

ОЧЕРКЪ XII.

СПЛОШНОЙ СИБИРСКОЙ РЕЛЬСОВОЙ ПУТЬ.

Дальнѣйшія предложенія относительно сооруженія сибирской желѣзной дороги.—Закладка дороги во Владивостокѣ.—Стоимость и значеніе этого сооруженія



*Пройдутъ года и ты, страна родная,
Во всей красѣ могучей расцвѣтешь!
Минуетъ ночь—и, свѣтъ зари встрѣчая,
Отгонишь ты видѣній сонныхъ ложь...
Благословенъ для дремлющаго края
Подобный лигъ, какъ страсти первой дрожь!*

ОМУЛЕВСКИЙ.

два-ли не самому графу Муравьеву-Амурскому принадлежит первая мысль о великомъ сибирскомъ рельсовомъ пути. Съ занятіемъ устьевъ Амура въ 1850 году и въ особенности послѣ удачныхъ экспедицій самого гр. Муравьева внизъ по Амуру, стали выясняться неудобства Амурскаго лимана для входа въ рѣку, и потому тогда же возникла мысль воспользоваться прекраснымъ заливомъ Де-Кастри въ Татарскомъ проливѣ и соединить его съ Софійскомъ на Амурѣ колесною дорогою съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи обратить ее въ желѣзную. Изысканіе въ этой мѣстности и проектъ такой дороги были исполнены въ 1857 году полковникомъ Романовымъ, но самой дорогѣ не суждено было осуществиться за недостаткомъ средствъ. Одновременно съ этимъ, въ 1857 году, являлся и проектъ англійскаго инженера Дуля. Послѣдній задумалъ провести конно-желѣзную дорогу отъ Нижняго-Новгорода черезъ Казань и Пермь до одного изъ сибирскихъ портовъ Тихаго океана. Предложеніе это не было подкрѣплено никакими расчетами.

Въ прекрасномъ трудѣ департамента торговли и мануфактуръ министерства финансовъ, подъ заглавіемъ «Сибирь и великая сибирская желѣзная дорога», подробно изложено все теченіе вопроса о сооруженіи названной дороги. Мы не вдаемся въ подробности этого дѣла, такъ какъ въ настоящее время оно можетъ представлять лишь историческій интересъ. 21 февраля 1891 г. вопросъ о сооруженіи великаго сибирскаго желѣзнодорожнаго пути былъ разрѣшенъ въ томъ смыслѣ, чтобы приступить въ томъ-же году къ сооруженію непосредственнымъ распоряженіемъ казны желѣзной дороги отъ ст. Миассъ, строящейся златоустовско-миасской линіи до Челябинска и къ производству изысканій отъ Челябинска до Томска или иного пункта средне-сибирскаго участка. Наконецъ, съ Высочайшимъ рескриптомъ,

даннымъ 17 марта 1891 года на имя Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича, нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора, было выражено:

«Повелѣвъ нынѣ приступить къ постройкѣ сплошной черезъ всю Сибирь желѣзной дороги, имѣющей соединить, обильныя дарами природы, Сибирскія области съ сѣтью внутреннихъ рельсовыхъ сообщеній, Я поручаю Вамъ объявить таковую волю Мою, по вступленіи Вами вновь на русскую Землю, послѣ обозрѣнія иноземныхъ странъ Востока. Вмѣстѣ съ тѣмъ возлагаю на Васъ совершеніе во Владивостокѣ закладки, разрѣшеннаго къ сооруженію на счетъ казны и непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства, Уссурійскаго участка Великаго Сибирскаго рельсоваго пути.

«Знаменальное участіе Ваше въ начинаніи предпринимаемаго Мною сего, истинно народнаго дѣла, да послужитъ новымъ свидѣтельствомъ душевнаго Моего стремленія облегчить сношенія Сибири съ прочими частями Имперіи и тѣмъ явить сему краю, близкому Моему сердцу, живѣйшее Мое попеченіе о мирномъ его преуспѣяніи».

Этимъ окончательно и безповоротно рѣшенъ вопросъ о проведеніи великаго сибирскаго желѣзнодорожнаго пути, слишкомъ треть столѣтія занимавшій собою вниманіе правительства и общества.

Опредѣленно выраженная въ этомъ рескриптѣ Высочайшая воля положила предѣлъ многолѣтнимъ колебаніямъ и сомнѣніямъ относительно выполненія упомянутаго громаднаго сооруженія, и правительство приняло всѣ мѣры къ возможно успѣшному осуществленію этого благого начинанія, имѣющаго полное право занять одно изъ первыхъ мѣстъ въ ряду самыхъ крупныхъ и самыхъ важныхъ предпріятій истекающаго столѣтія не только въ нашемъ отечествѣ, но и въ цѣломъ мірѣ.

Приведенный рескриптъ былъ обнародованъ Великимъ Княземъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, нынѣшнимъ Государемъ Императоромъ, 12 мая 1891 года во Владивостокѣ, и тогда-же Его Высочествомъ былъ положенъ первый камень этого великаго сооруженія. Въ томъ же году начались усиленныя изысканія съ запада и съ востока, и вскорѣ явилась возможность установить слѣдующій порядокъ сооруженія великаго сибирскаго желѣзнодорожнаго пути. Осуществленіе предпріятія было распределено на три очереди, при чемъ къ первой была отнесена постройка западно-сибирскаго участка отъ Челябинска до р. Оби, протяженіемъ въ 1328 верстъ и средне-сибирскаго участка отъ р. Оби до г. Иркутска, протяженіемъ въ 1754 версты, а также окончаніе находившагося въ постройкѣ участка Владивостокъ-Графская и постройки соединительной линіи между уральскою-горнозаводскою и сибирскою желѣзными дорогами. Ко второй очереди отнесена постройка участковъ отъ Графской до Хабаровска въ 347 верстъ и отъ станціи Мысовской, начальнаго пункта линіи по ту сторону Байкала до Стрѣтенска, въ 1009 верстъ. Къ третьей очереди отнесена постройка Кругобайкальской линіи—292 версты и отъ Стрѣтенска до Хабаровска—около 2000 верстъ. Сооруженія первой очереди должны быть окончены не позже 1900 года. Порядокъ этотъ былъ Высочайше утвержденъ 10 декабря 1892 года.

Въ 1891 и 1892 годахъ приступлено къ постройкѣ двухъ крайнихъ участковъ: западно-сибирскаго и южно-уссурійскаго, а въ 1893 году начаты работы по сооруженію части средне-сибирскаго участка отъ рѣки Оби до города Красноярска, при чемъ постройку южно-уссурійскаго участка предположено было закончить въ 1894 году, а остальныхъ названныхъ участковъ—въ 1896 году. Затѣмъ въ 1895 году будутъ начаты работы по сооруженію Сѣверно-Уссурійскаго участка, а въ 1896 году—остальной части Средне-Сибирской желѣзной дороги отъ города Красноярска до города Иркутска и окончены въ 1898 году на первомъ и въ 1900 году на второмъ участкахъ; въ 1899 году предполагается приступить къ постройкѣ Забайкальскаго и Амурскаго, а въ 1900 году—Кругобайкальскаго участковъ, сооруженіе которыхъ предполагается закончить въ 1904 году. Такимъ образомъ, постройку непрерывной



Постройка сибирской железной дороги.

железнодорожной чрезъ всю Сибирь линіи, длиною вмѣстѣ съ вѣтвями въ 7,112 верстѣ, предполагается исполнить въ теченіе 12 лѣтъ, считая съ 1893 года.

Сибирская желѣзная дорога, прорѣзывая на своемъ громадномъ протяженіи самыя разнообразныя въ топографическомъ отношеніи мѣстности, не можетъ быть подведена подъ одинъ общій техническій типъ и нуждается, въ видахъ уменьшенія строительной стоимости, въ извѣстныхъ облегченіяхъ техническихъ условій вообще и для горной мѣстности въ особенности, въ основаніе сихъ облегченій и упрощенія принято, однако, начало хорошей и прочной постройки съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи, по мѣрѣ надобности, достраивать и дополнять необходимое, но отнюдь не перестраивать дороги.

Предѣльные уклоны на равнинныхъ участкахъ допущены отъ 0,006 до 0,008 и предѣльные радиусы закругленій въ 250 саж., на горныхъ же участкахъ предѣльные уклоны приняты отъ 0,013 до 0,0174 и радиусы—въ 120 саж.

Земляное полотно предположено въ одинъ путь нормальною шириною въ насыпяхъ въ 2,35 саж., а въ выемкахъ—въ 2,20 саж. Нормальная пологость откосовъ насыпей и выемокъ, до извѣстной высоты ихъ, въ обыкновенныхъ грунтахъ назначена въ $1\frac{1}{4}$.

Для пропуска водъ подъ полотномъ дороги и для перехода рѣкъ будутъ устроены чугунныя и каменные трубы и деревянные мосты; послѣдніе во всѣхъ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ этому не будетъ препятствовать сильный ледоходъ или свойство грунта; на большихъ-же рѣкахъ предполагается устроить постоянные мосты съ каменными опорами и металлическимъ верхнимъ строеніемъ. Всѣ пути предполагается уложить рельсами типа 18 фунтовъ въ погонномъ футѣ на слоѣ балласта, толщиной до 0,125 саж. подъ подошвою рельса. Помѣщенія для дорожныхъ мастеровъ, ремонтныхъ артелей и сторожей, т. е., казармы, полу-казармы и сторожевые дома, будутъ устроены деревянные, изъ лѣса всѣхъ породъ, самой простой конструкціи и примѣняясь, по возможности, къ типамъ мѣстныхъ построекъ, — деревянные зданія будутъ безъ фундаментовъ, на деревянныхъ или каменныхъ столбахъ. Всѣ, вообще, переѣзды имѣются въ виду оставить не охраняемыми, за исключеніемъ лишь таковыхъ въ городахъ и въ большихъ населенныхъ пунктахъ.

Наибольшее разстояніе между станціями допущено въ 50 верстѣ, что соотвѣтствуетъ пропускной способности въ 3 пары поѣздовъ; для доведенія же пропускной способности до 7 паръ поѣздовъ въ сутки на главномъ пути между станціями оставлены горизонтальные участки для устройства впослѣдствіи, когда встрѣтится надобность, полустанцій и разъѣздовъ.

Отдѣльныя пассажирскія зданія кирпичныя или деревянныя, возможно меньшихъ размѣровъ, будутъ устроены лишь на тѣхъ станціяхъ, гдѣ можно ожидать значительнаго количества пассажировъ или гдѣ требуется устройство буфетовъ; во всѣхъ же прочихъ пунктахъ для потребностей станціонной службы и для случайныхъ пассажировъ будутъ отведены незначительныя помѣщенія въ жилыхъ домахъ.

Подвижной составъ для сибирской желѣзной дороги предполагается приобрести въ количествѣ, необходимомъ для обращенія по дорогѣ трехъ паръ воинскихъ поѣздовъ въ сутки, въ составѣ 60 осей, изъ коихъ одна пара смѣшанная—изъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ; паровозы назначены восьми-колесные, пассажирскіе вагоны—частью восьми-колесные и частью шести-колесные, а товарные вагоны—четыре-колесные.

Въ виду важности водоснабженія для пропускной способности дороги и затруднительнаго усиленія его впослѣдствіи, таковое предполагается устроить только на станціяхъ, т. е., въ разстояніяхъ до 50 верстѣ, но съ количествомъ воды, достаточнымъ для пропуска 7 паръ поѣздовъ. Для усиленія же водоснабженія, когда это окажется необходимымъ, на перегонахъ между станціями могутъ быть поставлены дополнительныя водоснабженія простѣйшаго типа.

На основаніи этихъ техническихъ условій составлено предварительное исчисленіе стои-

мости сооруженія великой сибирской желѣзной дороги, которая, вмѣстѣ съ рельсами, скрѣпленіями, подвижнымъ составомъ и постоянными мостами чрезъ большія рѣки, будетъ составлять не менѣе 350,210,482 руб.

Это исчисленіе, однако, не обнимаетъ всѣхъ расходовъ, обусловливаемыхъ осуществленіемъ этого предпріятія. Чтобы описываемая постройка могла легче удовлетворить своимъ многоразличнымъ назначеніямъ, признано полезнымъ одновременно и въ связи съ сооруженіемъ магистральной линіи содѣйствовать осуществленію ряда другихъ вспомогательныхъ предпріятій, имѣющихъ цѣлью съ одной стороны облегченіе и удешевленіе постройки самой дороги, съ другой—усиленіе экономического и культурнаго вліянія ея на благосостояніе Сибири. Въ числѣ вспомогательныхъ предпріятій на первомъ планѣ стоитъ постройка соединительной вѣтви между сибирскою и уральскою желѣзными дорогами, чтобы при сооруженіи главной линіи возможно шире воспользоваться произведеніями уральскихъ горныхъ заводовъ. Затѣмъ имѣется въ виду постройка рѣчныхъ пристаней и проведеніе къ нимъ вѣтвей; улучшеніе сибирскихъ рѣкъ въ видахъ облегченія подвоза строительныхъ матеріаловъ; содѣйствіе развитію пароходства по рѣчнымъ системамъ, соприкасающимся съ сибирскою дорогою и могущимъ войти съ нею въ прямую связь; установленіе пути черезъ Сѣверный океанъ къ устьямъ Оби и Енисея; содѣйствіе колонизаціи сибирскихъ земель въ районѣ тяготѣнія къ дорогѣ; поддержка желѣзо-дѣлательныхъ заводовъ, которые могутъ возникнуть въ предѣлахъ Сибири по близости къ желѣзнодорожной линіи; производство топографическихъ съемокъ по направленію дороги; образованіе геологическихъ партій для продолженія начатаго уже геологическаго изслѣдованія страны; всестороннее описаніе Амурской области и пр. и пр.

На осуществленіе этихъ вспомогательныхъ предпріятій въ періодъ времени, опредѣленный для окончанія строительныхъ работъ на участкахъ первой очереди и въ связи съ производствомъ этихъ работъ, предназначено изъ строительныхъ кредитовъ сибирской желѣзной дороги до 14 милліоновъ руб. Съ приступомъ къ работамъ на участкахъ второй и третьей очереди, по всей вѣроятности, точно также будутъ назначены на вспомогательныя предпріятія особыя суммы, не включенныя въ выше приведенномъ исчисленіи стоимости великаго сибирскаго пути.

Громадная затрата, вызываемая сооруженіемъ великаго сибирскаго желѣзнодорожнаго пути, который, вѣроятно, долго еще не будетъ выгоднымъ въ узко-коммерческомъ значеніи этого слова, находитъ себѣ объясненіе въ тѣхъ многочисленныхъ и не поддающихся прямому арифметическому учету выгодахъ, которыя косвенно могутъ быть достигнуты государствомъ съ осуществленіемъ упомянутаго грандіознаго предпріятія. Несомнѣнно, что ближайшимъ препятствіемъ къ культурному развитію Сибири было отсутствіе правильныхъ путей сообщенія, съ одной стороны—между наиболее важными въ административно-промышленномъ отношеніи центрами Сибири, съ другой—между Сибирью и Европейскою Россіей. Слѣдовательно, съ устраненіемъ этого главнаго затрудненія сами собою отпадаютъ и причины, задерживавшія столь долгое время правильное заселеніе этой обширной и богато надѣленной природою области и подъемъ культурнаго развитія ея аборигеновъ и колонизаторовъ. Въ самомъ дѣлѣ, великая сибирская желѣзная дорога, прорѣзая всю Сибирь на протяженіи 7,112 верстъ, захватываетъ чрезвычайно обширную полосу, ширину которой никакъ нельзя принять менѣе 100 верстъ по обѣимъ сторонамъ линіи, а всего, слѣдовательно, около полутора милліона квадратныхъ верстъ. Это обширное пространство, превосходящее территорію всей центральной Европы,—Германіи, Австро-Венгріи, Голландіи, Бельгіи и Даніи,—лежитъ въ среднихъ географическихъ широтахъ и въ почвенно-климатическомъ отношеніи представляетъ всѣ условія, благопріятствующія развитію земледѣлія, сельскаго хозяйства и связанныхъ съ ними промысловъ. Достоинно вниманія, что, при счастливомъ выборѣ направленія великаго желѣзнодорожнаго пути, связывающаго плодородныя земли Западной Сибири и отдаленнаго Уссурійскаго края, захватываются также и наиболее богатые мѣсторожденія благородныхъ металловъ. Затѣмъ, если припомнить,

что нынѣ принятое направленіе связываетъ обширные бассейны многоводныхъ рѣкъ: Оби, Енисея и Амура, а отчасти и Лены, то нельзя не согласиться, что сооружаемая дорога дастъ громадный толчекъ всему экономическому развитію края и вызоветъ къ жизни много новыхъ отраслей производительной дѣятельности.

Обращаясь за симъ къ ближайшему вліянію сооруженія великаго рельсоваго пути на разныя стороны промышленно-экономической жизни Сибири, необходимо остановиться на слѣдующемъ. Прежде всего здѣсь бросается въ глаза, что намѣченный путь прорѣзываетъ вдоль тѣ богатыя степи—Ишимскую, Барабинскую и Кулундинскую,—которыя издавна славятся своимъ плодородіемъ, служа житницей Западной Сибири. Достаточно было даже открытія уральской желѣзной дороги, чтобы вызвать въ поименованныхъ степяхъ усиленную дѣятельность и направить значительные хлѣбные грузы на западъ, отчасти къ портамъ Балтійскаго моря. Если такъ велико было вліяніе уральской дороги, связанной съ этими мѣстами лишь водянымъ сообщеніемъ, то непрерывный желѣзнодорожный путь, соединяющій ихъ съ общеоустьемъ Имперіи, долженъ вызвать еще большее оживленіе земледѣльческой дѣятельности. При богатыхъ почвенно-климатическихъ условіяхъ производительныя силы земли привлекутъ къ себѣ больше народу и косвенно послужатъ цѣлямъ правильной колонизаціи страны.

Во многихъ мѣстахъ Европейской Россіи въ послѣдніе годы, вслѣдствіе естественнаго роста населенія, замѣчается превышеніе рабочихъ рукъ, и систематически возрастающій вслѣдствіе этого контингентъ малоземельныхъ крестьянъ, давно уже обращаетъ на себя вниманіе правительства. Желая по возможности урегулировать распредѣленіе земель между крестьянами и обезпечить малоземельныхъ необходимымъ количествомъ земель, правительство признало полезнымъ принять рядъ мѣръ, чтобы съ одной стороны заселить пустующія нынѣ плодородныя мѣста, а съ другой—дать правильное примѣненіе силамъ малоземельныхъ крестьянъ, составляющихъ для государства тяжелое бремя и требующихъ отъ него усиленныхъ заботъ.

Въ этихъ видахъ переселенцамъ бесплатно отводятся въ упомянутыхъ мѣстахъ свободныя казенныя земли, для нихъ установленъ удешевленный тарифъ для передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ они пользуются денежными ссудами отъ казны и кромѣ того имъ предоставлены еще другія льготы, чтобы по возможности облегчить тяжесть переселенія и обзаведенія новымъ хозяйствомъ. Благодаря непосредственной связи рельсовымъ путемъ «житницы Сибири» съ тѣми губерніями имперіи, гдѣ замѣчается малоземелье, нынѣ осуществляемое предпріятіе должно стать превосходнымъ регуляторомъ переселеній въ интересахъ обще-государственныхъ. Принимая во вниманіе указанные ранѣе размѣры годныхъ въ Сибири для колонизаціи земель, можно думать, что, не смотря на замѣчаемое въ послѣдніе годы усиленное стремленіе къ переселенію въ Сибирь, послѣдняя долго еще можетъ свободно принимать всѣхъ желающихъ пользоваться ея производительными силами,—такъ она велика и такъ много въ ней годныхъ для земледѣльческой культуры земель.

Съ оживленіемъ новыхъ населенныхъ пунктовъ къ нимъ начнутъ тяготѣть изъ Европейской Россіи и умственныя силы, вмѣстѣ съ которыми и капиталъ легче найдетъ себѣ выгодное помѣщеніе въ болѣе широкихъ предпріятіяхъ обрабатывающей промышленности. Этому отчасти можно было бы содѣйствовать дарованіемъ нѣкоторыхъ льготъ по пріобрѣтенію казенныхъ земель русскимъ дворянамъ и вообще лицамъ, находящимся на правительственной службѣ, какъ болѣе образованнымъ и культурнымъ элементамъ, могущимъ принести съ собою цивилизующее вліяніе. Такимъ образомъ, великая сибирская желѣзная дорога, вызывая къ жизни пустующія нынѣ плодородныя земли степного генераль-губернаторства и открывая обширные рынки для сбыта всякихъ произведеній земли, содѣйствуетъ въ то же время наиболѣе удачному разрѣшенію одной изъ труднѣйшихъ государственныхъ задачъ—прочному устройству экономического быта малоземельныхъ крестьянъ внутреннихъ губерній Европейской Россіи.

Минеральныя богатства нѣдръ этой страны очень велики, но до сихъ поръ пользуются

лишь самую незначительную ихъ частью. Желѣзо и каменный уголь,—эти два великіе фактора современнаго промышленнаго развитія,—встрѣчаются въ Сибири чуть не по всей ея территоріи, при томъ въ весьма мощныхъ залежахъ. Умѣлая разработка ихъ дастъ громадный толчокъ успѣхамъ культурнаго развитія Сибири. Совмѣстное нахождение въ нѣкоторыхъ случаяхъ залежей угля и желѣзной руды вызвало учрежденіе нѣсколькихъ желѣзо-дѣлательныхъ заводовъ, которые, впрочемъ, не имѣли большого успѣха вслѣдствіе недостатка сбыта и отдаленности потребительныхъ рынковъ. Съ устройствомъ же Сибирской желѣзной дороги устранятся оба указанная препятствія: сама желѣзная дорога на громадномъ своемъ протяженіи потребуетъ такую массу желѣза и желѣзныхъ издѣлій, что легко можетъ дать работу нѣсколькимъ значительнымъ желѣзо-дѣлательнымъ заводамъ и, кромѣ того, съ ея осуществленіемъ явится возможность расширить районъ сбыта произведеній этихъ заводовъ. Какъ ни велика производительность уральскихъ заводовъ, но сибирская дорога не можетъ удовлетвориться ею одною, такъ какъ желѣзный товаръ, сравнительно дешевый, не можетъ выдержать дальней желѣзнодорожной перевозки. Вслѣдствіе этого, появленіе въ Сибири, въ особенности въ серединѣ ея или ближе къ Востоку, желѣзо-дѣлательныхъ заводовъ слѣдуетъ считать вполне естественнымъ; но если прибавить къ этому, что правительство, въ видахъ оживленія мѣстной промышленности, предполагаетъ оказывать нѣкоторую поддержку частнымъ лицамъ по устройству желѣзныхъ заводовъ, то можно думать, что успѣхъ желѣзо-дѣлательнаго производства будетъ вполне обезпеченъ. Что же касается собственно минеральнаго горючаго матеріала, имѣющаго первостепенное значеніе при эксплуатаціи желѣзной дороги, то его даже въ изслѣдованныхъ мѣсторожденіяхъ констатировано столько, что дорога въ этомъ отношеніи можетъ считаться обезпеченною на десятки лѣтъ. Хотя это ископаемое разбросано почти по всей линіи, но лѣсъ во многихъ мѣстахъ настолько дешевъ, что успѣшно будетъ конкурировать съ углемъ, въ особенности въ мѣстахъ пересѣченія судоходныхъ рѣкъ, по которымъ можно сплавлять его изъ отдаленныхъ и глухихъ тайгъ, гдѣ лѣсная растительность возобновляется чрезвычайно быстро и пока не имѣетъ никакого сбыта.

Большое вліяніе будетъ имѣть сибирская желѣзная дорога между прочимъ и на мѣстную золотопромышленность. Поставленное въ крайне тяжелыя экономическія условія, дѣло это развивается только въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ встрѣчаются породы съ очень богатымъ содержаніемъ золота. Масса золотоносныхъ мѣсторожденій нынѣ оставлена втунѣ только потому, что при существующихъ цѣнахъ на рабочія руки и необходимые приборы и машины, а также вслѣдствіе дороговизны кредита, добыча золота не представляетъ тамъ достаточной выгоды. Между тѣмъ въ Америкѣ и въ другихъ странахъ, гдѣ развита золотопромышленность, эксплуатируются гораздо болѣе бѣдныя мѣсторожденія, вслѣдствіе чего общая добыча золота тамъ значительнѣе, чѣмъ у насъ. Прямая задача сибирской желѣзной дороги должна состоять въ возможномъ облегченіи и удешевленіи доставки къ золотымъ промысламъ необходимыхъ припасовъ и орудій работы, а также рабочихъ рукъ, отъ недостатка коихъ нынѣ страдаютъ многіе промыслы. При новыхъ условіяхъ производства, добыча золота должна по необходимости удешевиться, что въ свою очередь сдѣлаетъ возможнымъ пользованіе и не очень богатыми промыслами. Въ общемъ получится значительное увеличеніе добычи золота и промыслы пріобрѣтутъ необходимую устойчивость.

Обращаясь затѣмъ къ вопросу о вліяніи, которое можетъ имѣть описываемое предпріятіе на расширеніе мѣстной торговли, нельзя не замѣтить, что оно должно быть весьма значительно: многіе товары или сырыя произведенія земли, нынѣ не находящія сбыта на мѣстѣ, найдутъ себѣ выгодное помѣщеніе на болѣе отдаленныхъ рынкахъ; быстрыя колебанія цѣнъ на предметы первой необходимости и въ общемъ страшная дороговизна, не могутъ имѣть мѣста, благодаря возможности скорого передвиженія грузовъ.

Все, объясненное выше о значеніи сибирской желѣзной дороги для торговли, выясняетъ,

такъ сказать, лишь ближайшія перемѣны, обусловливаемыя открытіемъ дороги въ современномъ положеніи торговыхъ отношеній между Европейской Россіей и Сибирью—съ одной стороны и въ предѣлахъ Сибири—съ другой. Чтобы представить во всемъ объемѣ дѣйствительное значеніе для русской торговли великаго сибирскаго пути, слѣдуетъ расширить точку зрѣнія и разсматривать вѣроятныя послѣдствія этого предпріятія въ связи съ тѣмъ основнымъ фактомъ, что съ осуществленіемъ сказаннаго пути устанавливается непрерывное рельсовое сообщеніе Европы съ Великимъ океаномъ и азіатскимъ Востокомъ. Такимъ образомъ, сибирская желѣзная дорога открываетъ новый путь и новые горизонты не только для русской, но и для всемірной торговли. Такое значеніе сибирскаго рельсоваго пути ясно сознано и російскимъ купечествомъ, представители котораго на Нижегородской ярмаркѣ (1889 г.) во всеподаннѣйшей запискѣ о сибирской желѣзной дорогѣ въ слѣдующихъ выраженіяхъ изложили надежды, связываемыя російскимъ купечествомъ съ осуществленіемъ этой дороги: «Этотъ паровой путь будетъ имѣть громадное экономическое значеніе для Россіи и вызоветъ значительное оживленіе русской промышленности: онъ соединитъ черезъ Россію съ Европой 400 милліоновъ китайцевъ и 35 милліоновъ японцевъ. Упорныя усилія, дѣлаемыя Германіей для овладѣнія рынками Тихаго океана, усилія, которыя были сдѣланы для прорытія Панамскаго канала, показываютъ наглядно, что ескорѣ разыграется въ Тихомъ океанѣ уже и теперь начавшаяся экономическая борьба. Уже теперь Канадская желѣзная дорога отвлекла часть грузовъ (шелкъ, чай, мѣха), которые до сихъ поръ шли въ Европу черезъ Суэць. Несомнѣнно, часть этихъ грузовъ двинется черезъ Россію, когда переѣздъ изъ Европы черезъ Владивостокъ до Шанхая будетъ совершаться въ 18—20 дней, вмѣсто 45 дней черезъ Суэць или нынѣ 35 дней по Канадской желѣзной дорогѣ». Для Россіи въ особенности важно, что этотъ переворотъ въ направленіи сообщеній между Европою и азіатскимъ Востокомъ долженъ послѣдовать въ ея пользу. такъ какъ, участвуя въ этихъ сообщеніяхъ непрерывнымъ рельсовымъ путемъ на протяженіи болѣе 10 тысячъ верстъ, она можетъ воспользоваться всѣми выгодами не только посредника въ торговомъ обмѣнѣ произведеній востока Азіи и запада Европы, но и выгодами крупнаго производителя и потребителя, ближе всѣхъ стоящаго къ народамъ азіатскаго Востока. Такимъ образомъ, съ постройкой сибирской желѣзной дороги не только усилится роль Россіи на всемірномъ рынкѣ, но для нея откроются новые обильные источники народнаго благосостоянія.

Слѣдуетъ при этомъ сказать, что Китай, Японія и Корея, населеніе которыхъ въ совокупности не менѣе 460 милліоновъ, а современные обороты въ международной торговлѣ не менѣе 500 милліоновъ рублей золотомъ,—далеко еще не развили своихъ торговыхъ сношеній съ Европой до возможнаго предѣла, а скорѣе переживаютъ въ этомъ отношеніи начальный фазисъ. Въ особенности внутреннія китайскія провинціи, болѣе удаленныя отъ береговой линіи, мало доступны европейцамъ; но разъ уже Китай открылъ свои порты для международного обмѣна, то и эти провинціи, пока мало доступны европейцамъ, въ силу естественнаго хода вещей, рано или поздно выступятъ на международномъ рынкѣ и войдутъ въ международный торговый обмѣнъ. Во всякомъ случаѣ торговля сношенія европейскихъ народовъ съ Китаемъ имѣютъ всѣ данныя расширяться, и потому не удивительно, что европейскіе народы прилагаютъ громадныя усилія для овладѣнія восточными азіатскими рынками и не останавливаются ни передъ какими затратами, способствующими достиженію этой цѣли. Не уже по своей непосредственной близости къ упомянутымъ богатымъ странамъ Россія имѣетъ въ этомъ отношеніи важныя преимущества передъ всѣми другими государствами Европы. Такъ, уже въ разстояніи всего 4—4½ тысячъ верстъ отъ Волги, сибирская желѣзная дорога настолько приближается къ китайской границѣ, что является возможность, съ помощью вѣтви въ китайскіе предѣлы, завязать непосредственный торговый обмѣнъ съ внутренними, весьма населенными провинціями Китая, а въ этомъ случаѣ наши торговые обороты съ Китаемъ станутъ расширяться очень успѣшно, обезпечивая въ то же время увеличеніе доходности магистральной

сибирской линіи и усиливая наше значеніе въ международной торговлѣ съ Китаемъ. Принимая при этомъ во вниманіе преобладающій родъ товаровъ въ международной торговлѣ Китая, легко видѣть, что нѣсколько болѣе высокіе тарифы при желѣзнодорожной перевозкѣ противъ морской, значительно, впрочемъ, уравновѣшиваемые сокращеніемъ расходовъ по страхованію, не могутъ служить помѣхою для привлеченія китайскихъ товаровъ съ морскихъ путей на желѣзнодорожный. Такъ, въ китайскомъ вывозѣ два товара высокой цѣнности—чай и шелкъ—составляютъ около 58%. Помимо скорости доставки и другихъ удобствъ, обезпечиваемыхъ желѣзнодорожною перевозкою, есть еще особыя причины, которыя, въ общихъ интересахъ Китая и Россіи, будутъ содѣйствовать переходу чайныхъ грузовъ на желѣзную дорогу. Въ современномъ китайскомъ экспортѣ первенствующее положеніе занимаетъ Англія, а между тѣмъ она стремится стать конкурентомъ Китая по производству чая и не безъ успѣха, такъ какъ чайныя плантаціи въ азіатскихъ колоніяхъ Англіи—въ Индіи и на Цейлонѣ—уже въ настоящее время являются главными поставщиками чая для всей Великобританіи. Многія, благопріятныя для англійскихъ колоній, условія содѣйствуютъ успѣху этой конкуренціи и, между прочимъ, въ Остъ-Индіи желѣзнодорожная сѣть даетъ крупныя преимущества по доставкѣ чая къ портамъ, которые къ тому же въ два раза ближе къ Европѣ, чѣмъ китайскіе. Вслѣдствіе указанныхъ обстоятельствъ вывозъ китайскихъ чаевъ въ Лондонъ и въ другія страны потребленія постоянно и быстро падаетъ, и такое сокращеніе чайнаго вывоза является крупною потерей не только для значительной части китайскаго населенія, но и для китайской казны, такъ какъ чай обложенъ въ Китаѣ высокою вывозною пошлиною. Весьма вѣроятное по ходу дѣлъ дальнѣйшее сокращеніе чайнаго вывоза представляетъ для Китая вопросъ очень серьезнаго значенія, и въ этомъ отношеніи сибирская желѣзная дорога можетъ послужить для китайской чайной промышленности большою поддержкою, обезпечивъ китайскимъ чаемъ гораздо болѣе быструю доставку въ Европу не только сравнительно съ морской перевозкой изъ Китая черезъ Лондонъ, но и сравнительно съ болѣе скорой перевозкой остъ-индскихъ чаевъ. Поэтому, не только Россія, но и Китай заинтересованы въ томъ, чтобы въ перевозкѣ китайскихъ чаевъ и торговлѣ ими съ европейскими странами Россія, которая и сама представляетъ обширный и постоянно расширяющійся рынокъ потребленія чая, приняла болѣе дѣятельное участіе.

Осязаемая взаимность интересовъ по отношенію къ чайному вывозу Китая не можетъ не усилить тяготѣнія всѣхъ вообще вывозимыхъ изъ Китая товаровъ на новый путь сообщенія съ Европой, тѣмъ болѣе, что другой главнѣйшій предметъ китайской вывозной торговли—шелкъ—не только легко выдержитъ желѣзнодорожный тарифъ на дальней перевозкѣ, но можетъ частью сдѣлаться предметомъ переработки въ ткани въ самой Россіи.

Съ другой стороны, Россія, при посредствѣ сибирской желѣзной дороги, можетъ принять гораздо большее участіе въ снабженіи Китая тѣми товарами, которые нынѣ ввозятся гуда изъ другихъ странъ и въ этомъ отношеніи она можетъ имѣть особенный успѣхъ по ввозу хлопчатобумажныхъ и шерстяныхъ издѣлій, а также металловъ, въ общемъ составляющихъ около половины всего китайскаго импорта. Первые, по своей значительной относительно вѣса цѣнности, могутъ выдерживать желѣзнодорожную перевозку изъ Москвы и изъ-за Москвы, а металлы могутъ идти въ Китай, какъ съ Урала, такъ и въ особенности изъ болѣе близкихъ къ Китаю горнозаводскихъ округовъ Томской и Енисейской губерній, Забайкалья и отчасти Иркутской губерній, по богатству рудныхъ мѣсторожденій мало уступающихъ Уралу и представляющихъ весьма благопріятныя условія для широкаго развитія горнозаводской промышленности. Китай для этихъ округовъ сдѣлается очень близкимъ и очень крупнымъ рынкомъ сбыта, какъ и для нѣкоторыхъ другихъ сибирскихъ товаровъ, напр., кожевенныхъ, пушныхъ и т. п. Такимъ образомъ, съ открытіемъ сибирской желѣзной дороги, Россія получитъ возможность воспользоваться правомъ ближайшаго сосѣдства съ Китаемъ для сбыта своихъ произведеній.

Нѣтъ надобности распространяться о политическомъ значеніи великаго сибирскаго рельсо-

ваго пути. Это значеніе ясно уже изъ того, что, съ постройкою этого пути, Россія на востокъ Азии не номинально, а дѣйствительно будетъ тѣмъ, что она есть по признанію ея друзей и недруговъ въ Европѣ. На сколько дорога сокращаетъ разстояніе Европейской Россіи отъ азиатскаго Востока, на столько она увеличиваетъ нашу силу на этомъ Востоке. Къ этому безспорному положенію слѣдуетъ лишь прибавить, что указанная выше благопріятная условія, возникающія съ открытіемъ дороги для расширенія торговыхъ сношеній Россіи со странами азиатскаго Востока, несомнѣнно поведутъ и къ упроченію дружественныхъ политическихъ отношеній съ тѣми-же странами. Укрѣпленію этихъ отношеній будетъ способствовать сознаніе осязаемыхъ обоюдныхъ интересовъ на полѣ всемірной экономической дѣятельности человечества. Наконецъ, съ проведеніемъ сибирской дороги до Тихаго Океана Россія получитъ полную возможность стать въ болѣе непосредственныя сношенія съ Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами, которые, хотя являются въ Европѣ нашими конкурентами по хлѣбной торговлѣ, но, по солидарности другихъ и въ особенности политическихъ интересовъ, питаютъ искреннія симпатіи къ Россіи.

Постройка сибирской желѣзной дороги подвигается замѣчательно дѣятельно и при томъ одновременно въ разныхъ направленіяхъ, какъ-то: съ запада, востока и въ центральной части сплошнаго рельсоваго пути. Такой поразительный успѣхъ обусловливается весьма удачною постановкою завѣдыванія и управленія всѣмъ дѣломъ постройки этой дороги. Съ этою цѣлю, по волѣ Императора Александра III, былъ образованъ особый комитетъ, подъ предсѣдательствомъ Его Высочества Наслѣдника Цесаревича Николая Александровича. Съ восшествіемъ же на престолъ Императора Николая II, Онъ по прежнему оставилъ за собою предсѣдательствованіе въ комитетѣ по постройкѣ великаго сибирскаго рельсоваго пути. Благодаря этому, все касающееся этого грандіознѣйшаго государственнаго сооруженія, сразу же получаетъ окончательную санкцію.



ОМНОВАНИЕ

ТОМА XII-го.

ЧАСТЬ II.

АМУРСКАЯ И ПРИМОРСКАЯ ОБЛАСТИ:

ОЧЕРКЪ I. Камчатка. К. Старицкаго 1

Камчатскій полуостровъ. — Географическое его положеніе, климатъ, почва и естественныя богатства. — Населеніе полуострова, образъ жизни и промыслы населенія. — Подчиненіе Камчатки Россіи и заслуги ея передъ государствомъ. — Нынѣшнее положеніе полуострова.

Рисунки въ текстѣ: Гербы Приморской и Амурской областей. — Прибрежье Великаго океана, Каразина. — Первая карта Камчатки. — Видъ Петропавловской гавани и Авачинской губы, Тихомирова. — Авачинская губа. — Три брата (у входа въ Авачинскую губу), Вебера. — Рѣка Камчатка и видъ на Ключевскую сопку вдаль. — Видъ Ключевского селенія и горъ съ правой стороны рѣки Камчатки: Ключевская сопка; Ушковская сопка; Крестовская сопка. — Видъ Авачинской, Стрѣлочной и Корельской сопки съ долины рѣки Авачи. — Авачинская сопка (Камчатка), Каразина. — Переѣздъ чрезъ Тагильскій хребтъ въ Камчаткѣ. — Камчадалы. — Камчатская ѣзда на собакахъ. — Группа Коряковъ, Тихомирова. — Корякская женщина, Тихомирова. — Коряки у юрты, Полякова. — Рыбный затворъ на р. Камчаткѣ у Милюковскаго селенія, В. — Ѣзда на оленяхъ, Гвелесіани. — Отдыхъ во время перекочевки, Тихомирова. — Корякская юрта, Гвелесіани. — Шаманство у коряковъ, Гвелесіани. — Юрта кочующихъ коряковъ. — Домашняя утварь коряковъ. — Въ избѣ (юртѣ) камчадаловъ. — Балаганы или кладовыя камчадаловъ. — Видъ селенія Гональскаго. — Заготовка рыбы камчадалами. — Петропавловскій портъ въ Камчаткѣ. — Памятникъ Берингу и его сподвижникамъ. — Крейсера «Африка» и «Вѣстникъ» при открытіи памятника въ честь побѣды надъ англичанами и французами. — Входъ въ Авачинскую губу и видъ на Петропавловскъ. — Окрестности Петропавловска. — Лагерь при деревнѣ Козыревской. — Стоянка путешественниковъ при Гональ. — Охотничій нарядъ въ Камчаткѣ. — Деревня Гональ въ пяти дняхъ пути къ сѣверу отъ Петропавловска. — Опытный ѣздокъ. — Церковь въ Милюковѣ. — Взрывъ собаки.

Отдѣльныя картины: Петропавловскъ.

ОЧЕРКЪ II. Берингово море и Беринговъ проливъ. П. Усова 55

Берингово море. — Беринговъ проливъ. — Ихъ особенности. — Острова на этомъ морѣ. — Западный берегъ Америки. — Изобиліе животныхъ на берегахъ и островахъ. — Мѣстные промыслы. — Первые русскія плаванія. — Экспедиціи Беринга и Чирикова. — Открытіе Алеутскихъ острововъ. — Основаніе Россійско-американской компаніи. — Барановъ. — Алеуты и Огьяки. — Исторія компаніи. — Продажа русскихъ владѣній въ Америкѣ Соединеннымъ Штатамъ.

Рисунки въ текстѣ: Заливъ Провиденсъ. — Редутъ св. Михаила. — Лѣжище морскихъ котиковъ на островѣ св. Павла. — Группа острововъ у берега бывшихъ русско-американскихъ владѣній. — Ситка. — Мышь Толстой въ муртоновомъ заливѣ. — Деревня на Квихпакѣ въ періодъ рыбной ловли. — Селеніе на островѣ Мѣдномъ. — Селеніе на островѣ Беринга. — Морскіе коты. — Котиковыя лѣжища на Прибыловыхъ островахъ. — Загонъ котиковъ на островѣ св. Павла. — Лѣжище котиковъ на островѣ св. Павла. — Моржи. — Добыча кита.

Отдѣльныя картины: Стадо тюленей на Прибыловыхъ островахъ. — Оглушеніе «Дрыгалками». — Выборъ жертвъ. — Потрошеніе и сниманіе шкуръ. — Бой тюленей. — Алеутскіе острова.

ОЧЕРКЪ III. Охотское море. П. Усова 143

Очертаніе береговъ. — Отношеніе Становаго хребта къ Охотскому морю. — Геогностическое строеніе. — Теченіе Охотскаго моря, характе-

изирующее его значеніе на материкѣ Азій. — Измѣненія земной поверхности. — Растительность по берегамъ. — Богатство фауны. — Ловля тюленей, китовъ. Изобиліе рыбъ. — Главныя населенныя мѣста и острова. — Историческія данныя. — Курильскіе острова. — Коряки. — Гиляки. — Перевзды сухимъ путемъ къ Охотскому морю. — Взда на собакахъ. — Снѣжныя пустыни. — Переходъ отъ Охотскаго моря къ Амуру.

Рисунки въ текстѣ: Каменно-угольныя копи на берегу Охотскаго моря. — Южный берегъ Охотскаго моря къ западу отъ Дугандя. — Видъ въ окрестностяхъ Охотска. — Видъ Стансваго или Яблсноваго хребта по Охотскому тракту. — Переходъ чрезъ рѣку въ Сибири. — Охота на кита. — Аянский заливъ и портъ. — Взда на собакахъ. — На собакахъ по Охотскому побережью. — На собакахъ противъ теченія. — Вдовья собака. — Видъ горы Морсканъ близъ Охотска, Тихомирова. — Изъ группы Курильскихъ острововъ. — Зимняя станція по Охотскому тракту, Тихомирова.

Отдѣльныя картины: Корякская юрта на берегу Охотскаго моря. — Ночлегъ на дорогѣ въ Камчаткѣ.

ОЧЕРКЪ IV. Сахалинъ. I. Последнее пріобрѣтеніе Россіи на самомъ далекомъ востокѣ Ив. Полякова. 229

Географическое положеніе. — Климатъ. — Природа. — Населеніе. — Рыбпромышленность. — Звѣроловство. — Занятіе острова русскими. — Каменно-угольная промышленность и ссыльный вопросъ.

Рисунки въ текстѣ: Аяны на островѣ Сахалинѣ. — Видъ залива Надежда. — Видъ залива Аяны. — Семейство сахалинскихъ аяновъ. — Сахалинскіе аяны. — Последствія медвѣжьихъ праздниковъ у аяновъ. — Типы гиляковъ на Сахалинѣ. — Постъ Дуэ. — Внутренность жилища аяновъ. — Сахалинская Трясогузка.

II. На Сахалинѣ. Ив. Полякова 253

Въ ожиданіи судна въ Корсаковскомъ посту. — Мои странствованія по Сахалину. — Природа острова. — Древнѣйшіе его обитатели. — Современные островитяне: аяны, гиляки и ороки. — Внѣшній видъ и промысловый бытъ островитянъ. — Ихъ одежда, жилища и привычка къ холодамъ. — Ихъ грубыя воззрѣнія на ходъ явленій въ природѣ и фетишизмъ. — Замѣчательное развитіе чувства общественности у островитянъ. — Японцы — рыбаки и вліяніе ихъ на нравы и жизнь островитянъ. — Вліяніе на первобытныхъ жителей острова со стороны русскихъ владѣній. — Судьба русскихъ военныхъ постовъ и крестьянъ-колонистовъ на островѣ. — Колонизація Сахалина ссыльно-каторжными. — Приходъ во Владивостокъ.

Рисунки въ текстѣ: Долбленныя лодки гиляковъ. — Каторжные. — Заковываніе каторжныхъ. — Лѣтнія жилища аяновъ. — Сахалинскіе аяны. — Типы аяновъ, жителей южной части Сахалина. — Типъ стараго аяна. — Собачьи нарты. — Гилякъ выдѣлыватель шкуръ. — Гилячка. — Молодой гилякъ. — Гилякъ голова, награжденный боярскимъ кафтаномъ. — Оружіе и орудія гиляковъ. — Идолы гиляковъ. — Гиляки борцы. — Гилякъ-бобыль. — Мангунъ съ р. Омгуни. — Долина рѣчки Александровки на Сахалинѣ.

Отдѣльныя картины: Перевозка ссыльныхъ на Сахалинѣ. — Этапный домъ. — Типы ссыльно-каторжныхъ на Сахалинѣ

ОЧЕРКЪ V. Подчиненіе Амура Россіи. Ѡ. Буссе 273

Первыя извѣстія объ Амурѣ въ 1639 г. — Казацкіе походы и завоеванія на этой рѣкѣ. — Борьба съ инородцами и китайцами. — Постройка Албазина и его защита. — Нерчинскій договоръ 1689 года. — Мысль о необходимости присоединенія Амурскаго края не оставяла русскихъ государственныхъ людей и Сибирскій народъ. — Исслѣдованія устья Амура въ XIX столѣтіи и защита его въ восточную войну 1854 г. — Присоединеніе Амурскаго края, Айгунскій и Тяньцзинскій договоры 1858 г. — Пекинскій трактатъ.

Рисунки въ текстѣ: Гилякскія суда. — Даурскій домъ. — Албазинъ. — Церковь въ Албазинѣ. — Типъ гиляка Н. Н. Муравьевъ. — Селеніе Александровское. — Пароходъ «Муравьевъ-Амурскій». — Видъ на Амурѣ. — Скалистый берегъ Амура. — Селеніе на Пей-хо, Вебера. — Айгунъ, Вебера. — Ловля красной рыбы.

Отдѣльныя картины: Видъ Амура, Вебера. — Суда на Пей-хо.

ОЧЕРКЪ VI. Амуръ и его притоки Н. Таранова 295

Теченіе р. Амура и его лѣвыя притоки. — Физическій характеръ и природа страны въ Амурской области. — Ея растительный и животный міръ.

Рисунки въ текстѣ: Амуръ и его берега. — Пароходъ «Ермакъ» на Амурѣ. — Впаденіе рѣки Камары. — Берегъ Амура. — Амуръ въ Бурейскомъ хребтѣ. — Арка на Амурѣ, А. III. — Порожистая мѣстность на Амурѣ. — Утезь Тыръ на Амурѣ. — Памятникъ близъ деревни Тыръ въ низовьяхъ Амура. — Видъ на Амурѣ къ западу отъ Хинганскихъ горъ. — На Амурѣ. — Гора и селеніе Май на Амурѣ. — Луговая растительность на Амурѣ. — Вдовая собака.

Отдѣльныя картины: Сплавъ на плоту по Амuru, Вебера. — Амуръ въ Хинганскихъ горахъ, Каразина.

ОЧЕРКЪ VII. Населеніе Амурской области 315

Туземцы этого края, кочевые и осѣдлые. — Русское земледѣльческое поселеніе и его промыслы. — Благовѣщенскъ.

Рисунки въ текстѣ: Типы мангуновъ. — Ороchonская юрта. — Тунгусы. — Самогоры, манджуры и ороchоны, Мая. — Мангунская деревня. — Разныя принадлежности одежды. — Внутренность мангунскаго зимника, Глушкова. — Мангунская гробница. — Гробница мангунскаго Шамана, Каразина. — Типы гольдовъ, Мая. — Гольдь-мужчина, Ланина. — Гольдская женщина. — Жилище гольдовъ. — Гольдь южно-уссурійскаго края, Ланина. — Гольдь Маринскаго округа. — Гольды на Амурѣ. — Продавецъ галечъ на Амурѣ. — Корейцы, В. Л. — Казацкое поселеніе на Амурѣ. — Будущіе казаки. — Внутренность крестьянской избы. — Деревня на Амурѣ. — Лодка гольдовъ на Сунгари. — Гольды. — Гольды съ Усури. — Благовѣщенскъ на Амурѣ.

Отдѣльныя картины: Караванъ оленныхъ ороченъ. — Кангуны на Амурѣ, Лиди Праховой. — Жены и дѣти казаковъ на Амурѣ. — Переселенцы въ пути. — Ночлегъ переселенцевъ. — Базарная площадь въ Благовѣщенскѣ.

ОЧЕРКЪ VIII. Низовье Амура. Н. Таранова 385

Отъ устья Усури до моря. — Озера Кизи и Кибо. — Михайловскъ и Софійскъ — Николаевскъ. — Гиляки и аймы.

Рисунки въ текстѣ: Маринскій фортъ. — Софійскъ. — Маринскъ. — Видъ Николаевска на Амурѣ. — Бывшій домъ губернатора въ Николаевскѣ. — Маньчжурскія лодки и базаръ въ Николаевскѣ на Амурѣ. — Извилины Амура. — Старикъ аймъ. — Типы айновъ. — Гиляки. — Гилякская женщина съ ребенкомъ. — Гилякъ торговецъ. — Молодой гилякъ въ зимней одеждѣ. — Гилякскій староста въ жалованномъ кафтанѣ, Мая. — Лѣтнее и зимнее помѣщеніе гиляковъ. — Гилякская деревня Кукли во. — Деревня Чырахъ, военное поселеніе въ 12 верстахъ отъ Николаевска на Амурѣ.

Отдѣльныя картины: Въ Михайловскомъ фортѣ. — Портъ и рейдъ Николаевска на Амурѣ. — Аймы разныхъ возрастовъ. — Жилище айновъ. — Типы гиляковъ Приморской области. Гилякская собака. Жилище гиляка послѣ пурги. Ловушка для соболей. Снасти и снаряды рыбной ловли. Обрядъ убіенія медвѣдя въ честь Великаго Духа.

ОЧЕРКЪ IX. Уссурийскій край. Ө. Буссе 405

Климатъ, орографія и орошеніе. — Флора, фауна и ископаемая богатства. — Тазы или орочи, какъ аборигены края. — Мѣтно-китайское населеніе или манзы. — Переселеніе изъ Кореи и сношенія съ ея правительствомъ. — Русское населеніе.

Рисунки въ текстѣ: Китайскій манъ-торговецъ. — Хабаровка съ Амура. — Преступный видъ г. Хабаровска, какъ станціи. — Триумфальная арка въ Хабаровскѣ. — Корейскій мандаринъ. — Корейскіе переселенцы на русской границѣ. — Корейскій поселянинъ. — Корейская поселянка. — Корейская дама. — Судъ корейцевъ надъ воромъ. — Типы уссурийскихъ пѣшихъ казаковъ. — Группа корейцевъ.

Отдѣльныя картины: Хабаровскіе голыды. — Хабаровка, Вебера. — Плетеный барачный лагерь на Амурѣ. — Корейцы и корейки. — Корейское жилище.

ОЧЕРКЪ X. Японское море. Ө. Буссе 431

Исслѣдованія моря. — Берега, глубина, проливы и отливы, теченія, соленость. — Климатъ. — Морскія растенія и животныя. — Рейды у береговъ Сахалина. — Бухты материка: Де Кастри, Императорская, Св. Владиміра, Св. Ольги и Св. Преображенія. — Заливы Петра Великаго съ бухтами: Америка, Востокъ, Стрѣлокъ, Славянская и Посѣта. — Портъ Владивостокъ. — Сношенія съ Японією.

Рисунки въ текстѣ: Бухта св. Ольги. — Владивостокъ въ настоящее время, Вебера. — «Память Азова» у Владивостока. — Владивостокъ съ моря. — На Владивостокскомъ рейдѣ. — Пригородная часть Владивостока. — Временныя триумфальныя ворота во Владивостокѣ. — Тихая пристань, А. III. — На окраинѣ Владивостока. — Лотерея алегри во Владивостокѣ.

Отдѣльныя картины: Владивостокъ въ первые годы по основаніи его. — На Владивостокскомъ рейдѣ.

ОЧЕРКЪ XI. Промыслы у русскихъ береговъ японскаго моря 453

Добычаніе морской капусты, трепанговъ и краббовъ.

Рисунки въ текстѣ: Морская капуста. — На днѣ морскомъ. — Морскіе раки. — Морская комета. — Моллюски и другія морскія животныя. — Краббы.

Отдѣльная картина: Дно морское и его обитатели.

ОЧЕРКЪ XII. Сплошной сибирскій рельсовый путь 461

Дальнѣйшія предложенія относительно сооруженія сибирской желѣзной дороги. — Закладка дороги во Владивостокѣ. — Стоимость и значеніе этого сооруженія.

Отдѣльная картина: Постройка сибирской желѣзной дороги.

