.	346

Главнѣйшіе предметы ввоза въ пудахъ за 1896 и 1897 гг. были слѣдующіе:

Въ 1896 г.: сода—6,317; гарпіусь—4,301; свѣчи—3,205; машины и части машинъ—2,592; рисъ—1,574; перецъ—1,326; желѣзо—935; сардины—604 и пр.

Въ 1897 г.: желѣзо — 16,948; цементъ — 15,297; гарпіусь—13,721; перецъ—3,482; сардины—2,053 и пр.

Приведенный перечень товаровъ, ввезенныхъ въ Сибирь долженъ, казалось-бы, тоже пояснить, что такой ввозъ не только не могъ нанести какого-либо ущерба или вреда отечественной промышленности, но едва-ли и могъ хотя сколько-нибудь отразиться на ней, а потому едва-ли даже есть хоть доля справедливости въ утвержденіи «Московскихъ Вѣдомостей», что мы жертвуемъ интересами русскихъ фабрикантовъ и заводчиковъ въ пользу англійскихъ промышленниковъ и наводняемъ Сибирь иностранными товарами.

Посмотримъ теперь, въ чемъ заключались «безпочвенная агитация» представителей сибирскихъ городовъ, «жалкія слова сибирскихъ водоходцевъ» и заявленія, послѣдовавшія относительно ввоза въ Сибирь морскимъ путемъ кирпичнаго чая.

Въ общемъ, заявленія представителей сибирскихъ городовъ и сибирскаго купечества о желательности поддержать сѣверный морской путь сводятся, главнымъ образомъ къ слѣдующему.

Установленіе правильныхъ ежегодныхъ сношеній Сибири съ Западной Европой сѣвернымъ морскимъ путемъ принесло-бы несомнѣнную пользу цѣлому краю и правильному развитію въ немъ торговли и промысловъ.

Хлѣбородіе земель въ нѣкоторыхъ наиболѣе населенныхъ округахъ Сибири, въ связи съ сильнымъ переселенческимъ туда движеніемъ, даетъ весьма значительные избытки земледѣльческихъ продуктовъ, которые крайне нуждаются въ сбытѣ и, какъ обезцѣненные нынѣ дальностью разстоянія, отъ рынковъ сбыта— въ дешевомъ, возможно, провозѣ.

Едва-ли сибирскіе сельско-хозяйственные продукты найдутъ себѣ особенный сбытъ съ установленіемъ усиленнаго даже движенія по Сибирской жел. дорогѣ, такъ какъ внутренніе наши рынки въ сибирскомъ хлѣбѣ, этомъ главнѣйшемъ источникѣ вывоза, потребности не имѣютъ и сами стремятся къ отпуску своего за границу; а затѣмъ даже самый минимальный жел.-дорожный тарифъ едва-ли можетъ конкурировать съ морскимъ фрахтомъ.

Разработка естественныхъ богатствъ нашего отдаленнаго сѣвернаго края, можетъ начаться только при существованіи морскаго пути, какъ единственно для нихъ возможнаго и дешеваго сбыта.

Вывозу за границу сѣвернымъ морскимъ путемъ сибирскихъ товаровъ, само собою разумѣется, долженъ былъ-бы, по мнѣнію представителей сибирскихъ городовъ и сибирскаго купечества сопутствовать и ввозъ въ Сибирь хотя-бы нѣкоторыхъ европейскихъ товаровъ, иначе пришлось-бы налагать на малоцѣнные сельско-хозяйственные продукты Сибири двойной фрахтъ, что было-бы, конечно, почти равносильно запрещенію вывоза этихъ продуктовъ.

Исходя изъ всего этого, представители сибирскихъ городовъ и купечества указывали на желательность продолженія нѣкоторыхъ дарованныхъ уже льготъ по ввозу иностранныхъ товаровъ въ Сибирь морскимъ путемъ, на извѣстный еще срокъ: машинъ, какъ для золотопромышленности, такъ и для обрабатывающей промышленности вообще, равно и нѣкоторыхъ предметовъ народнаго хозяйства, при чемъ, по мнѣнію означенныхъ представителей сравнительная дешевизна ввозимыхъ товаровъ могла-бы регулировать и существующія нынѣ въ Сибири на эти товары цѣны.

Вмѣстѣ съ тѣмъ представители сибирскихъ городовъ и купечества заявляли, что ввозъ иностранныхъ товаровъ въ Сибирь, по своимъ ничтожнымъ сравнительно размѣрамъ, ни въ какомъ случаѣ не могъ бы вредно отразиться на нашей отечественной промышленности какъ заводской, такъ и фабричной, совершенно основательно при этомъ замѣчая, что г. министръ Финансовъ во всякое время могъ бы, наконецъ, и воспретить беспошлинный ввозъ тѣхъ или другихъ товаровъ, такъ какъ списки испрашиваемыхъ ко ввозу товаровъ должны быть представляемы на его, министра Финансовъ, благоусмотрѣніе.

«Жалкія слова» сибирскихъ водоходцевъ сводятся къ слѣдующему.

Съ открытіемъ движенія по Сибирской жел. дор., дѣятельность пароходства по рр. Западной Сибири сильно сократилась, вмѣстѣ съ тѣмъ фрахтъ за 3.000 верстъ воднаго пути упалъ до 8 коп. съ пуда. При такомъ положеніи дѣла, пароходныя предприятия должны неминуемо пасть.

Между тѣмъ, пароходство по рр. Западной Сибири создавалось съ большими усиліями въ теченіе нѣсколькихъ десятилѣтій и за время своего существованія пережило уже не мало тяжелыхъ годинъ.

Умѣстно также упомянуть, что у пароходства этого, кромѣ неоспоримыхъ заслугъ, оказанныхъ имъ въ свое время, смѣло можно сказать, всей Сибири и всему ея населенію, есть нѣкоторая и государственная заслуга. Такъ, оно въ теченіе навигацій 1893—1895 гг. перевезло для Сибирской желѣзной дороги въ разные пункты различнаго груза (рельсъ, скрѣпленій, мостоваго желѣза, паровозовъ, вагоновъ, платформъ, цемента и пр.) свыше 7.000.000 пудовъ, чѣмъ и способствовало ускоренію сооруженія и открытія великаго пути, при чемъ пароходоладельцами, съ принятіемъ на ихъ счетъ страхованія грузовъ, назначенъ былъ слѣдующій фрахтъ: Тюмень-Омскъ (1627 верстъ) 11 коп. съ пуда; Тюмень-Кривошеково (свыше 2600 верстъ) 18 коп. и Тюмень-Ачинскъ (3170 верстъ, этотъ путь считается и тяжелымъ, и рискованнымъ)—34 коп. съ пуда, считая за громоздкіе предметы вдвое, между тѣмъ какъ за доставку грузовъ, напримѣръ, по Амуру, гдѣ плаваютъ не меньшее количество пароходовъ, чѣмъ и по Оби, для Забайкальскаго участка Сибирской-же желѣзной дороги уплачивается фрахтъ за разстояніе 2500 верстъ до 88 коп. за рельсы, а за громоздкіе предметы 1 р. 76 коп. съ пуда,

т. е. въ пять разъ больше назначеннаго «западно-сибирскими водоходцами», независимо страховой преміи за грузы и выданныхъ управленіемъ Сибирской жел. дороги на постройку пароходовъ по Амуру авансовъ, напимѣръ, Амурскому обществу пароходства и торговли въ 750.000 рублей, почему и не удивительно, что это общество за предоставленіе ему на доставку 5.000.000 пуд. груза для Забайкальской жел. дороги уплатило въ С.-Петербургѣ какому-то комиссіонеру свыше 8 коп. съ пуда за комиссію, что съ 5.000.000 пуд. составляетъ сумму свыше 400.000 рублей несомнѣнно казенныхъ-же денегъ *)

Единственная надежда западно-сибирскихъ водоходцевъ всегда была на хлѣбные грузы. Но хлѣбъ, привезенный въ Тюмень, по причинѣ высокаго, почти запретительнаго тарифа Уральской жел. дороги, находилъ за послѣдніе годы лишь мѣстный сбытъ, почему дальнѣйшій привозъ его въ Тюмень сдѣлался невозможнымъ; въ Тюмени-же на складѣ находилось за послѣдніе годы хлѣба, безъ всякаго движенія, до 5.000.000 пудовъ.

Получилось безвыходное положеніе: для пароходовладѣльцевъ въ отсутствіи грузовъ для перевозки; для хлѣботорговцевъ въ паденіи цѣнъ на хлѣбъ и въ невозможности выручить безъ убытка затраченный на покупку его капиталъ; для крестьянъ хлѣбопашцевъ—въ невозможности сбыта хлѣбовъ, которые пали поэтому въ мѣстахъ производства до баснословно низкихъ цѣнъ, напр. бѣлотурка до 35—32 коп. за пудъ, тогда какъ стоимость производства пшеницы самимъ хлѣбопашцамъ обходилась дороже, не считая подвозки хлѣба къ пристанямъ.

Въ 1897 году впервые, въ видѣ опыта, представлялась возможность отправить въ Европу сѣвернымъ морскимъ путемъ съ англійской экспедиціей около 180.000 пуд. пшеницы и овса, что и давало пароходовладѣльцамъ надежду, что хотя это дѣло можетъ современемъ упрочиться, развиться и оживить дѣятельность края, вмѣстѣ съ чѣмъ нашло-бы естественно нѣкоторую себѣ работу и мѣстное пароходство **).

*) Мы кое-что слышали объ этомъ возмутительномъ дѣлѣ. Надо-бы его поизслѣдовать. Ред.

**) Что число пароходовъ по рр. Западной Сибири увеличивается, о чемъ категорически заявляютъ „Московскія Вѣдомости“, это положительный вымыселъ; напротивъ большинство пароходовладѣльцевъ готово, хотя-бы съ громадными потерями, продать свои пароходы. Авт.

Западно-сибирскіе пароходовладѣльцы, по совокупности интересовъ не только пароходства, но и сибирскаго земледѣлія, промышленности и торговли, считали-бы полезнымъ поддержать сѣверный морской путь предоставленными ему нѣкоторыми льготами, иначе торговый обмѣнъ между Сибирью и иностранными рынками едва-ли когда упрочится, если не прекратится совсѣмъ.

Назначая-же за 4000 верстъ воднаго пути отъ Барнаула до Находки, гдѣ долженъ происходить на Оби размѣнъ грузовъ между морскими и рѣчными судами, фрахтъ въ 16 коп. съ пуда, — не обогощеніе и не корыстные какіе-либо виды имѣли «сибирскіе водоходцы», а единственно желательность развитія полезной для Сибири торговли, такъ какъ каждый мало-мальски понимающій пароходное дѣло признаетъ, что фрахтъ въ 16 коп. за 4000 верстъ пути минимальный, особенно если принять во вниманіе, что въ низовьяхъ Оби на разстояніи 750 верстъ нѣтъ пока человѣческаго жилья, причемъ пароходы на весь этотъ путь, туда и обратно, вынуждены запасаться даже топливомъ.

Засимъ пароходовладѣльцы, въ предположеніи, что для досмотра товаровъ, привозимыхъ сѣвернымъ морскимъ путемъ, должна быть устроена таможня, ходатайствовали объ устройствѣ таковой въ Тюмени, какъ въ виду общихъ удобствъ, такъ и потому, что досмотръ товаровъ на сѣверѣ весьма задержалъ-бы передвиженіе ихъ къ мѣстамъ назначенія и даже лишилъ-бы возможности сдѣлать это передвиженіе въ теченіе одной навигаціи.

Вотъ, въ общихъ чертахъ заявленія, сдѣланныя со стороны «сибирскихъ водоходцевъ» и едва-ли заявленія эти можно назвать «жалкими словами», какъ это дѣлаютъ «Московскія Вѣдомости».

Сдѣланное, наконецъ, московскими чаоторговцами и кяхтинскимъ купечествомъ заявленіе относительно ввоза сѣвернымъ морскимъ путемъ кирпичнаго чая, каковое заявленіе представляется несомнѣнно наиболее серьезнымъ, нежели высказанное представителями сибирскихъ городовъ мнѣніе по тому-же предмету, и о которомъ «Московскія Вѣдомости» не обмолвились ни однимъ словомъ, заключается въ томъ, чтобы на ввозимый къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ кирпичный чай, назначена была пошлина не по тарифу иркутской таможни, а двойная, сравнительно съ установленной для этой таможни.

Мотивомъ къ такому ходатайству послужила большая неравномѣрность стоимости кирпичнаго чая, доставленнаго сѣвернымъ путемъ и чрезъ Монголію, каковая неравномѣрность поставила торговлю этимъ продуктомъ сразу въ довольно затруднительныя условія, и торговцы кирпичнымъ чаемъ вынуждены были уже на Нижегородской ярмаркѣ минувшаго года взять порядочный на тѣ чай убытокъ, причемъ положеніе съ этими чаями несомнѣнно еще болѣе осложнилось-бы, если-бы изъ общаго количества чая, отправленнаго для сѣвернаго пути, почти половина не погибла на пароходѣ «Аденъ».

Всѣ эти заявленія, какъ извѣстно, и послужили предметомъ занятій совѣщанія, созваннаго при Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ.

Совѣщаніе это пришло, какъ сообщаетъ Торгово-Промышленная Газета (№ 23) къ заключенію о желательности:

I. Допустить на 5-ти-лѣтній срокъ къ привозу къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ: соль, каменный уголь и машины, какъ сельско-хозяйственныя, такъ и необходимыя для оборудованія фабрикъ и заводовъ, — безпошлинно.

II. Кирпичный чай съ пошлиной пять руб. зол. съ пуда, и

III. Всѣ остальные предметы ввоза пропускать съ пошлиной по европейскому тарифу.

Окончательное рѣшеніе этого вопроса будетъ зависѣть, конечно, отъ министра Финансовъ и высшихъ государственныхъ нашихъ учрежденій, въ которыя должно быть внесено соотвѣтственное по настоящему дѣлу представленіе.

И если только вопросъ, столь встревожившій «Московскія Вѣдомости», будетъ окончательно рѣшенъ въ предположенномъ совѣщаніемъ смыслѣ, то несомнѣнно нашей промышленности не угрожаетъ никакого раззоренія, никакой бѣды, а вмѣстѣ съ тѣмъ не понесетъ никакого ущерба и Государственное Казначейство, такъ какъ двойная пошлина, сравнительно съ тарифомъ Иркутской таможни на кирпичный чай, о чемъ ходатайствуютъ сами чаоторговцы, вѣроятно вполне возмѣститъ нѣкоторыя предположенныя тарифныя льготы по ввозу машинъ.

Но чѣмъ-бы ни кончилось настоящее дѣло, позволительно заглянуть нѣсколько и впередъ, чтобы уяснить, можетъ-ли сѣверный морской путь, при существующемъ положеніи, развиваться и оправдать возлагаемая на него надежды?

Изъ предположенныхъ къ безошлинному привозу къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ товаровъ, соль и каменный уголь едва-ли могутъ составить значительный предметъ ввоза, такъ какъ соль, напримѣръ, во-всемъ Обскомъ бассейнѣ продается отъ 4 до 13 коп. пудъ, а очищенная на устроенномъ для того въ Тюмени заводѣ—20 коп. пудъ, цѣна-же на каменный уголь въ разныхъ пунктахъ Западной Сибири тоже опредѣляется въ значительно меньшей суммѣ, нежели одинъ морской фрахтъ до сибирскихъ береговъ.

Сколько поидеть сѣвернымъ путемъ чая, конечно, неизвѣстно, но во всякомъ случаѣ едва-ли болѣе 50.000 ящиковъ или 250,000 пудовъ. Если предположить затѣмъ, что въ такомъ-же количествѣ пудовъ опредѣлится ввозъ всякаго рода машинъ а также и товаровъ съ пошлиной по европейскому тарифу, всего такимъ образомъ груза до 500,000 пудовъ, то слѣдовательно и вывозъ сибирскихъ продуктовъ за-границу сѣвернымъ путемъ долженъ будетъ ограничиться не болѣе, какъ полумилліономъ пудовъ, что на Обскую и Енисейскую системы вмѣстѣ, составитъ для каждаго района до 250,000 пуд. въ годъ.

Столь незначительный вывозъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ изъ Сибири на внѣшніе рынки, конечно, мало оживилъ-бы сибирскую промышленность и торговлю, но все-же и такой вывозъ лучше, чѣмъ никакого.

Нельзя, однако, не замѣтить при этомъ, что сѣверный морской путь, при такомъ положеніи дѣла, все-же останется для насъ навсегда чуждымъ и мы, Русскіе, никогда не ознакомимся съ условіями его плаванія.

Если-же для насъ путь этотъ могъ-бы представлять не одинъ только географическій интересъ, а имѣть и экономическое значеніе, какъ новая артерія для нашей внѣшней торговли, то никто другой, какъ мы, Русскіе, и только мы должны-бы сдѣлаться и его хозяевами, изучить его (каковыя опыты и предприняты были А. К. Трапезниковымъ), а затѣмъ установить и развить по этому пути возможную торговлю.

Казалось-бы, мы имѣемъ къ этому и всѣ средства:

Наше Общество Добровольнаго флота, пользующееся ежегоднымъ отъ казны пособіемъ въ 600.000 рублей, и товарищество Архангельскаго Мурманскаго пароходства, получающее помилъную плату за поддержаніе срочныхъ пароходныхъ сообщеній въ Ледовитомъ океанѣ и Бѣломъ морѣ

высше 270,000 рублей въ годъ, независимо отъ другихъ разныхъ оказываемыхъ правительствомъ этому товариществу льготъ и поощреній, могло-бы въ значительной степени способствовать установленію правильныхъ ежегодныхъ сообщеній Сибири сѣвернымъ путемъ съ заграничными рынками.

Добровольный флотъ, не безъ пользы при этомъ для себя, могъ-бы доставлять, на примѣръ, кирпичные чай изъ Китая къ одному изъ сѣверныхъ нашихъ портовъ и передавать затѣмъ этотъ грузъ товариществу Архангельско-Мурманскаго пароходства, а это послѣднее могло-бы доставлять грузъ къ устьямъ Сибирскихъ рѣкъ и принимать тамъ съ рѣчныхъ пароходовъ партіи сибирскихъ товаровъ какъ для потребностей нашего сѣвернаго побережья, такъ и для заграничныхъ рынковъ.

На первое время трудно, конечно, ожидать, чтобы названнаго общество и товарищество могли установить по этому пути значительное движеніе, но по крайней мѣрѣ путь этотъ, когда-то нами Русскими открытый, а потомъ запрещенный и забытый, вновь сдѣлался-бы русскимъ достояніемъ, а, главное, мы освоились-бы съ условіями плаванія въ немъ.

Теперь-же всѣ ключи отъ этого роднаго намъ пути находятся въ рукахъ гг. Виггинса, Мойра и Байфорда, изъ которыхъ послѣдній поэтому и могъ смѣло заявить, на примѣръ, одному недавно посѣтившему его лицу, показывая на свою контору: «Вотъ тамъ у меня всѣ данныя о сѣверномъ пути въ Сибирь, данныя, которыхъ нигдѣ не достать».

О совершенномъ незнакомствѣ нашемъ съ сѣвернымъ морскимъ путемъ заявилъ въ бывшемъ недавно при Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ совѣщаніи и адмиралъ Макаровъ, который, между прочимъ, сообщилъ, что Англичане находящіяся у нихъ карты сѣвернаго пути и всѣ касающіяся онаго замѣтки тщательно оберегаютъ и никому не показываютъ.

Сѣверный морской путь современемъ несомнѣнно и долженъ, и будетъ имѣть для насъ значеніе и чѣмъ ближе мы съ нимъ ознакомились-бы, тѣмъ важнѣе могли-бы быть для насъ его результаты.

Мы не должны забывать при этомъ, что Англичане достигли, не только устье Оби и Енисея, но они плавали и въ Лену, а въ нынѣшнемъ году представитель фирмы А. И. Громовой на небольшомъ сравнительно параходѣ «Лена» достигъ уже устья рѣки Яна (восточнѣе Лены на 400 верстъ), такъ что путь по

всему Сѣверному Ледовитому океану можно считать въ извѣстное, конечно, время года доступнымъ и проходимымъ.

Несомнѣнно, путь этотъ трудный и мало еще изслѣдованный но онъ данъ намъ самой природой и если только онъ можетъ быть призванъ къ жизни, то и желательно, чтобы онъ остался въ нашихъ рукахъ, а не принадлежалъ иностранцамъ.

Высказывая нѣкоторыя пожеланія относительно установленія регулярныхъ постоянныхъ сношеній Сибири съ Западной Европой сѣвернымъ морскимъ путемъ, исключительно при содѣйствіи русскихъ силъ, настоящей замѣткой имѣлось однако, главнымъ образомъ въ виду освѣтить нѣсколько интересующее весьма многихъ дѣло о сѣверномъ морскомъ пути въ Сибирь и отвѣтить «Московскимъ Вѣдомостямъ» на приведенныя в чалѣ замѣтки три передовыя ихъ весьма громкія статьи, въ которыхъ почтенная газета воюетъ, повидимому, съ вѣтряными мельницами, утверждая о какомъ-то наводненіи и заполненіи Сибири иностранными товарами, разореніи отечественной промышленности и большихъ потеряхъ Государственнаго Казначейства чего въ дѣйствительности совсѣмъ нѣтъ, а кстати пояснить взглядъ Московскихъ Вѣдомостей и на заявленія, сдѣланныя по означенному вопросу со стороны представителей сибирскихъ городовъ и «сибирскихъ водоходцевъ», каковыя заявленія кажутся почтенной газетѣ лишь «жалкими словами». Не относится-ли скорѣе это выраженіе къ названнымъ тремъ статьямъ самихъ «Московскихъ Вѣдомостей»?

Викторъ Кельинъ.

Значеніе для Сибири морскаго пути.

(Докладъ Особому Совѣщанію при Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ Министерства Финансовъ).

Занимающій насъ вопросъ касается самыхъ насущныхъ экономическихъ интересовъ сельскаго населенія Сибири: съ одной стороны—сбыта хлѣба внѣ Россіи, а съ другой—привоза кирпичнаго чая, чернаго, и обыкновеннаго, и нѣкоторыхъ другихъ строго опредѣленныхъ предметовъ, для потребностей того-же сельскаго населенія.

Всѣмъ намъ хорошо извѣстно, что въ Сибири, въ годы урожаяевъ, остается много свободнаго хлѣба, составляющаго главный, а мѣстами и единственный промыселъ сельскаго населенія; но продать его по цѣнамъ, хотя сколько нибудь подходящимъ къ существующимъ гдѣ нибудь на Волгѣ или въ другихъ мѣстахъ Россіи, невозможно. Неодолимыми препятствіями къ установленію сносныхъ цѣнъ на хлѣбъ, служатъ дальнія разстоянія большихъ рынковъ сбыта и существующіе тарифы и фрахты значительно превышающіе стоимость продукта на мѣстѣ сбора. Даже въ настоящее время, когда цѣна хлѣбу въ Сибири, сравнительно съ прежнимъ, нѣсколько повысилась, и то провозъ, чуть не удваиваетъ цѣну *). Предшествующіе два года, были живыми свидѣтелями грустнаго положенія торговли хлѣбомъ въ Западной Сибири, когда разныхъ хлѣбовъ лежало въ Тюмени

*) Въ Тюмени: рожь 35 к., овесъ 33 к., пшеница 60 к.

„ Челябинскѣ: рожь 45 к., овесъ 46 к., пшеница 73 к.

Тарифъ желѣзной дороги обходится:

Отъ Тюмени	въ Москву . . .	2516 вер.	31,77
„	„ Ригу . . .	3427 „	39,24
„ Челябинска	„ Москву . . .	1974 „	27,54
„	„ Ригу . . .	2891 „	35,09

неподвижно $4\frac{3}{4}$ милл. пудовъ и цѣна на нихъ, понижаясь, доходила: ржи и овсу до 22 коп., пшеницѣ русской 42 коп. При такихъ цѣнахъ и мѣстному жителю земледѣльцу, и вновь прибывшему, изъ внутренней Россіи, переселенцу, рѣдко остается хоть что нибудь за его трудъ въ теченіе цѣлаго года, а зачастую получается, только возвратъ стоимости сѣмянъ, корма скота, а трудъ его самого и семьи пропадаетъ даромъ.

Кромѣ вывоза этихъ своихъ основныхъ продуктовъ земледѣлія, Сибирь нуждается также въ болѣе удобномъ и выгодномъ сбытѣ за границу большаго количества мѣстнаго сырья, провозимаго теперь, не только черезъ всю Западную Сибирь, но и черезъ всю центральную Россію, для сбыта ихъ на европейскіе рынки въ Германію, Англію, Америку и Турцію. Я укажу здѣсь только на главные изъ этого разряда товаровъ:

Кожи—яловыя, конскія, опойковыя, овчины, козлины, мерлушки.

Рухлядь—бѣлка, зайчина и пр. пр.

Шерсть—джебага, овечья, верблюжья и коровья.

Разное—волось, грива, щетина, масло коровье, медъ, мясо скотское и баранье, ленъ, конопля, пакля, сѣмя льняное, рыба, кишки и пр. пр.

Все это относится къ одной сторонѣ вопроса—сбыту главныхъ продуктовъ сибирскаго сельскаго населенія. Другая сторона не менѣе важная, касается пріобрѣтенія сельскимъ населеніемъ нѣкоторыхъ продуктовъ потребленія, изъ которыхъ для самаго бѣднаго класса, какъ русскаго, такъ и инородческаго занимаетъ, послѣ хлѣба, первое мѣсто, суррогатъ питанія, замѣняющій зачастую иную горячую пищу—это кирпичный чай. До какой степени важенъ этотъ чай для всей Сибири и Урала, показываетъ намъ сравнительная степень ввоза въ Россію двухъ видовъ чаевъ—байховаго рассыпного и кирпичнаго. Я не имѣю подъ руками официальныхъ данныхъ о количествѣ ящиковъ и фунтовъ ввозимаго въ Россію чая изъ Китая, Цейлона и Явы. Но въ «Вѣстникѣ Финансовъ» *), имѣется сводъ цифръ о привозѣ чая черезъ Кяхту въ суммахъ рублей, хотя и безъ указанія вѣса:

*) № 25 1896 г. и 20-й 1897.

	въ тысячахъ рублей.			
	1893	1894	1895	1896
Байховаго	7.640	7.148	8.873	9.075
Кирпичнаго чернаго . . .	2.652	4.357	4.750	5.327
„ обыкновен.	971	640	408	863
„ плиточнаго	267	472	685	822
	<u>11.530</u>	<u>12.617</u>	<u>14.716</u>	<u>16.087</u>

Переложить стоимость въ рубляхъ, въ пуды и фунты, не зная нормы принятой оцѣнки, очень затруднительно. Посему невольно приходится прибѣгнуть къ частному подсчету; ввозъ чая черезъ Кяхту былъ:

съ 1885 г. по 1895 г. средній за годъ.

Байховаго чая	141.256	ящик.	по 3 п. 30 ф.	= 530.000	пуд.
Кирпичнаго черн.	130.148	„	„ 5 „ 15 „	= 690.000	„
„ обыкновен.	27.958	„	„ 4 „ 30 „	= 130.000	„
„ плиточ.	12.468	„	„ 4 „ — „	= 50.000	„
	<u>311.830</u>				<u>1,400.000</u> пуд.

За послѣдній годъ, сезона 1896—97 гг.

Байховаго черн.	170.183	ящик.	по 3 п. 30 ф.	= 640.000	пуд.
Кирпичн. „	151.455	„	„ 5 „ 15 „	= 815.000	„
„ обыкновен.	24.846	„	„ 4 „ 30 „	= 118.000	„
„ плиточ.	12.400	„	„ 4 „ — „	= 49.000	„
	<u>358.884</u>				<u>1,622.000</u> пуд.

По свѣдѣніямъ гг. Токмакова, Молоткова и К^о въ Ханькоу видно, что куплено всего для Россіи чая:

Байховаго	въ 1896 г.	607 тыс. полуящ.	или 42 милл. ф.
„	„ 1897 „	531 „	„ „ 38 „
Кирпичнаго	„ 1896 „	334.227 ящиковъ	„ 55 „
„	„ 1897 „	349.545 „	„ 60 „

Сопоставляя общія количества въ фунтахъ того и другого чая мы выводимъ заключеніе, что весь итогъ кирпичнаго чая превышаетъ подобный-же итогъ байховаго на 30%, не смотря на то, что байховый чай потребляетъ вся Россія, а кирпичный—только Сибирь, Уралъ и мѣстности по лѣвой сторонѣ Волги, начиная отъ Казани.

Изъ этихъ данныхъ ясно видно, до какой степени важенъ для Сибирскаго населенія кирпичный чай и какъ полезно хотябы небольшое удешевленіе его стоимости на мѣстѣ потребленія. Сибирская желѣзная дорога, безъ сомнѣнія, въ этомъ случаѣ

окажетъ нѣкоторую услугу, сокративъ время перевозки и удешевивъ провозную плату,—но отнюдь не на столько, сколько можетъ дать морская сѣверная перевозка. Но Сибирская дорога нисколько не поможетъ вывозу хлѣба изъ Сибири, исключая, развѣ тѣхъ годовъ, когда хлѣбъ въ Европѣ будетъ очень дорогъ, а въ Сибири—очень дешево. Возить-же изъ Сибири хлѣбъ въ Европу по рѣкамъ Сибирскимъ и сѣверными морями, не возя оттуда никакого груза—это налагать на хлѣбъ три фрахта рейсовъ: рѣчнаго до устьевъ рѣкъ и двухъ морскихъ, изъ Лондона до устьевъ тѣхъ-же рѣкъ и обратно. Всего этого не могутъ вынести хлѣбные товары, даже если фрахты будутъ втрое, вчетверо дешевле противъ фрахтовъ навигаціи истекшаго года. По этому является невыносимымъ везти водою въ Европу изъ Сибири пудъ хлѣба, чтобы не везти оттуда въ Сибирь такой-же пудъ какихъ нибудь товаровъ.

Единственнымъ, по мнѣнію моему исходомъ, разрѣшающимъ такую трудную задачу въ смыслѣ безусловной пользы для сельскаго сибирскаго населенія, не задѣвая рѣзко торговыхъ интересовъ средней Россіи—это допустить къ привозу сѣвернымъ путемъ нѣкоторые товары нужные для того-же сельскаго населенія, оградивъ ихъ соразмѣрной пошлиною. Привозъ безъ пошлины допустить только для сѣмянъ полевыхъ и товаровъ русскаго производства. На первомъ планѣ станетъ кирпичный чай черный и обыкновенный, для котораго не трудно подыскать такую норму пошлины, чтобы возможно стало примирить интересы казны съ интересами чайной кяхтинской торговли и ввести нѣкоторыя ограниченія для самихъ чаоторговцевъ.

Мнѣ кажется, что двойная пошлина на чай кирпичный противъ существующей въ Иркутскѣ, т. е. 5 р. зол. съ пуда вполне достаточна для того, чтобы не причинять убытка вѣковой торговлѣ чаемъ ведущейся черезъ Сибирь, а обязательство для каждаго лица отправляющаго ящикъ чая сѣвернымъ путемъ, ввозить два такихъ-же ящика чрезъ Иркутскую таможену въ тотъ-же сезонъ года,—можетъ удержать всю эту торговлю въ рукахъ русскаго торговаго сословія.

Этимъ способомъ былъ-бы положенъ предѣлъ ввоза сѣвернымъ путемъ кирпичнаго чая, въ предѣлахъ до 100 тыс. ящиковъ или 500 тыс. пудовъ груза. Принимая во вниманіе всѣ слагаемыя цифры: стоимость, пошлину, фрахтъ, расходы и страхованіе, а также и выигрышъ во времени,—кирпичный черный

чай обходился-бы тогда за ящикъ въ 200 фун. netto на 3—5 р. дешевле противъ чая провезеннаго Сибирью, и это былъ-бы выигрышъ для потребителя и регуляторъ для цѣнъ чая сухопутнаго привоза, не говоря уже о томъ, что для столькихъ-же пудовъ обезпеченъ будетъ вывозъ хлѣба.

Затѣмъ я убѣжденъ, что можно допустить къ привозу съ пошлиною нашего европейскаго таможеннаго тарифа и съ пошлиной уменьшенной, нѣкоторые простые товары составляющіе насущную потребность сельскаго сибирскаго населенія, на примѣръ:

I. Со скидкой съ пошлины 30% противъ Европейскаго таможеннаго тарифа:

Свинецъ, олово, цинкъ, сталь, чугуны, цементъ, чугуны въ дѣлѣ, чугуны ковкіе, жести, сортовое желѣзо, листовое желѣзо, сталь листовая, дробь, издѣлія изъ стали, сельско-хозяйственныя орудія, издѣлія изъ желѣза, проволока до № 25, гвозди, вилы, топоры, серпы, косы, утюги, ухваты, сошники, мотыги, наковальни, кочерги, вьюшки, сковороды, грабли, крючки рыболовные, сѣру, селитру, бѣлила, сурикъ; канаты веревочные, шпильки деревянные, тигли глиняные, трубы глиняныя, доски аспидныя; ворвань, гарпіусъ, индиго, масло деревянное, апельсины, овощи, рисъ, кильки, сельди, кофе и пр.

II. Безъ пошлины:

Нѣкоторыя сельско-хозяйственныя орудія и машины, точила.

Сѣмена травъ: клевера, люцерны, вики, конскаго зуба, тимофѣвки.

Сѣмена хлѣбныя: пшеницу, рожь, овесъ, ячмень, кукурузу.

Ульи пчелиныя.

Живыя растенія.

Черенки садовыя,

и, конечно, всѣ товары русскаго производства

и III. Съ пошлиною европейскаго таможеннаго тарифа всѣ остальные товары.

Всѣхъ этихъ товаровъ (кл. I—III) съ проектированной мною пошлиной и безъ пошлины, полагаю, было-бы ввозимо ежегодно 500—700 тыс. пудовъ, что вмѣстѣ съ чаемъ кирпичнымъ могло-бы составить грузъ до 1 милл. 200 тыс. пудовъ. Кромѣ прямой и непосредственной пользы потребителямъ, это дало-бы хорошую работу Западно-Сибирскому пароходству для двухъ рѣчныхъ рейсовъ—хлѣба и сырья изъ Сибири и товаровъ разныхъ европейскихъ въ обратный рейсъ отъ пристани Находка.

Мнѣ могутъ возразить, что казна, допуская ввозъ сѣвернымъ путемъ кирпичнаго чая, отниметъ этимъ грузы у Сибирской желѣзной дороги. Согласенъ съ этимъ, но надо помнить, что въ любомъ балансѣ прихода и расхода денегъ главную роль играетъ то сальдо, которое заключаетъ счетъ. Казна потеряетъ валовой доходъ тарифа на всемъ участкѣ Западно-Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути, лишаясь груза чая до 500 тыс. пудовъ на сумму 750 тыс. рублей; но та-же самая казна выиграетъ на тарифѣ Уральской желѣзной дороги 325 тыс. рублей. Прибавьте къ этому увеличенную пошлину по 3 р. 75 к. съ пуда,—1,875 тыс. рублей и весь итогъ дохода казны составитъ 2,200 тыс. рублей. Вычитая изъ него потерю груза въ 750 тыс. руб., казна будетъ въ концѣ концовъ, имѣть сальдо выигрыша 1,350 тыс. рублей.

Сводя все вышеизложенное, я заключаю мое предложеніе въ слѣдующихъ положеніяхъ:

Необходимо допустить къ привозу сѣвернымъ путемъ въ устья рѣкъ Оби и Енисея нѣкоторые европейскіе товары съ такимъ распредѣленіемъ:

а) Кирпичный черный и обыкновенный чай съ пошлиною въ Тюмени и Красноярскѣ съ пуда 5 р. золотомъ и съ обязательствомъ владѣльца чая, ввозить въ Россію чрезъ русскія восточныя таможни 2 ящика на каждый ящикъ чая одинаковаго вѣса ввезеннаго тѣмъ-же лицомъ сѣвернымъ морскимъ путемъ.

б) Всѣ товары, поименованные въ кл. I съ уменьшенной пошлиной на 30% противъ русскаго европейскаго таможеннаго тарифа.

в) Всѣ товары, поименованные въ кл. II безъ пошлины

и г) Остальные всѣ товары съ пошлиною европейскаго таможеннаго тарифа.

Николай Чукмалдинъ.

