

11005

О

ТОРГОВЫХЪ СНОШЕНІЯХЪ СИБИРИ,

МОРСКИМЪ ПУТЕМЪ,

СЪ ИНОСТРАННЫМИ ПОРТАМИ.

С. Петербургъ.

1879.

11005

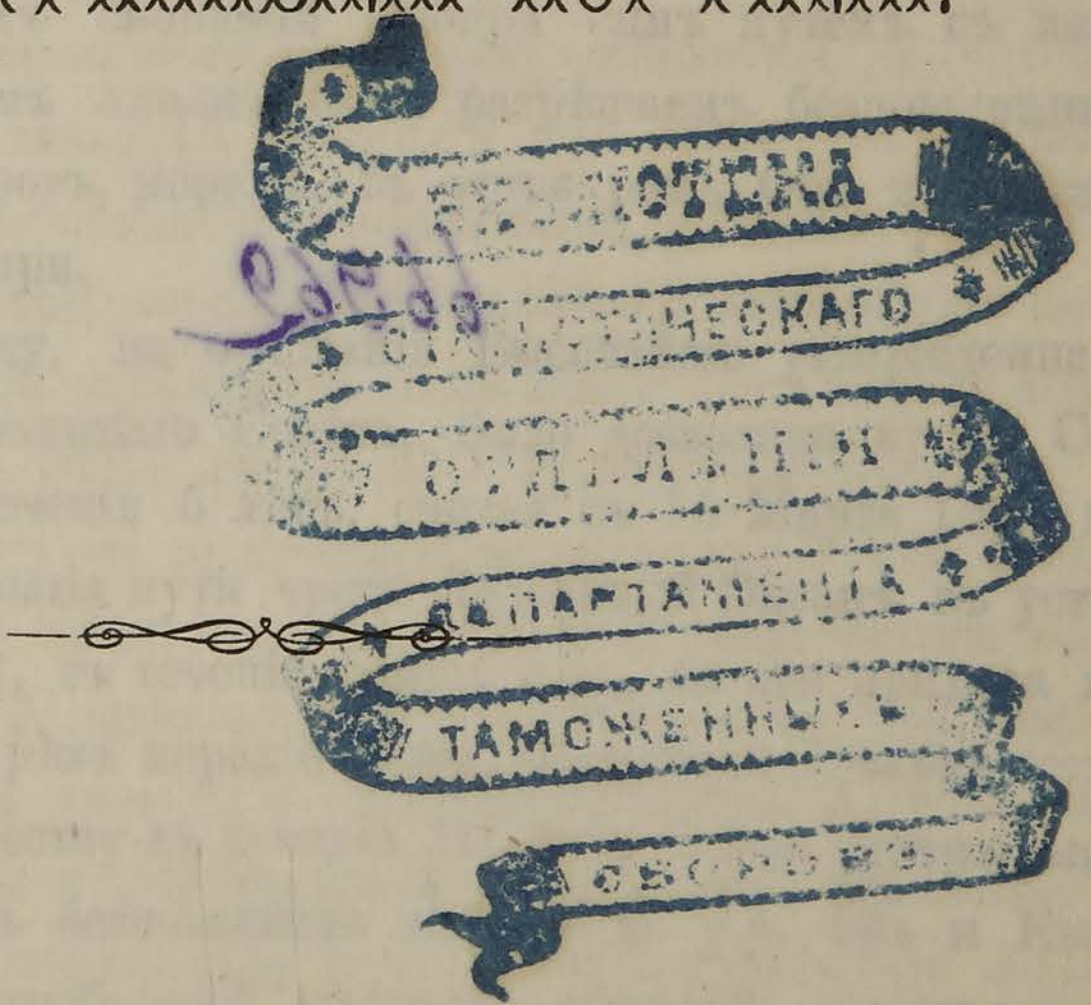
О



ТОРГОВЫХЪ СНОШЕНІЯХЪ СИБИРИ,

МОРСКИМЪ ПУТЕМЪ,

СЪ ИНОСТРАННЫМИ ПОРТАМИ.



С. Петербургъ.

№ 113. Типографія В. Киршбаума, въ д. Министер. Фин., на Дворц. площ.

В. К. Ш.

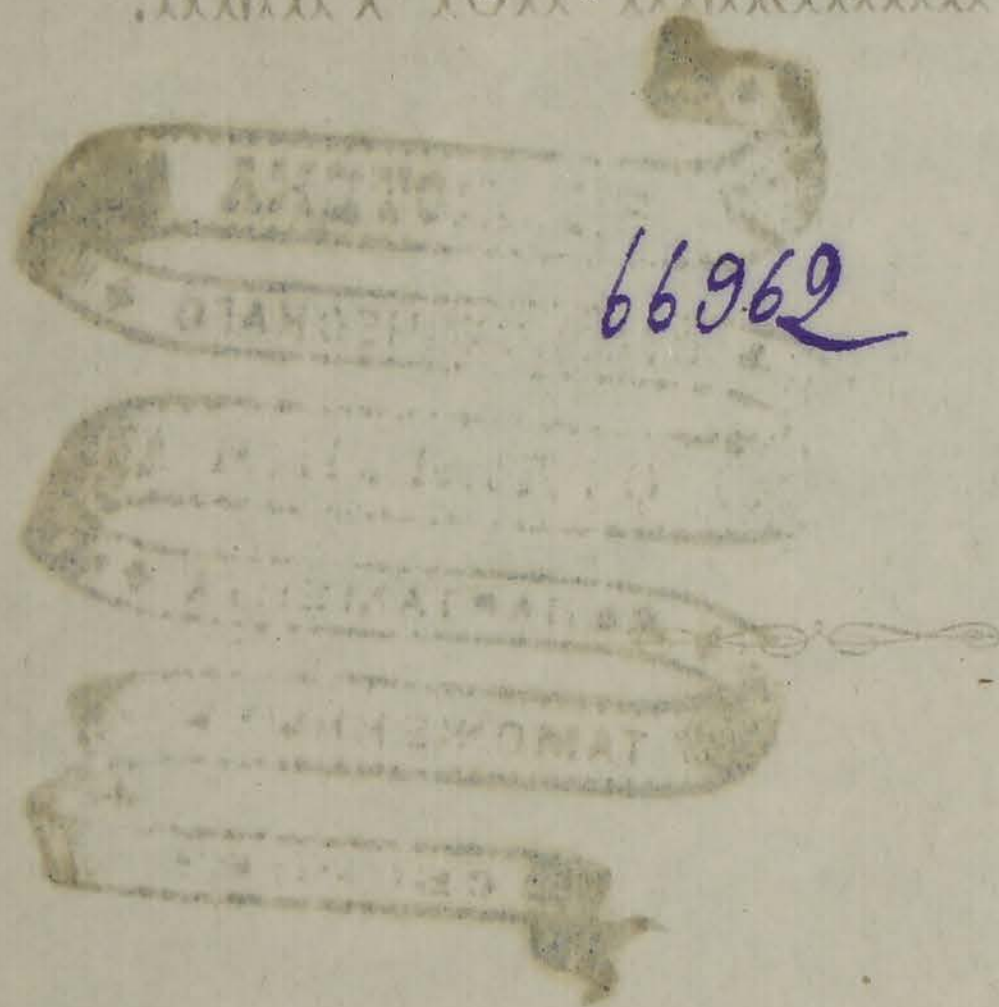
1879.

К

ТОРГОВЫХЪ СНОШЕНІЯХЪ СІБІРИИ

МОСКОВСКОЕ ПЕЧАТНІЕ

Печатано по распоряженію Департамента Таможенныхъ Сборовъ.



С. Петербургъ.

№ 118. Таможеннаго Департамента въ Санктпетербургѣ. Въ Типографіи Императорскаго Университета.

1829.

4. 2. 01.



О торговых сношеніяхъ Сибири, морскимъ путемъ, съ иностранными портами.

Съ открытіемъ морскаго пути въ Сибирь черезъ Карское море, для поощренія развитія торговыхъ сношеній Сибири симъ путемъ съ иностранными портами, разнымъ лицамъ былъ разрѣшаемъ беспошлинный привозъ иностранныхъ товаровъ, моремъ, въ устья рѣкъ Оби и Енисея, для доставленія внутрь Сибири.

Такъ еще въ 1869 году, на основаніи Высочайше утвержденнаго 10 Марта мнѣнія Государственнаго Совѣта, было дозволено купцу Сидорову и К^о снаряжать въ теченіи 5 лѣтъ, считая съ 10 Марта 1869 г., морскія экспедиціи для открытія пути чрезъ Ледовитый Океанъ въ устья рѣкъ Оби и Енисея и затѣмъ, въ теченіи одного года, со дня прихода въ устье одной изъ помянутыхъ рѣкъ перваго судна, образовать Товарищество на паяхъ, каковому Товариществу въ теченіи 20 лѣтъ, со дня утвержденія сего условія, предоставлялось беспошлинно ввозить въ р.р. Обь и Енисей и ихъ притоки, для потребностей мѣстныхъ жителей, иностранные товары, по особому росписанію, составленіе котораго возлагалось на Министерство Финансовъ. Какъ въ послѣдствіи оказалось, Сидоровъ не воспользовался дарованною ему привилегіей, но, тѣмъ не менѣе, по его приглашенію, англійскій капитанъ Виггенсъ снарядилъ экспедицію въ 1873 г. для открытія путей чрезъ Ледовитый Океанъ въ устья Оби и Енисея, и продолжалъ свои изслѣдованія означеннаго пути въ 1874 и 1875 годахъ.

Въ 1876 году попытки проникнуть морскимъ путемъ въ устья сибирскихъ рѣкъ увѣнчались полнымъ успѣхомъ. Въ этомъ году во-

шли въ устье Енисея два парохода: одинъ изъ нихъ, пароходъ „Имерь“, былъ снаряженъ шведскимъ профессоромъ Норденшельдомъ при содѣйствіи готенбургскаго купца Диксона и потомственнаго почетнаго гражданина А. М. Сибирякова; другой пароходъ, англійскій, подъ командою капитана Виггенса, который даже поднялся на значительное разстояніе вверхъ по рѣкѣ, былъ также снаряженъ при содѣйствіи А. М. Сибирякова, привлечшаго къ этому предпріятію англійскаго негоціанта Гарднера, и предназначался для принятія на Енисеѣ груза графита съ лодкою купца Сидорова.

На пароходѣ „Имерь“ были привезены товары, составляющіе предметы потребности мѣстнаго населенія, какъ-то: сельско-хозяйственныя и ремесленныя орудія, посуда, соль, рыболовныя принадлежности, бумага, желѣзныя, стеклянныя издѣлія, сигары низкаго сорта и проч., всего на сумму до 20 тыс. рублей., при чемъ, во вниманіе къ полезной цѣли, которая имѣлась въ виду при снаряженіи означенной экспедиціи, Высочайше разрѣшено было не взыскивать пошлины съ этихъ товаровъ и сбывать ихъ мѣстнымъ жителямъ безъ уплаты въ казну какихъ либо сборовъ. Привезенные англійскимъ пароходомъ товары, вслѣдствіе ходатайства Генераль-Губернатора Восточной Сибири, съ Высочайшаго разрѣшенія также были пропущены беспошлинно.

Что-же касается р. Оби, то въ 1876 г. къ устью оной морскихъ судовъ изъ-за границы не приходило; но въ этомъ году было произведено изслѣдованіе р. Оби и устья ея тремя рѣчными экспедиціями, спустившимися по теченію Оби, въ устье рѣки. То были экспедиціи русскихъ обществъ „Содѣйствія русскому торговому мореходству“ и „Содѣйствія русской промышленности и торговлѣ“, и нѣмецкая экспедиція съ участіемъ профессора Брема, подъ руководствомъ докт. Финша.

Успѣшный исходъ этихъ экспедицій, указавъ на возможность установленія торговыхъ сношеній съ Сибирью морскимъ путемъ, вызвалъ новыя ходатайства о пропускѣ товаровъ въ Сибирь и въ 1877 году на тѣхъ-же льготныхъ основаніяхъ, какъ и въ предшествующій годъ. Въ виду большаго риска, сопряженнаго съ доставкою товаровъ въ Сибирь малоизслѣдованнымъ морскимъ путемъ, ходатайства эти были удовлетворены, но согласно съ заключеніемъ Генераль-Губернатора Западной Сибири, съ изъятіемъ отъ беспошлиннаго пропуска чая, спиртныхъ и виноградныхъ напитковъ всякаго рода.

На семъ основаніи, въ 1877 г. съ Высочайшаго соизволенія, было разрѣшено:

1) Потомственному Почетному Гражданину А. М. Сибирякову и профессору Норденшельду ввезти беспошлинно въ Сибирь, по Енисею, разныхъ иностранныхъ товаровъ на сумму до 50/т. руб., съ тѣмъ чтобы въ числѣ тѣхъ товаровъ не было чая, спирта и крѣпкихъ напитковъ. Вышеозначенныя лица воспользовались предоставленною имъ льготою не въ полной мѣрѣ, отправивъ на пароходѣ „Фрезеръ“ товаровъ всего 3.350 пуд., на сумму 15.600 руб., а именно: 2/т. пуд. табаку, 1/т. пуд. сахару и паровую помпу для золотопромышленныхъ работъ.

2) Коммерціи Совѣтнику Трапезникову привезти въ Обь на пароходѣ „Луиза“, черезъ Карское море, безъ оплаты пошлиною: дымогарныхъ трубъ и желѣзныхъ цѣпей до 500 пудовъ, кораблестроительныхъ принадлежностей до 1.200 пудовъ и масла деревяннаго до 5/т. пуд. Всѣ вышеперечисленные товары были благополучно доставлены на мѣсто назначенія.

Въ виду такого успѣха нѣкоторые представители сибирскаго купечества еще зимою 1877—78 г.г., обратились въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о дозволеніи беспошлиннаго ввоза иностранныхъ товаровъ въ Сибирь морскимъ путемъ, заявляя о намѣреніи своемъ вывезти изъ Сибири, обратнымъ рейсомъ, мѣстныя произведенія; кромѣ того, винокуренные заводчики Западной Сибири и Пермской губерніи равнымъ образомъ вошли съ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ отправлять за границу спиртъ чрезъ устье р. Оби, съ освобожденіемъ онаго отъ уплаты акциза, на основаніи тѣхъ же правилъ, которыя установлены для сего при вывозѣ спирта за границу по Европейской границѣ; при этомъ указывали, что за недостаткомъ сбыта сырыхъ продуктовъ на мѣстѣ производства, цѣны на оныя, и въ особенности на зерновой хлѣбъ, на сибирскихъ рынкахъ, весьма низки, а съ дозволеніемъ вывоза спирта съ возвратомъ акциза, винокуреніе можетъ принять значительные размѣры и принести существенную пользу населенію края.

Съ другой стороны, московское купечество заявило объ опасеніяхъ своихъ относительно подрыва, который могъ бы оказать отечественной торговлѣ и промышленности беспошлинный ввозъ на сибирскіе рынки иностранныхъ товаровъ; вслѣдствіе чего Московскій Биржевой Комитетъ

просиль льготу эту предоставлять лишь русскимъ подданнымъ, привозящимъ эти товары на русскихъ судахъ съ русскимъ шкиперомъ и экипажемъ, состоящимъ на половину также изъ русскихъ, ограничивая при томъ количество товаровъ каждаго отдѣльнаго торговца 10 тыс. пуд. При этомъ Комитетъ просиль вовсе не распространять означенную льготу на нѣкотораго рода товары, а именно: на чай, спиртные напитки, мануфактурныя издѣлія — шелковыя, шерстяныя, бумажныя и льняныя, равно какъ и на другіе, принадлежащіе къ числу предметовъ внутренняго производства, товары, обложенные болѣе или менѣе значительною пошлиною. Вслѣдствіе сего и въ виду поступившихъ въ началѣ 1878 г. заключеній Генераль-Губернаторовъ Западной и Восточной Сибири по вопросу о беспошлинномъ ввозѣ иностранныхъ товаровъ, съ Высочайшаго соизволенія было дозволено привезти, морскимъ путемъ, въ 1878 году, купцамъ Кетли, Функу, Хотимскому и барону Кнопу разнаго рода иностранные товары беспошлинно *), но за исключеніемъ спирта, винъ и крѣпкихъ напитковъ, патентованныхъ лекарствъ, литографическихъ камней, книгъ и предметовъ печати, чая, сахара, табака, всякаго рода тканей и вообще мануфактурныхъ товаровъ. Надзоръ за выгрузкой разрѣшенныхъ къ привозу по Оби и Енисею иностранныхъ товаровъ купцамъ Кетли, Функу, Хотимскому и Барону Кнопу, по примѣру прежнихъ лѣтъ, возложенъ былъ, по соглашенію съ Генераль-Губернаторами Восточной и Западной Сибири, на чиновъ мѣстной полиціи, на обязанность которыхъ отнесено было и наблюденіе за нагрузкой мѣстныхъ произведеній.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду развивающагося съ каждымъ годомъ торговаго движенія по новымъ путямъ, представлялось нужнымъ ближайшимъ образомъ обсудить вопросъ о необходимости установленія на р.р. Оби и Енисеѣ таможеннаго надзора, на который могло-бы быть возложено взиманіе пошлинъ съ привозныхъ товаровъ и освидѣтельствованіе отправляемаго за границу изъ Сибири спирта, для опредѣленія количества причитающагося въ возвратъ за сей спиртъ акциза. А такъ какъ мѣстности, прилегающія къ устьямъ названныхъ рѣкъ, весьма

*) На пароходѣ „Луиза“, снаряженномъ Бар. Кнопомъ были доставлены въ Сибирь по Енисею преимущественно русскіе товары — сахаръ и украинскій табакъ, а изъ иностранныхъ, кромѣ дозволенныхъ къ беспошлинному привозу, 1050 бут. шампанскаго, оплаченнаго пошлиною. Предпріятіе купца Хотимскаго не состоялось. Товары же купцовъ Кетли и Функа были благополучно доставлены въ устье Оби.

мало изслѣдованы и почти необитаемы, то для опредѣленія тѣхъ пунктовъ, въ которыхъ могъ-бы производиться досмотръ привозимыхъ и отвозимыхъ товаровъ, и для выясненія не потребуется ли, съ развитіемъ морскаго сообщенія чрезъ Карское море, принять мѣры болѣе строгаго надзора за неводвореніемъ контрабанды, командированы были: на р. Обь Капитанъ Пограничной Стражи Никитинъ, а на р. Енисей причисленный къ Департаменту Таможенныхъ Сборовъ Коллежскій Регистраторъ Элерцъ. Въ руководство при исполненіи возложеннаго на нихъ порученія Капитану Никитину и Коллежскому Регистратору Элерцу дана была особая инструкція, сущность которой въ главныхъ чертахъ заключается въ слѣдующемъ:

а) Выбрать пунктъ для таможеннаго надзора, согласуя по возможности нужды торговли и требованія таможенныя. Сообразно съ симъ предложено принять во вниманіе, что морскія суда имѣютъ такую осадку, которая не позволяетъ подниматься на значительное разстояніе вверхъ по рѣкамъ, вслѣдствіе чего является необходимость перегрузки товаровъ изъ этихъ судовъ въ рѣчныя; равнымъ образомъ мѣстныя произведенія, доставляемыя съ верховьевъ рѣкъ на рѣчныхъ судахъ, должны быть перегружаемы для отправленія за границу въ морскія суда. Вслѣдствіе сего необходимо открыть таможенный надзоръ въ такомъ пунктѣ, гдѣ могла бы происходить перегрузка товаровъ; вмѣстѣ съ тѣмъ при выборѣ этаго пункта имѣть въ виду и то обстоятельство, чтобы иностранные товары не могли быть сгружаемы ниже этаго пункта, для водворенія въ краѣ помимо таможеннаго надзора, а также чтобы и мѣстный спиртъ, отправленный съ возвратомъ акциза изъ пункта таможеннаго надзора за границу, не могъ бы быть сгружаемъ по побережьямъ и водворяемъ такимъ образомъ контрабандою. Наконецъ требовалось собрать свѣдѣнія о томъ: представляется-ли возможность нанять необходимыя гребныя суда и помѣщенія для чиновъ таможеннаго надзора, а также опредѣлить стоимость сооруженія этихъ судовъ и помѣщеній, если-бы это оказалось необходимымъ.

б) Трбовалось собрать свѣдѣнія: о существующемъ и возможномъ движеніи товаровъ по системамъ р.р. Оби и Енисею, съ указаніемъ по возможности количества и рода товаровъ; объ имѣющихся рѣчныхъ перевозочныхъ средствахъ; объ условіяхъ развитія мѣстнаго судостроенія и необходимыхъ мѣрахъ къ поощренію его; о стоимости перевозки грузовъ

по рѣкамъ и гужемъ, съ указаніемъ главныхъ путей и мѣстъ перегрузки товаровъ.

в) Такъ какъ для успѣшности торговыхъ сношеній морскимъ путемъ возможное пониженіе фрахта является существеннымъ условіемъ, то предложено собрать свѣдѣнія о томъ, какіе именно и въ какомъ приблизительно количествѣ мѣстныя произведенія могли бы служить предметомъ вывоза на приходящихъ изъ за границы судахъ обратнымъ рейсомъ.

г) Определить, по совѣщаніи съ мѣстными дѣятелями, въ какихъ именно иностранныхъ товарахъ ощущается мѣстнымъ населеніемъ потребность, которую полезно было бы удовлетворить, разрѣшая беспошлинный привозъ этихъ товаровъ, при чемъ имѣть въ виду, главнымъ образомъ, чтобы таковой привозъ не повредилъ торговымъ оборотамъ Ирбитской и Тюменской ярмарокъ, на которыя привозятся почти исключительно русскіе товары, и въ сихъ видахъ определить какіе именно иностранные товары не слѣдуетъ допускать къ беспошлинному пропуску.

Въ первыхъ числахъ Юня вышеназванныя лица отправились къ мѣстамъ своего назначенія — капитанъ Никитинъ на р. Обь, сухимъ путемъ, а г. Элерцъ на р. Енисей, морскимъ путемъ изъ Кронштадта, на пароходѣ „Луиза“, снаряженномъ Барономъ Кнопъ въ устье Енисея, съ грузомъ русскихъ и иностранныхъ товаровъ. При этомъ г. Элерцу, какъ бывшему морскому офицеру, было поручено собрать возможно точныя свѣдѣнія о новомъ морскомъ пути, объ условіяхъ плаванія по Карскому морю и представить подробный отчетъ о плаваніи „Луизы“, съ приложеніемъ журнала ежедневныхъ наблюденій.

Отчеты означенныхъ лицъ, съ слѣдующими къ онымъ картами при семь прилагаются.

ДОКЛАДЪ

**о поѣздкѣ отряднаго офицера С.-Петербургской бригады
Пограничной Стражи Капитана Никитина на рѣку Обь,
для изслѣдованія ея въ торговомъ отношеніи и опредѣ-
ленія таможеннаго пункта въ устьѣ этой рѣки.**

Для исполненія возложеннаго на меня предписаніемъ Де-
партаменты Таможенныхъ Сборовъ, отъ 30 Мая минувшаго года
за № 9791, порученія, заключающагося въ изслѣдованіи рѣки
Оби въ торговомъ отношеніи и опредѣленіи таможеннаго пункта
въ устьѣ этой рѣки, я выѣхалъ изъ С.-Петербурга 6 Іюня, а
18 Іюня прибылъ въ г. Тюмень, самый западный городъ Си-
бири, черезъ который проходятъ всѣ товары Европейской Рос-
сія въ Сибирь и обратно.

Заручившись нѣкоторыми свѣдѣніями отъ главныхъ торго-
выхъ дѣятелей г. Тюмени и предложивъ имъ вопросы со-
образно рода дѣятельности каждаго отдѣльнаго лица, я про-
силъ ихъ дать мнѣ болѣе удовлетворительныя и полныя свѣ-
дѣнія на моемъ обратномъ пути.

Тоже было сдѣлано мною и въ г. Тобольскѣ, куда я при-
былъ 22 Іюня.

Еще въ Тюмени мнѣ сдѣлалось извѣстнымъ, что предпрія-
тіе тюменскаго купца Хотимскаго, относительно разрѣшен-
наго ему привоза въ Сибирь, безошлинно, иностранныхъ то-
варовъ и вывоза сибирскихъ, не состоится, а поэтому мнѣ
предстояло отправиться въ Обскую губу на одномъ изъ рѣч-

ныхъ пароходовъ, зафрахтованныхъ купцами Функомъ или Кетли для доставленія въ Обскую губу сибирскихъ товаровъ и привоза оттуда иностранныхъ, которые ожидались съ морскими пароходами, такъ какъ съ этой цѣлью, г. Функъ зафрахтовалъ рѣчной пароходъ и двѣ баржи у тюменскаго торговаго дома Наума Тюфина съ сыновьями, при чемъ пунктомъ отправленія былъ назначенъ г. Барнаулъ, 1 Юля, а г. Кетли вошелъ въ соглашеніе съ тобольскимъ купцомъ Корниловымъ, имѣющимъ свои пароходы и баржи.

Отъѣздомъ изъ Тюмени въ Тобольскъ я поспѣшилъ по извѣщенію о скоромъ отплытіи изъ Тобольска въ Обскую губу парохода купца Корнилова.

По прибытіи въ Тобольскъ, г. Корниловъ заявилъ мнѣ, что пароходъ его отправится въ Обскую губу 10 Юля.

Вскорѣ я получилъ черезъ г. Тобольскаго Губернатора предложеніе Г. Генераль-Губернатора Западной Сибири, Генераль-Адъютанта Казнакова, прибыть 27 Юля въ село Самарово, для дальнѣйшаго слѣдованія въ Обскую губу, вмѣстѣ съ Его Высокопревосходительствомъ, что и было мною исполнено.

5-го Августа, въ 9 часовъ утра, мы достигли мыса Лендензи (правильнѣй Лидинзита), у котораго и застали Датскій пароходъ „Нептунъ“, уже второй день сгружавшій свои товары на баржу, прибуксированную зафрахтованнымъ г. Функомъ рѣчнымъ пароходомъ „Сибирякъ“.

Я перешелъ на пароходъ „Сибирякъ“ и тотчасъ же приступилъ къ досмотру привезенныхъ иностранныхъ товаровъ, совмѣстно съ командированнымъ для этой цѣли полицейскимъ чиновникомъ.

9, 10, 11 и 12 Августа мы находились у Осетровскаго мыса; сѣвернѣе этого пункта рѣчные суда не ходили.

12 Августа, въ 5 часовъ вечера, мы разстались съ морскимъ пароходомъ „Нептунъ“ и отправились обратно, при чемъ я рассчитывалъ встрѣтиться съ пароходомъ купца Корнилова „Союзъ“, и перейти на него для присутствованія при пере-

грузкѣ втораго морскаго парохода. Но, прибывъ 13 Августа на ночлегъ къ устью р. Суги, я узналъ отъ рыбопромышленниковъ, что пароходъ „Союзъ“ съ 12 на 13 число ночевалъ у Суги, а утромъ 13 числа отправился въ Надымскую губу. Впослѣдствіи оказалось, что когда „Сибирякъ“ на обратномъ пути шелъ прямо отъ мыса Лендензи къ мысу Жертвы, „Союзъ“ былъ въ Надымской губѣ; но туманный день не позволялъ намъ видѣть другъ друга.

Для того, чтобы отъ устья р. Суги на рыбацкой лодкѣ попасть къ мысу Лендензи, гдѣ находился уже прибывшій Англійскій пароходъ „Барквотсъ“, требовалось слишкомъ много времени. Такъ какъ такого рода поѣздка вполне зависѣла отъ погоды, то рыбаки включили въ условіе неопредѣленность времени ѣзды на лодкѣ. Обстоятельства эти заставили меня не предпринимать поѣздки къ м. Лендензи на лодкѣ, другихъ же перевозныхъ средствъ не имѣлось.

Относительно досмотра иностранныхъ товаровъ на второмъ морскомъ пароходѣ я былъ спокоенъ, такъ какъ мнѣ заблаговременно было извѣстно о назначеніи для досмотра этихъ товаровъ трехъ полицейскихъ чиновниковъ, изъ числа которыхъ одинъ встрѣтилъ пароходъ „Нептунъ“, а двое должны были находиться на пароходѣ „Союзъ“, что и подтвердилось впоследствии.

Затѣмъ, продолжая обратный путь на „Сибирякѣ“, который оставилъ Обскую губу 15 Августа и вошелъ въ рѣку я прибылъ 22 Августа въ село Самарово, откуда на пассажирскомъ пароходѣ отправился въ г. Томскъ, куда и прибылъ 2 Сентября.

Занимаясь собираніемъ свѣдѣній, требующихся данною мнѣ инструкціей, я пробылъ въ Томскѣ до 2 Октября; въ Омскѣ съ 8 по 23 Октября; въ Тобольскѣ съ 27 Октября по 2 Ноября и въ Тюмени съ 4 по 11 Ноября. Въ гг. Сургутѣ, Нарымѣ, Каинскѣ, Колывани, Тюкалинскѣ и Березовѣ я былъ проѣздомъ, пробывъ лишь въ Березовѣ однѣ сутки.

Общій харак-
теръ р. Оби
и условія Об-
скаго судо-
ходства.

Рѣка Обь на всемъ протяженіи, отъ впаденія въ нее рѣки Томи, до Пуйковскаго острова, ниже Обдорска, въ устьѣ (на разстояніи около 2,500 верстѣ), представляетъ собою прекрасную судоходную рѣку, безъ пороговъ и подводныхъ камней. Множество протоковъ, образовавшихся вслѣдствіе мягкости грунта долины Оби, даютъ этой рѣкѣ особый характеръ. Выше впаденія въ Обь Иртыша протоки эти менѣе значительны; при устьѣ Иртыша Обь протекаетъ однимъ русломъ, ниже этого мѣста, она опять раздѣляется на множество рукавовъ уже болѣе значительныхъ по своимъ размѣрамъ.

Отъ устья Иртыша и почти до Обдорска Обь съ ея притоками и протоками занимаетъ громадную долину, при чемъ нѣкоторые протоки судоходны, такъ наприм., на пути въ Березовъ, суда, оставляя главное русло Оби, направляются въ весьма узкій, но глубокій протокъ Пырсимъ, впадающій въ р. Сосву, на берегу которой и находится Березовъ. Слѣдуя этимъ протокомъ путь нѣсколько сокращается.

Выше Березова, около села Чемашевскаго, Обь раздѣляется на правую—Большую и лѣвую—Малую.

Въ 25 верстахъ выше Обдорска Обь соединяется въ одну рѣку и, протекая однимъ русломъ около 40 — 50 верстѣ, снова раздѣляется на Большую и Малую. Ниже устья рѣки Щучьей, Правая или Большая Обь получаетъ названіе Неучинской, а Лѣвая или Малая—Хаманельской.

Отъ восточной оконечности Мохтасскихъ острововъ начинается Обская губа.

Выше устья Томи Обь менѣе удобна для судоходства; такъ до Барнаула пароходы ходятъ безпрепятственно только во время весенняго полноводья и при случайной прибыли воды во второй половинѣ навигаціи. До г. Бійска лишь по весеннему полноводію.

Перечисленіе другихъ судоходныхъ рѣкъ Обскаго бассейна приводится ниже.

Временный Барнаульскій купецъ Михаилъ Егоровичъ Функъ заготовилъ въ Барнаульскомъ округѣ 23,300 пудовъ пшеницы для отправленія морскимъ путемъ за границу. Пшеница эта

была погружена въ одну баржу, получившую осадки 10 четвертей. Другая баржа, предназначенная для погрузки ожидавшагося къ привозу иностраннаго товара, была нагружена запасными, для рѣчнаго парохода, дровами и имѣла меньшую осадку.

Рѣчной пароходъ „Сибирякъ“ (въ 120 силъ) былъ зафрахтованъ для буксированія обѣихъ баржъ изъ г. Барнаула въ Обскую губу и обратно до г. Томска.

Пароходъ „Сибирякъ“ съ баржами вышелъ изъ Барнаула 1 Юля и прибылъ въ Обдорскъ 28 Юля, останавливаясь дорогою: у устья Томи, въ Березовѣ и у села Самарова, лежащаго на Иртышѣ въ 25 верстахъ отъ его устья. На этомъ пути „Сибирякъ“ двое сутокъ простоялъ на якорѣ между Березовымъ и Обдорскомъ у селенія Кушеватъ, по случаю сильной бури, а на пути отъ Барнаула до устья р. Томи баржи съ пшеницею становились на мель шесть разъ.

Утромъ 30 Юля „Сибирякъ“ прибылъ къ архипелагу Мохтасскихъ острововъ, откуда и начались затрудненія въ дальнѣйшемъ плаваніи.

Мохтасскій архипелагъ.

На картѣ показанъ лишь одинъ островъ, носящій названіе Мохтаскаго, въ дѣйствительности же ихъ много; изъ числа ихъ одинъ, болѣе возвышенный, и показанъ на картѣ. Этотъ островъ бываетъ обитаемъ самоѣдами въ періодъ рыбопромышленности. Я видѣлъ здѣсь 6 самоѣдскихъ чумовъ.

Мохтасскій архипелагъ состоитъ изъ наносныхъ острововъ, большинство которыхъ представляются взору въ видѣ большихъ и малыхъ, песчаныхъ, плоскихъ возвышенностей, безъ всякой растительности. Нѣкоторые, болѣе возвышенные острова покрыты чрезвычайно грубою и жесткою травою, мѣстами же мелкимъ кустарникомъ.

Между островами находятся большія площади подводныхъ, песчаныхъ отмелей. Точно такими же отмелями Мохтасскій архипелагъ примыкаетъ къ Обской губѣ.

При проѣздѣ по Большой или Неучинской Оби Мохтасскимъ архипелагомъ, глазу представляется впереди и влѣво безпредѣльное водное пространство, а направо довольно высокій берегъ

материка. Тутъ же, въ различныхъ направленіяхъ, виднѣются люди, бродящіе въ водѣ по отмелямъ и занимающіеся ловомъ рыбы неводами.

Мохтасскіе острова тянутся съ Запада на Востокъ приблизительно на 100 верстъ и все это пространство, по неизвѣстности фарватера и отсутствію лоцмановъ, крайне затруднительно для плаванія рѣчныхъ судовъ, а тѣмъ болѣе для морскихъ. Рыбопромышленники, плавая на мелкосидящихъ плоскодонныхъ лодкахъ, не знаютъ надлежащаго глубокаго фарватера; такъ что пароходъ „Сибирякъ“, отыскивая себѣ фарватеръ, становился постоянно на мель и прошелъ пространство Мохтасскаго архипелага въ двое сутокъ.

Надымская губа и мысъ Лендензи.

2 Августа „Сибирякъ“ былъ направленъ въ Надымскую губу, какъ въ условный пунктъ для встрѣчи съ морскимъ пароходомъ, снаряженнымъ к. Функомъ, но вслѣдствіе мелководія прошелъ лишь небольшое пространство, а въ 5 часовъ вечера того же числа къ „Сибиряку“ подѣхалъ на небольшой паровой шлюпкѣ шкиперъ парохода „Нептунъ“ съ заявленіемъ, что пароходъ его находится у мыса Лендензи *) и что выше подняться онъ не можетъ, вслѣдствіе встрѣчающагося мелководія, почему и предложилъ г. Функу оставить Надымскую губу и идти прямо отъ мыса Жертвы къ мысу Лендензи, что и было исполнено.

2 Августа, въ 8 часовъ вечера, пароходъ „Сибирякъ“ съ баржами бросилъ якорь у мыса Лендензи, вблизи парохода „Нептунъ“.

4 Августа приступлено было къ разгрузкѣ прибывшаго иностраннаго парохода.

Плаваніе парохода „Нептунъ“.

Пароходъ „Нептунъ“ принадлежитъ Шведской компаніи съ командою датской націи, за исключеніемъ одного матроса, рижскаго уроженца.

Пароходъ этотъ въ 40 силъ, 400 тоннъ вмѣстимости и 13 футъ осадки съ полнымъ грузомъ.

Шкиперъ Андерсъ Расмусенъ, штурманъ Карлъ Ларсенъ.

*) Правильнѣе Лидинзита, что на Остяцкомъ нарѣчій означаетъ Ледяной мысъ.

Пароходъ „Нептунъ“ былъ зафрахтованъ для доставленія изъ Гамбурга въ Обскую губу, до Надыма, 10,000 пудовъ иностраннаго товара и вывоза 23,300 пуд. сибирской пшеницы. Съ иностраннымъ грузомъ „Нептунъ“ имѣлъ 10 футъ осадки.

По заключенному условію шкиперъ Расмусенъ обязанъ былъ доставить грузъ въ Надымскую губу, но по оказавшемуся мелководію морской пароходъ не могъ войти въ названную губу; обстоятельство это хотя и вызвало пререканія со стороны г. Функа и довѣреннаго владѣльца рѣчныхъ судовъ, но дѣло было улажено тѣмъ, что Функъ принялъ на свой страхъ рѣчныя суда Тюфина въ предѣлахъ сѣвернѣе м. Лендензи и Надымской губы.

Изъ Гамбурга „Нептунъ“ вышелъ 1 Юля и, оставивъ Вардэ 18 Юля, прошелъ Карскія ворота 21 Юля; 22, 23 и 24 Юля онъ шелъ Карскимъ моремъ; 25 числа вошелъ въ Обскую губу, а 1 Августа бросилъ якорь у мыса Лендензи.

Шкиперъ Расмусенъ объяснилъ, что вообще пароходъ „Нептунъ“ не встрѣтилъ никакихъ затрудненій въ плаваніи своемъ въ Ледовитомъ Океанѣ и Карскомъ морѣ. Идя по Карскому морю, онъ въ бинокль видѣлъ въ далекѣ отъ себя ледъ, неимѣвшій однако никакого вліянія на плаваніе парохода. Въ Обской губѣ Расмусенъ тоже видѣлъ ледъ, между 71 и 72° с. ш. заставившій его держаться ближе къ западному берегу губы. У южнаго мыса, образующагося отъ впаденія въ Обскую губу рѣчки Вануй, „Нептунъ“ сѣлъ на мель и такъ сильно, что десятичасовая работа не помогла сняться. По истеченіи 10 часовъ вода прибыла и „Нептунъ“ самъ собою снялся съ мели. Вода прибыла безъ всякихъ видимыхъ вліяній, почему Расмусенъ и полагаетъ, что въ Обской губѣ существуетъ правильный приливъ и отливъ воды, что къ сожалѣнію еще не изслѣдовано. Вообще же пароходъ „Нептунъ“ въ Ледовитомъ океанѣ и Карскомъ морѣ не встрѣчалъ никакихъ затрудненій въ плаваніи.

Въ Обской губѣ, выше Осетроваго мыса, стало обнаруживаться мелководіе и чѣмъ ближе къ Ныдскому мысу, глубина уменьшалась, почему Расмусенъ, на параллели Ныдскаго

Пароходъ
„Нептунъ“
въ Обской
губѣ

мыса, повернулъ на сѣверо-западъ и, дойдя до середины губы, направился на юго-востокъ. Такимъ образомъ онъ достигъ мыса Лендензи, гдѣ 1 Августа бросилъ якорь, верстахъ въ 3-хъ отъ берега.

И такъ пароходъ „Нептунъ“ пробылъ въ пути отъ Гамбурга до мыса Лендензи въ Обской губѣ одинъ мѣсяць, а „Сибирякъ“ — отъ Барнаула до того же мыса одинъ мѣсяць и одинъ день.

Произведенные Расмусеномъ на паровой шлюпкѣ промѣры указали на такое мелководіе, которое не позволяло „Нептуну“ зайти въ Надымскую губу, и Расмусень рѣшилъ отправиться на паровой шлюпкѣ розыскивать ожидавшійся имъ на встрѣчу рѣчной пароходъ.

Какъ выше сказано, 2 Августа Расмусень засталъ пароходъ „Сибирякъ“ не въ далекѣ отъ мыса Жертвы, на пути въ Надымскую губу.

Перегрузка
парохода
„Нептунъ“ и
отходъ его
въ море.

4 и 5 Августа иностранные товары были перегружены на баржу.

6 Августа приступлено было къ погрузкѣ морскаго парохода пшеницей, при чемъ Расмусень заявилъ, что болѣе 10 т. пудовъ онъ у м. Лендензи не приметъ, такъ какъ съ полнымъ грузомъ пароходъ получитъ такую глубокую осадку, при которой ему не выйдти изъ губы. Поэтому онъ предложилъ „Сибиряку“ проводить „Нептуна“ до Осетроваго мыса, откуда Расмусень рассчитывалъ выйдти въ море безпрепятственно при 12½ футахъ осадки.

Послѣ нѣкотораго колебанія Функъ и довѣренный пароходовладѣльца рѣшили исполнить настойчивое требованіе Расмусена.

Случайно пріѣхавшій къ намъ 6 числа рыбопромышленникъ Федоръ Федоровъ заявилъ, что отъ мыса Лендензи до Осетроваго глубокой фарватеръ лежитъ у самаго берега материка, въ нѣсколькихъ саженьяхъ отъ него, а для того, чтобы попасть на фарватеръ, надо предварительно перевалить черезъ отмель, раздѣлявшую пароходы отъ фарватера.

Рыбопромышленникъ этотъ былъ приглашенъ проводить пароходы до Осетроваго мыса, на что онъ и согласился.

Утромъ 7 Августа „Нептунъ“ при 10 футахъ осадки и „Сибирякъ“ съ двумя баржами снялись съ якорей. Федоровъ указалъ держать первоначально къ берегу, но лотъ сталъ показывать мелкую воду; дошло наконецъ до 11 футъ глубины, вслѣдствіе чего нѣкоторыя лица стали упрекать Федорова въ незнаніи имъ лоцманскаго дѣла, за которое онъ взялся; пароходъ же былъ остановленъ.

Растерявшійся отъ упрековъ Федоровъ, повторивъ свое заявленіе, что для достиженія фарватера необходимо перевалить черезъ отмель, раздѣляющую насъ отъ указываемаго имъ фарватера, присовокупивъ, что другаго фарватера онъ не знаетъ и что если пароходъ не подойдетъ къ берегу, то онъ отказывается быть проводникомъ.

„Нептунъ“ повернулъ и пошелъ по направленію отъ берега; пройдя около 10 верстъ онъ сѣлъ на мель, съ которой снялся съ помощью „Сибиряка“. Спустя часъ времени, идя на сѣверъ, „Нептунъ“ вторично сѣлъ на мель. Шкиперъ Расмусенъ предложилъ снять часть груза, чтобы облегчить пароходъ на $\frac{1}{2}$ фута осадки. Мѣра эта не облегчила однако дальнѣйшаго хода морскаго парохода и „Нептунъ“, утромъ 8 Августа, третій разъ сѣлъ на мель, вслѣдствіе чего и для удобства дальнѣйшаго плаванія сняли еще часть груза, при чемъ „Нептунъ“ получилъ осадку въ 9 футъ. Но и при этой относительно малой осадкѣ морскому пароходу было затруднительно продолжать свой путь.

Идя тихимъ ходомъ, „Нептунъ“ постоянно встрѣчался съ мелководіемъ, заставлявшимъ его останавливаться. Несмотря на уменьшеніе груза „Нептунъ“ сѣлъ на мель въ четвертый и пятый разъ, ночью съ 8 на 9 Августа, на параллели южнаго мыса Ныдской губы и приблизительно въ 15 верстахъ отъ берега.

Послѣ этого были приняты слѣдующія мѣры:

Еще 8 Августа шкиперъ Расмусенъ на паровой шлюпкѣ отправилъ штурмана Карла Ларсена провѣрить показанія рыбопромышленника Федорова. Ларсенъ, возвратясь, ночью на 9 Августа, сообщилъ, что глубокій фарватеръ дѣйствительно

лежитъ около самаго берега материка, и что по тому пространству этого фарватера, по которому онъ производилъ промѣры, ему не встрѣчалась глубина менѣе 2-хъ сажень. Ларсенъ также отыскалъ мѣсто, гдѣ удобнѣе было бы перевалить черезъ отмель, чтобы попасть на фарватеръ.

Переваль этотъ находился не въ далекомъ отъ мыса Лендензи и допускалъ осадку парохода не болѣе 8 футъ.

На основаніи сообщенія Ларсена съ „Нептуна“ былъ снятъ почти весь грузъ, такъ что онъ получилъ 8 футъ осадки. Баржи были нагружены равномерно и „Сибирякъ“ направился съ ними прямо къ Осетровому мысу, а „Нептунъ“ вернулся обратно и, не доходя до м. Лендензи, достигъ наконецъ глубокаго фарватера, по которому безпрепятственно прибылъ къ Осетровому мысу 9 Августа, въ 9 часовъ дня.

Немедленно было приступлено къ погрузкѣ „Нептуна“, но вскорѣ барометръ началъ быстро понижаться, предвѣщая бурю, и въ 5 часовъ вечера того же 9 Августа Расмусенъ предложилъ развести баржи на нѣкоторое между собою разстояніе, передалъ на „Сибирякъ“ запасный якорь (снимаясь съ мели въ Мохтасскомъ архипелагѣ, „Сибирякъ“ потерялъ свой запасный якорь) и предложилъ держать „Сибиряка“ на паряхъ. Самъ же онъ отплылъ отъ насъ версты на двѣ въ сторону.

Къ 7 часамъ вечера сѣверо-западный вѣтеръ взволновалъ Обскую губу весьма значительно, а къ ночи разыгралась сильная буря. Къ утру 11 Августа буря начала стихать, а въ 11 часовъ дня „Нептуну“ возможно было уже причалить къ баржѣ для продолженія погрузки, которая и началась въ 12 час. дня.

Погрузка „Нептуна“ была окончена къ 5 часамъ вечера 12 Августа, послѣ чего мы тотчасъ-же и разстались: „Нептунъ“ съ грузомъ въ 21,300 пудовъ пшеницы, при 12¹/₂ футахъ осадки, направился къ сѣверу, а мы съ грузомъ иностранныхъ товаровъ поплыли въ противоположную сторону, рассчитывая встрѣтиться съ пароходомъ Корнилова „Союзъ“, на который предполагалось принять грузъ втораго морскаго парохода.

„Нептунъ“ благополучно возвратился въ Гамбургъ 13 Сентября и доставилъ туда Сибирскую пшеницу сполна.

Во время упомянутой бури, продолжавшейся всего 40 часовъ, въ губѣ уровень воды возвысился на 8 футъ, что и дало возможность зафрахтованному С.-Петербургскимъ купцомъ Кетли, английскому пароходу „Варквотсъ“, безпрепятственно пройти къ мысу Лендензи.

Приходъ ан-
глійскаго па-
рохода „Варк-
вотсъ“, снаря-
женнаго куп-
цемъ Кетли.

„Варквотсъ“ при 12¹/₂ футахъ осадки, прошелъ мимо насъ 11 числа, направляясь по условію къ Надыму.

Пароходъ „Варквотсъ“ принадлежитъ английскому владѣльцу, съ английскою же командою, 60-ти силъ, 533-хъ тоннъ вмѣстимости и 13¹/₂ футъ осадки. Шкиперъ парохода Шерифъ. Кромѣ того на „Варквотсъ“ находился извѣстный плаватель по Карскому морю и Енисею Іосифъ Іосифовичъ Виггенсъ. Онъ участвовалъ въ плаваніи на „Варквотсъ“ съ цѣлью изслѣдованія пути.

„Варквотсъ“ съ грузомъ въ 25 т. пудовъ, при 12¹/₂ футахъ осадки, вышелъ изъ Ливерпуля 20 Іюля; Вардэ онъ оставилъ 30 Іюля; 6 Августа онъ Югорскимъ проливомъ вышелъ въ Карское море; 7 Августа „Варквотсъ“ былъ у Бѣлаго острова, сворачивая въ Обскую губу. 8 Августа онъ остановился на якорѣ нѣсколько ниже Осетроваго мыса и на значительномъ разстояніи отъ восточнаго берега; въ этотъ же день съ „Варквотса“ на паровой шлюпкѣ отправились розыскивать пароходъ „Союзъ“, Виггенсъ, довѣренный Кетли, Шуйскій, и помощникъ шкипера; 8 Августа, когда пароходъ „Нептунъ“ преодолѣвалъ свой трудный путь, вышеупомянутая паровая шлюпка подошла къ намъ. Принявъ гостей, Расмусень познакомилъ Виггенса съ тѣми затрудненіями въ плаваніи, какія въ это время встрѣчались, объяснивъ при томъ, что попытка его попасть въ Надымскую губу осталась безуспѣшною.

Виггенсъ на-
родъ „Варк-
вотсъ“ и
отъ „Союза“
въ морѣ.

Затѣмъ Функъ выразилъ Виггенсу опасеніе въ предстоящемъ плаваніи на рѣчномъ пароходѣ къ Осетровому мысу, находя этотъ пунктъ слишкомъ удаленнымъ въ губу.

На такое заявленіе Функа, Виггенсъ предложилъ свою го-

66969

товность перейти на „Сибирякъ“ и сопровождать его до Осетроваго мыса, поручивъ помощнику шкипера, по розысканіи парохода „Союзъ“, причалить къ „Сибиряку“, чтобы захватить его Виггенса обратно на Варквотсъ.

10 Августа, во время бури, паровая шлюпка эта, нѣсколь-ко выше мыса Лендензи и не въ далеѣ отъ берега, нашла на мель и была залита волнами. Пассажиры, благодаря мелководію и близости берега, вышли на берегъ, а шлюпка погибла.

Шкиперъ парохода „Варквотсъ“, подвигаясь медленно выше въ губу, 11 Августа увидѣлъ дымъ „Нептуна“ разводившаго пары, чтобы подойти къ баржѣ для продолженія погрузки. Въ часъ дня „Варквотсъ“ подошелъ близко къ намъ, принялъ Виггенса, который и повелъ его къ мысу Лендензи.

Позволяю себѣ повторить, что во время 40 часоваго сѣверо-западнаго вѣтра воды прибыло на 8 футъ, почему „Варквотсъ“, не смотря на глубокую осадку, прошелъ безпрепятственно къ мысу Лендензи.

„Варквотсъ“ былъ въ пути отъ Ливерпуля до мыса Лендензи двадцать однѣ сутки.

13 Августа къ этому морскому пароходу подошелъ рѣчной пароходъ „Союзъ“ съ двумя баржами, нагруженными сибирскими продуктами, предназначенными къ вывозу за границу.

„Союзъ“ вышелъ изъ Тобольска не 10 Іюля, какъ предполагалось, а 28, и былъ въ пути до м. Лендензи 16 сутокъ.

Выгрузка парохода „Варквотсъ“, и отходъ его въ морѣ.

Къ разгрузкѣ „Варквотса“ приступлено было 14 Августа, которая продолжалась до 11 часовъ дня 15 Августа; затѣмъ въ продолженіи остальнаго времени 15 числа, далѣе 16, 17 и 18 Августа работа не производилась вслѣдствіе сильнаго сѣвернаго вѣтра. Въ продолженіе этихъ четырехъ сутокъ, вода начавшая убывать, снова прибыла. Купецъ Корниловъ говоритъ, что по наблюденіямъ Виггенса прибыль воды простиралась до 6 футъ. Если сравнить уровень воды у м. Лендензи 9 и 19 Августа, то получимъ 14 ф. разницы, образовавшейся отъ прибыли воды, гонимой съ моря бывшими сѣверными и сѣверо-западными вѣтрами.

9-28-29

Слѣдующій случай не лишень вниманія, какъ характеризующій особенность уровня воды въ Обской губѣ. Обдорскій купецъ Трофимовъ, зная что Тазовская губа изобилуетъ рыбой и что неудобство сбыта держать ее тамъ въ крайне низкой цѣнѣ, сдѣлалъ попытку попасть въ названную губу съ цѣлью выгодно промѣнять на рыбу у инородцевъ, муку, соль, табакъ и красные товары. Для исполненія такого намѣренія Трофимовъ нагрузилъ небольшое плоскодонное судно, называемое павозкомъ, двумя тысячами пудовъ вышеупомянутыхъ товаровъ и въ началѣ іюля поплылъ изъ Обдорска въ Тазовскую губу. Бросилъ въ Мохтасскомъ архипелагѣ якорь для ночлега, павозокъ на слѣдующее утро оказался на мели; затѣмъ вода быстро начала убывать и черезъ нѣсколько дней матросамъ пришлось идти за водой для пищи и питья до 200 сажень по, какъ бы выросшей изъ воды, песчанной плоскости.

При погрузкѣ парохода „Варквотсъ“, пользуясь прибылью воды, признано было возможнымъ допустить осадку въ $13\frac{1}{2}$ ф.

Названный пароходъ былъ нагруженъ слѣдующимъ количествомъ сибирскихъ продуктовъ.

1. Пшеницы	28,470	пуд.
2. Сѣмени льнянаго	2,219	„
3. Льна	372 $\frac{1}{2}$	„
4. Льняной жмыхи	237	„
5. Пенъки (конопли)	230	„
6. Клею рыбаго	4 $\frac{1}{2}$	„

Итого 31,533 пуд.

Погрузка этихъ продуктовъ производилась 19, 20, 21, 22 и частью 23 Августа. Въ этотъ день „Варквотсъ“ при $13\frac{1}{2}$ ф. осадки отправился отъ м. Лендензи въ Лондонъ.

Во время перегрузки погода стояла тихая и вода убывала, но на сколько, мнѣ неизвѣстно, а такъ какъ ни Виггенсъ ни Шерифъ по всему вѣроятію не знали настоящаго фарватера, то и „Варквотсъ“ не миновалъ затрудненій, причемъ, чтобы выйдти изъ губы, встрѣтилась необходимость, для

облегченія груза, выбросить у Осетровскаго мыса въ воду 6,000 пуд. пшеницы.

На обратномъ пути „Варквотсъ“ потерпѣлъ еще другую неудачу: идя по Карскому морю во время непрогляднаго тумана, когда шкиперъ парохода полагалъ, что онъ находится въ 30 миляхъ отъ острова Вайгача, онъ нашелъ на этотъ островъ, почему пришлось еще разъ облегчить грузъ выброшенными въ воду 6,000 пудовъ пшеницы. При этомъ пароходъ получилъ поврежденіе винта на столько, что лишился своего нормальнаго хода и дальнѣйшее плаваніе сдѣлалось медленнѣе; тѣмъ не менѣе „Варквотсъ“, съ остальнымъ уцѣлѣвшимъ грузомъ, прибылъ въ Лондонъ 19 Сентября.

На всемъ пути, какъ сюда и такъ и обратно, Виггенсъ льдовъ нигдѣ не видалъ.

Общія заключенія объ условіяхъ плаванія морскихъ и рѣчныхъ судовъ въ Обской губѣ.

Плаваніе судовъ по Обской губѣ минувшимъ лѣтомъ приводятъ къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) Мелкосидящія морскія суда могутъ подняться лишь до мыса Лендензи, глубоко же сидящія только при случайной прибыли воды, образующейся отъ сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ вѣтровъ, но случайность эта составляетъ обманчивое явленіе, такъ какъ поднявшіяся суда, съ убылью воды лишаются безпрепятственнаго обратнаго пути.

2) У мыса Лендензи рѣчныя суда не защищены отъ бурь и штормовъ, которые бываютъ въ Обской губѣ часто *), почему суда эти подвергаются въ этомъ мѣстѣ опасности. Крайнее мелководіе устья находящейся здѣсь рѣки Сандибе не позволяетъ рѣчнымъ судамъ входить въ эту рѣку; другихъ же мѣстъ для укрытія рѣчныхъ судовъ отъ бурь по близости м. Лендензи не имѣется.

3) Такъ какъ предвидится, что вывозъ сибирскихъ товаровъ будетъ значительно превышать привозъ иностранныхъ, то и морскія суда обратнымъ рейсомъ будутъ имѣть

*) Рыбпромышленники рассказываютъ, что въ 1875 г., они, въ продолженіи 2 мѣсячнаго пребыванія въ Обской губѣ, выѣзжали на рыбный промыселъ всего лишь 12 разъ, по причинѣ бывшихъ въ то время продолжительныхъ и сильныхъ сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ вѣтровъ.

большую осадку, почему и обратный путь отъ м. Лендензи будетъ почти невозможенъ, пока фарватеръ не будетъ нанесенъ на карту или пока не будутъ устроены лоцманскія станціи.

4) Рѣка Ныда имѣетъ большую глубину, равно какъ и губа ея имѣетъ значительную глубину. На берегу р. Ныды находится самое сѣверное въ Обской губѣ рыбопромышленное заведеніе, принадлежащее тобольскому купцу Корнилову, по порученію котораго небольшая Ныдская губа минувшимъ лѣтомъ была промѣрена рыбопромышленниками, которые и не находили глубины менѣе 18 четвертей (около 13 футъ).

Эти же рыбаки говорятъ, что въ Ныдской губѣ есть глубокой фарватеръ, которымъ могутъ входить въ р. Ныду и глубокосидящія морскія суда.

5) Плаваніе морскихъ судовъ по Обской губѣ, сѣвернѣе Осетроваго мыса, не встрѣчало затрудненій; у Осетроваго же мыса глубокой фарватеръ, примыкая къ берегу материка, служитъ безпрепятственнымъ путемъ для входа въ Ныду.

6) Если бы случилось, что нѣкоторые глубокосидящія морскія суда и не могли бы войти въ р. Ныду, чего вышеупомянутые рыбопромышленники не предполагаютъ, то въ такомъ случаѣ рѣчныя суда, укрываясь отъ штормовъ въ Ныдѣ, при удовлетворительной погодѣ, могли бы выѣзжать къ морскому судну для перегрузки, проходя для этого пространство не болѣе 10—12 верстъ.

Обращаясь къ выбору пункта для таможеннаго надзора и принимая во вниманіе, что суда, слѣдуя изъ-заграничныхъ портовъ океаномъ и Карскимъ моремъ, имѣютъ такую осадку, что вовсе не могутъ входить въ р. Обь, а товары для дальнѣйшаго отправленія внутрь края, по рѣкѣ, должны быть перегружаемы на мелкосидящія рѣчныя суда, я нахожу, что *устье р. Ныды* составляетъ самый ближайшій къ устью Оби пунктъ, удовлетворяющій названнымъ требованіямъ. Перегрузка судовъ въ самой Ныдѣ, а буде случится внѣ ея, представляется удобною, почему и въ освидѣтельствovanіи отправляемаго за границу спирта въ этомъ пунктѣ не встрѣтится

**Выборъ пункта
для таможеннаго надзора.**

затрудненія. Нахожу также, что погруженный въ Ныдѣ, въ морское судно, спиртъ слѣдовало бы признавать вывезеннымъ за границу, такъ какъ сбытъ его контрабандою по побережью Обской губы, ниже Ныды, представляется невозможнымъ по отсутствію тамъ населенія. Кочующіе самоѣды не угрожаютъ контрабанднымъ промысломъ по ихъ крайней бѣдности, а главное по отсутствію вблизи мѣстъ сбыта контрабанды. Р. Ныда беретъ начало въ тундрахъ, отдаленныхъ отъ населенныхъ мѣстъ чрезвычайно большимъ пространствомъ, лишеннымъ въ лѣтнее время всякаго сообщенія. Зимній же путь по своей длинѣ до болѣе населенныхъ городовъ, при скудныхъ перевозочныхъ средствахъ самоѣдовъ, не будетъ оплачивать контрабандный промыселъ. Къ тому же самоѣды, по своей любви къ рыболовству и звѣроловству, едва ли будутъ податливы къ контрабандному промыслу.

По тѣмъ же соображеніямъ выгрузка привозимыхъ моремъ иностранныхъ товаровъ ниже Ныды не будетъ практиковаться, такъ какъ сбытъ такихъ товаровъ встрѣтитъ еще большее затрудненіе.

И такъ, по моему мнѣнію, *устье рѣки Ныды слѣдуетъ признать самымъ удобнымъ и ближайшимъ пунктомъ для устройства таможеннаго надзора въ Обской губѣ, придерживаясь праваго ея побережья; лѣвое же побережье мнѣ вовсе неизвѣстно.*

Устройство таможеннаго надзора при устьѣ Ныды.

По берегамъ Ныды и ея устью никакихъ построекъ не существуетъ, за исключеніемъ рыболовнаго заведенія, состоящаго изъ двухъ небольшихъ сараевъ и небольшого бревенчатого домика.

Поэтому, обращаясь къ вопросу о помѣщеніи для таможеннаго присутствія и жительства таможенныхъ чиновниковъ и досмотрщиковъ, я позволяю себѣ высказать, что въ виду неустановившагося еще правильнаго пути для плаванія по Обской губѣ, какъ рѣчныхъ, такъ и морскихъ судовъ, я полагаю бы преждевременнымъ возводить постройки на сушѣ. Небольшой желѣзный прочный пароходъ и при немъ одна баржа, по моему мнѣнію, болѣе соответствовали бы таможеннымъ требованіямъ въ осо-

бенности теперь, при началѣ этого дѣла и при отсутствіи достаточныхъ указаній опыта объ удобствѣ или неудобствѣ расположенія таможеннаго надзора въ одномъ постоянномъ пунктѣ.

Къ этому слѣдуетъ прибавить, что такъ какъ уже признано, что таможенные чиновники должны находиться въ таможнѣ только во время навигаціи, въ зимнее же время имъ разрѣшается проживать въ болѣе населенныхъ мѣстахъ Западной Сибири, то полагая навигаціонное время не болѣе трехъ мѣсяцевъ въ году, остальные девять мѣсяцевъ таможенное зданіе было бы безъ присмотра, такъ какъ трудно предположить, чтобы кто либо изъ русскихъ согласился зимовать на берегу Обской губы. Самоѣды же и остяки, какъ караульные, не надежны, а за сохранность зданія ручаться нельзя.

Вообще на берегахъ Обской губы не зимуетъ ни одна человѣческая душа; привыкшіе къ этой суровой мѣстности самоѣды и тѣ, на зиму, удаляются въ лѣса, укрываясь тамъ отъ сильныхъ вѣтровъ и для звѣроловства. Появляются же они на побережьяхъ случайно, проѣздомъ черезъ Обскую губу.

Возможность усугубленія надзора и поданія помощи судамъ при различныхъ затрудненіяхъ, говорятъ также въ пользу плавучей таможи.

При таможенныхъ пароходахъ необходима баржа для загрузки ея топливомъ для парохода, для склада и доставленія внутрь края могущей случиться контрабанды а также для хранения провизіи, которою слѣдуетъ запасаться на все время нахождения служащихъ въ Обской губѣ *).

Кромѣ того признавалось бы полезнымъ имѣть при таможенномъ пароходѣ паровой катеръ въ 4—5 силъ для наблюденія за судами рыбопромышленниковъ, если они начали бы

*) На топливо пароходовъ идутъ на Оби дрова сосновые съ примѣсью еловыхъ, 5 четвертей длины. Внутри края такіе дрова покупаются пароходо-владѣльцами отъ 2 р. 30 к. до 2 р. 50 к. за сажень. Чѣмъ ниже по Оби, отъ устья Иртыша, тѣмъ болѣе повышаются дрова въ цѣнѣ, теряя въ своей доброкачественности, а длина полѣнцевъ не превышаетъ аршина. Уже въ Березовѣ за сажень дровъ платится 3 р., а въ Обдорскѣ 3 р. 50 к. Ниже Обдорска дровъ въ продажѣ вовсе нѣтъ. О доброкачественности дровъ, какъ топлива для пароходовъ, можно судить по слѣдующему факту: пароходъ, употребляющій въ продолженіи сутокъ 20 сажень дровъ, купленныхъ внутри края, сжигаетъ обдорскихъ дровъ 40 сажень.

проявляться ниже Ныды и для ознакомленія съ сосѣднимъ побережьемъ, рѣкою Ныдою въ среднемъ и верхнемъ ея теченіи.

Навигационное время въ связи съ дѣятельностію таможни, слѣдуетъ признать съ 25 Іюля по 10 Сентября, всего на 1 мѣсяць 10 дней. Полагая, что таможня должна открыть присутствіе заблаговременно, пароходъ могъ въ 1 Іюля прибыть въ Ныду, а если бы обстоятельства потребовали, то и раньше, но не ранѣе 1 Іюня, такъ какъ только около этого времени рыбопромышленники появляются въ Обской губѣ.

Двѣ шлюпки съ 4 гребцами на каждой полагаю удовлетворять потребностямъ таможенной службы. Въ случаѣ ломки одной шлюпки, замѣна ея другой представится невозможною.

При существованіи таможеннаго парохода матросы парохода могли бы быть и гребцами.

Пароходъ, баржу и паровую шлюпку можно построить въ Тюмени, на механическомъ заведеніи товарищества Курбатова и Игнатовыхъ, какъ въ заведеніи пользующемся нынѣ во всей Западной Сибири отличною репутаціею, по точности и добросовѣстности исполненія заказовъ. Мнѣніе это подтверждается и нагляднымъ различіемъ пароходовъ, построенныхъ на означенномъ заведеніи, отъ прочихъ, значительно уступающихъ имъ во всѣхъ отношеніяхъ.

Цѣнность парохода въ 60 силъ, съ желѣзнымъ корпусомъ, не будетъ превышать 50 т. р., а баржи 18—20 т. р.

Что же касается постройки при устьѣ Ныды таможеннаго дома, то по этому предмету мною собраны слѣдующія свѣдѣнія: плотниковъ ближе Обдорска нѣтъ; обдорскіе плотники исключительно зыряне, которые соглашаются наняться рабочими съ платою отъ 30 до 50 руб. въ мѣсяць, на собственномъ содержаніи; за эту же плату они своими средствами отправятся изъ Обдорска въ Ныду, тотчасъ по вскрытіи рѣкъ.

Если бы потребовалось отправить этихъ плотниковъ въ Ныду зимнимъ путемъ, на саняхъ, то они издержки за таковой провозъ на себя не принимаютъ и въ этомъ случаѣ доставка плотниковъ обойдется отъ 15 до 20 руб. за cadaго. Вза-

мѣнъ этого, эти же плотники нарубятъ и сплавятъ лѣсъ до мѣста постройки.

Если же нанять рабочихъ особо для вырубки и сплава лѣса, то просятъ отъ 60 до 70 руб. за сотню, смотря по величинѣ лѣсинъ.

Въ этомъ послѣднемъ случаѣ пришлось бы также воспользоваться трудами зырянъ, такъ какъ остяки и самоѣды не склонны къ другому рода занятіямъ, кромѣ рыболовства и звѣроловства, къ тому же инородцы эти, кочуя по сѣверу, до того разбросаны, что трудно собрать ихъ для какого либо предпріятія.

По берегамъ Ныды, верстахъ въ 40—50 выше устья ея, растетъ еловый и лиственный лѣсъ, годный для постройки домовъ. Изъ этого лѣса можно добыть бревна въ 4—5 саж. длины и 5—7 вершк. шир. во второмъ срубѣ.

Течение Ныды весною нѣсколько быстрѣе обыкновеннаго, но она удобна для сплава лѣса въ плотяхъ.

Въ верховьѣ Ныды круглый годъ живутъ инородцы, до 20 семей; двое изъ нихъ, назадъ тому 4 года, по порученію купца Корнилова, сплавили въ плотяхъ на его рыбопромышленное заведеніе 100 тонкихъ лѣсинъ за 15 руб. Лѣсъ этотъ былъ прямой, не слишкомъ суковатъ и съ хорошей сердцевиной.

Ныда вскрывается отъ льда въ послѣднихъ числахъ Мая, а сплавъ лѣса къ устью можетъ быть произведенъ въ 12—15 сутокъ.

Кирпичъ, известъ, желѣзный матеріалъ, тесъ, для крышъ плахи на потолки, полы, двери и оконныя рамы надо заготовить въ Тобольскѣ и весною отправить все это въ Ныду на судахъ отправляющихся въ Обскую губу рыбопромышленниковъ, что обойдется 25—30 коп. за пудъ тяжести.

Трудно предположить, чтобы кто нибудь изъ обдорскихъ русскихъ жителей согласился бы принять на себя постройку дома въ Ныдѣ по подряду. Подрядчиковъ, если они потребуются, можно скорѣе найти въ Тобольскѣ, зажиточные люди

котораго болѣе другихъ сибирскихъ городовъ имѣютъ сношенія съ Обскою губою по рыбопромышленности.

Личный составъ таможеннаго надзора.

Дѣятельность таможи въ Обской губѣ будетъ находиться въ особыхъ условіяхъ, зависящихъ отъ времени, удобства и возможности плаванія по сѣвернымъ водамъ. На сколько до сего времени извѣстно, Августъ мѣсяцъ и первая половина Сентября представляютъ самое удобное время въ году для безопаснаго плаванія по Карскому морю и Обской губѣ; этимъ временемъ морскія суда конечно будутъ пользоваться, почему предвидится почти одновременное прибытіе ихъ въ Обскую губу. Обстоятельство это заставляетъ желать, чтобы при вновь предполагаемой таможнѣ состояло такое число таможенныхъ чиновниковъ и досмотрщиковъ, какое необходимо для одновременнаго досмотра нѣсколькихъ морскихъ судовъ и надзора за ними, до отплытія отъ таможи, тѣмъ болѣе, что было бы несправедливо задерживать морскія суда для досмотра и совершенія таможенныхъ обязанностей, такъ какъ кратковременность судоходства по Обской губѣ и Карскому морю вызываетъ необходимость скорѣйшаго отхода обратно съ наступленіемъ Сентября мѣсяца; рѣчныя суда также должны спѣшить возвращеніемъ, такъ какъ на обратномъ пути ихъ можетъ застигнуть ледоходъ. Бываютъ года, когда въ нижнемъ теченіи Оби ледъ появляется во второй половинѣ Сентября.

Согласно сему я полагаю бы нужнымъ для удовлетворенія требованій таможенной службы и своевременнаго отпуска изъ таможи судовъ, опредѣлить для таможи въ Обской губѣ временный штатъ въ такомъ числѣ таможенныхъ чиновниковъ и досмотрщиковъ, какое необходимо для одновременнаго досмотра 4—5 морскихъ судовъ и для надзора за ними до отплытія ихъ отъ таможи.

Временный штатъ вызывается тѣмъ еще, что число приходящихъ въ Обскую губу морскихъ судовъ ежегодно будетъ увеличиваться и сообразно съ этимъ полезно будетъ измѣнять штатъ таможенныхъ чиновниковъ и досмотрщиковъ для того, чтобы таможня эта вполнѣ удовлетворяла особеннымъ условіямъ сѣвернаго края.

Для жительства таможенных чиновников зимою я рекомендовалъ бы г. Томскъ, какъ имѣющій удобное сообщеніе съ Обскою губою. Кромѣ того Томская губернія и степная часть составляютъ главную житницу Западной Сибири, посему отпускная промышленность будетъ группироваться въ г. Томскѣ, тѣмъ болѣе, что городъ этотъ является средоточіемъ торговыхъ путей Сибири.

На рѣкахъ Обскаго бассейна наиболѣе важное значеніе имѣетъ тюменско-томское пароходство, по рр. Турѣ, Тоболу, Иртышу, Оби и Томи, производящееся съ Мая по Октябрь. Менѣе значительное движеніе пароходовъ существуетъ въ вверхъ по Иртышу до г. Семипалатинска; внизъ по Оби до Обдорска и острова Пуйкова; вверхъ по Оби до гг. Барнаула и Бійска; съ Оби вверхъ по Чулыму до села Берлюзъ и г. Ачинска Восточной Сибири.

Пароходство
по р. Оби.

отъ зимнихъ
забои по
внѣшней
днѣ .q

Въ Западной Сибири движеніе товаровъ производится только по названнымъ рѣкамъ, и выражается нижепомѣщенными цифрами, добытыми мною изъ конторскихъ книгъ пароходо-владѣльцевъ.

Движеніе пассажиро-товарныхъ и товарныхъ пароходовъ во все время навигаціи совершается правильно только между городами Тюменью и Томскомъ и лежащими между этими пунктами городами: Тобольскомъ, Сургутомъ и Нарымомъ. Вверхъ по Оби, выше устья р. Томи до Барнаула и Бійска, пароходы совершаютъ рейсы лишь въ первую половину навигаціи, пока рѣка не обмелѣла, а въ остальное время при случайной прибыли воды.

Вверхъ по Иртышу, выше Тобольска, до г. Омска и Семипалатинска пароходное сообщеніе производится безпрепятственно также только въ первую половину навигаціи, съ убылью же воды, движеніе пароходовъ становится затруднительнымъ, иногда и невозможнымъ.

По свидѣтельству пароходо-владѣльцевъ уровень воды Обскаго бассейна бываетъ весьма разнообразенъ; годами мелководіе, затрудняя движеніе баржъ съ грузами, вынуждаетъ излишнюю перегрузку товаровъ на мелкія суда; бывали даже та-

кіе случаи, что товары отъ устья Томи до Томска (60 верстъ) перевозились на лошадяхъ. Въ 1870 г. по Тоболу, въ 80 верстахъ отъ Тобольска, мелководіе дошло до 2 футъ глубины. Въ послѣдніе два года, съ конца Іюля до Сентября мелководіе Тобола было въ 2¹/₂ фута глубины.

Весною совершается одинъ рейсъ по правому притоку Оби Чулыму, до села Бирлюзъ и г. Ачинска Восточной Сибири и одинъ рейсъ въ Ирбитъ по Турѣ и притоку ея Ницѣ, на берегу котораго и расположенъ г. Ирбитъ.

Движеніе товаровъ по рѣкамъ бассейна р. Оби.

Согласно расположенія этихъ рѣкъ, движеніе товаровъ производится главнымъ образомъ съ сѣверо-запада на юго-востокъ, т. е. изъ Европейской Россіи во внутрь Сибири. Это движеніе производится по слѣдующимъ рѣкамъ: изъ Ирбита внизъ по Ницѣ, Турѣ до Тюмени, отсюда правильное движеніе все лѣто по Турѣ же, Тоболу, Иртышу, вверхъ по Оби до Сургута, Нарыма, Барнаула и Бійска.

Товары, направленные въ Томскъ, съ Оби идутъ вверхъ по Томи до Томска, выше этого города Томь не судоходна.

Товары, направленные въ Омскъ и Семипалатинскъ, войдя, внизъ по Турѣ, въ Иртышъ, идутъ вверхъ по этой рѣкѣ.

Внизъ по Оби, отъ устья Иртыша, перевозится лишь такое количество товаровъ, которое необходимо жителямъ весьма рѣдко встрѣчающихся прибрежныхъ селеній, равно жителямъ Березова, Обдорска и кочующимъ на сѣверѣ инородцамъ. По этому пути главнымъ образомъ отправляется хлѣбъ, водка и соль; остальные жизненные продукты, какъ-то: чай, кофе, сахаръ, свѣчи, мануфактурные товары, разныя издѣлія, рыболовныя принадлежности составляютъ незначительный грузъ. Хлѣбъ и соль сплавляются въ баркахъ, по теченію, а прочіе товары перевозятся преимущественно рыбопромышленниками, при отправленіи ихъ весною въ Обскую губу. Изъ Обской губы, вверхъ по Оби, перевозится соленая и сушеная рыба въ изобиліи, для чего около 5 Сентября къ острову Пуйково прибываютъ до 5—6 пароходовъ.

В Ъ Д О М О С Т Ъ

движенія товаровъ съ сѣверо-запада на юго-востокъ по рѣкамъ
Обскаго бассейна въ навигацію 1878 г.

	пудовъ.
1. Мануфактурныхъ	511,308
2. Бакалейныхъ, колониальныхъ и москательныхъ	63,148
3. Сахару	37,239
4. Крупчатой муки	16,000
5. Желѣза, желѣзныхъ, чугунныхъ и стальныхъ издѣлій Уральскихъ заводовъ	239,000
6. Скобяныхъ товаровъ Тульскихъ заводовъ	19,974
7. Тюменскихъ кожевенныхъ издѣлій, холста, сукна и стекла	76,422
8. Фарфоровой и фаянсовой посуды	4,762
9. Свѣчь стеариновыхъ	7,888
10. Бумаги писчей, оберточной и картону	6,264
11. Табаку листового русскаго	17,237
12. Мыла	6,467
13. Патоки	500
14. Колесъ русской работы 1,562 ската	7,653
15. Точиль и брусковъ	249
16. Веревокъ разныхъ	755
	1.014,866

Вѣдомость обратнаго движенія товаровъ.

	пудовъ.
1. Хлѣба зерноваго	453,424
2. Муки ржаной	82,058
3. Муки пшеничной	6,000
4. Гречневой крупы и проса	7,100
5. Чаю	432,712
6. Меду и воску	11,300
7. Орѣховъ кедровыхъ	118,524
8. Рыбы соленой и сушеной съ мѣстъ промыш- ленности на Оби	27,500
9. Масла коровьяго	21,000
10. Масла постнаго	59,000

	пудовъ.
11. Кожъ скотскихъ сухихъ и овчинъ	70,000
12. Сала скотскаго топленого	7,251
13. Шерсти всякой	46,989
14. Щетины	158
15. Волосу конскаго	199
16. Пышнины (мягкой рухляди)	3,000
17. Соды съ завода Пранга въ Барнауль	10,000
18. Дроби съ завода Функа въ Барнауль	8,050
19. Свинца и мѣди съ Алтайскихъ горъ	51,607
20. Каменнаго угля	1,400
	1.417,272

Кромѣ этого внизъ по Иртышу и Оби перевезены были слѣдующіе товары для отправленія за границу на морскихъ судахъ:

	пудовъ.
1. Пшеницы	51,040
2. Сѣмени льнянаго	2,219
3. Жмыхи льняной	237
4. Льна	373
5. Конопли	230
	54,099

Вверхъ по Оби до Томска и по Иртышу до Тобольска перевезены были слѣдующіе иностранные товары, прибывшіе на морскихъ судахъ:

	пудовъ.
1. Деревяннаго масла	5,345
2. Якорныхъ цѣпей и гарпуновъ	393
3. Желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій	523
4. Канатовъ русскаго издѣлія	1955
5. Фаянсовой, фарфоровой и стеклянной посуды	572
6. Писчей бумаги, канцелярскихъ принадлежно- стей, чернилъ, ваксы, спичекъ шведскихъ и дѣтскихъ игрушекъ	310
7. Лампъ	47
8. Стали и олова	779
9. Красокъ и ладону	716

	пудовъ.
10. Колоніальныхъ товаровъ	3,721
11. Керосину	1,239
12. Рыбы сушеной и соленой, добытой въ Губѣ и низовьяхъ Оби, до	350,000
Итого	364,600

По рѣкамъ Западной Сибири перевозочныя средства состоятъ изъ пароходовъ, баржей и гусянокъ. Послѣднія употребляются въ мелководныхъ мѣстахъ, такъ какъ они по меньшей величинѣ, имѣютъ небольшую осадку.

Рѣчныя пере-
возочныя сред-
ства.

Перечень пароходовъ.

А. Товарищества Курбатова и Игнатовыхъ.

1. П. Косаговскій 120 силъ.
2. А. Бѣленченко 120 „
3. М. Рейтернъ 120 „
4. А. Хрущовъ 60 „
5. И. Игнатовъ 60 „
6. И. Капитановъ 40 „
7. Фортуна 35 „

Б. Торговаго дома Тюфина съ сыновьями.

8. Дельфинъ 150 „
9. Сибирякъ 120 „
10. Тюменецъ 80 „
11. Алмазь 80 „
12. Ершъ 60 „
13. Бельгіецъ 25 „

В. Пароходы фирмы Заря, арендуемые торговымъ домомъ Тюфина.

14. Заря 120 „
15. Лучъ 60 „
16. Звѣзда 60 „
17. Луна 40 „

Г. Томскаго купца Теукова.

18. Иртышъ 100 „
19. Св. Дмитрій 60 „
20. Св. Владиміръ 25 „

	<i>Д. Тобольскаго купца Корнилова.</i>	
21.	Союзъ	100 силъ.
22.	Степанъ	40 „
	<i>Е. Тобольскаго купца Плотникова.</i>	
23.	Тоболякъ	100 „
24.	Николай	55 „
	<i>Ж. Тобольскаго купца Смородникова.</i>	
25.	Василій	60 „
26.	Александръ	60 „
	<i>З. Тарскаго купца Айтѣкина.</i>	
27.	Орель	120 „
28.	Тара	100 „
	<i>И. Тобольской купчихи Плехановой.</i>	
29.	Рыбакъ	60 „
	<i>И. Томской купчихи Хатимской.</i>	
30.	Ермакъ	100 силъ *).

Изъ числа всѣхъ 30 пароходовъ, 22 съ желѣзными корпусами, а остальные 8 съ деревянными.

Пассажирское движеніе производится только пароходами товарищества Курбатова и Игнатовыхъ.

Баржей плавало въ навигацію 1878 г.—52, изъ которыхъ 5 желѣзныхъ, спеціально устроенныхъ для перевозки арестантовъ, остальные баржи всѣ деревянные, устроенныя для перевозки грузовъ. Послѣднія употребляются и для перевозки солдатъ.

Три баржи поднимаютъ по 12,000 пудовъ, двѣ по 15,000, а остальные 47—отъ 20 до 50,000 пудовъ.

Гусянокъ плавало 16; наибольшій грузъ, поднимаемый гусанкою—10,000 пуд., а осадка 3 четверти.

По Томи плавало еще нѣсколько лодокъ, поднимающихъ по 1,000 пуд.

Свѣдѣнія о судостроеніи.

Изъ числа вышеупомянутыхъ пароходовъ, два—Ермакъ и Бельгіецъ построены въ Бельгіи и въ разобранномъ видѣ привезены въ Сибирь, первый въ 1854, а второй въ 1857 г.

*) Кромѣ названныхъ пароходовъ, въ верховьяхъ Тобола плаваютъ три маленькихъ парохода, неимѣющихъ особаго значенія.

Одинъ пароходъ строился въ Перми на механическомъ заводѣ Ятиса.

Два деревянныхъ корпуса строились въ Тобольскѣ, машины же къ нимъ работали на бывшемъ въ Тюмени механическомъ заводѣ Гуллета.

Остальные 25 пароходовъ строились въ Тюмени на механическихъ заводахъ Вардропера и товарищества Курбатова и Игнатовыхъ.

Близость къ Уральскимъ желѣзнымъ заводамъ и удобство пріобрѣтенія хорошаго строеваго лѣса составляютъ главную причину развитія судостроенія въ Тюмени, съ каждымъ годомъ упрочающагося, вслѣдствіе усовершенствованія механическихъ заведеній. Тюмень тѣмъ болѣе оставляетъ за собою прочную будущность въ судостроеніи, что рабочій классъ этой мѣстности уже пріученъ къ судостроительной работѣ. Въ другихъ мѣстностяхъ Западной Сибири не имѣется рабочихъ, пригодныхъ для сего. Баржи, за небольшимъ исключеніемъ, также строятся въ Тюмени.

Лѣсъ для постройки судовъ добывается въ Пермской и Тобольской губерніяхъ, на мѣстахъ, прилегающихъ къ верховьямъ р. Туры, по которой и сплавляется до Тюмени.

До сего года лѣсъ былъ дешевле, теперь же онъ вздорожалъ, вслѣдствіе обложенія его въ Пермской губерніи попеннымъ сборомъ въ пользу казны. Кромѣ того въ 1878 году лѣсъ вздорожалъ случайно, вслѣдствіе малаго снѣга въ Верхотурскомъ уѣздѣ.

До 1878 г. цѣнность лѣса была слѣдующая:

	Длина.	Толщина.	Отъ	До
1. Сосновый	5 саж.	5—8 вершк.	— р. 50 к.	— р. 70 в.
2. „	6 „	6—8 „	1 „ 10 „	1 „ 30 „
3. „	7 „	6—9 „	1 „ 80 „	2 „ 10 „
4. Деревянные шпангоуты съ кривымъ концемъ			1 „ 30 „	1 „ 50 „
5. Сапожки			— „ 25 „	— „ 40 „
6. Кривули, въ родѣ полудуги			— „ 75 „	— „ 85 „

Въ 1878 г. лѣсъ былъ дороже на 15⁰/₀.

Лиственичный и кедровый лѣсъ употребляются въ маломъ количествѣ.

Цѣнность лиственичнаго лѣса превышаетъ цѣнность сосноваго на 40⁰%, кедровый же дешевле сосноваго на 20⁰%.

По притокамъ Оби, Томи, Чулыму и Кети имѣется въ изобиліи строевой лѣсъ, въ особенности по Чулыму, гдѣ крупный строевой лѣсъ примыкаетъ къ берегамъ на протяженіи нѣсколькихъ сотъ верстъ.

Плотникамъ платится отъ 50 до 70 к. въ день, кузнецамъ отъ 70 до 1 р. 50 к.

Изготовление на тюменскихъ механическихъ заведеніяхъ машинъ для рѣчныхъ пароходовъ, вполне удовлетворяетъ мѣстную потребность; но машинъ для морскихъ пароходовъ до нынѣ на этихъ заведеніяхъ не производилось, хотя таковыя могутъ изготовляться, лишь бы явилась потребность.

Въ ближайшемъ будущемъ и сибирскіе лѣса будутъ обложены попеннымъ сборомъ; почему онъ конечно нѣсколько повысится, въ цѣнѣ, но таковое обложеніе, сравнительно съ настоящимъ временемъ, едва ли увеличитъ цѣнность постройки морскихъ судовъ; напротивъ постройки эти съ каждымъ годомъ будутъ удешевляться, въ подтвержденіе чего приведу слѣдующій примѣръ: московскій купецъ Александръ Константиновичъ Трапезниковъ, горячій сторонникъ новаго морскаго пути въ Сибирь, распорядился постройкою въ Тюмени двухъ шхунъ, съ цѣлью отправленія ихъ минувшимъ лѣтомъ за границу съ сибирскими продуктами. По причинѣ не своевременнаго заготовленія строительныхъ матеріаловъ, постройка этихъ судовъ началась лишь въ Декабрѣ 1877 г. Работа шла не успѣшно, за неимѣніемъ приученныхъ къ постройкѣ морскихъ судовъ рабочихъ, а плохое знаніе мастеромъ-нѣмцемъ русскаго языка довершало это неудобство. Привезенные въ Тюмень изъ Курляндской губерніи нѣсколько человѣкъ плотниковъ, по малочисленности своей, не могли выполнить всю работу своевременно. Результатомъ всего этого было то, что несвоевременное заготовленіе матеріаловъ задерживало работу, самые же матеріалы обошлись вдвое дороже; неумѣлые рабочіе портили мно-

го матеріала, чѣмъ еще больше увеличилась стоимость строившихся судовъ, такъ что одна шхуна осталась въ Сибири на зимовку, за неготовностію ея къ морскому плаванію, другая же едва успѣла выйти въ море. Шхуна эта, названная „Сибирь“, прошла Карскія ворота 30 Сентября и благополучно прибыла въ Лондонъ, гдѣ, какъ я слышалъ, она причислена къ первому разряду для страхованія.

Въ Сентябрѣ мѣсяцѣ минувшаго года, по порученію Трапезникова, приступлено было къ постройкѣ въ Тюмени еще двухъ шхунъ, для чего были присланы изъ Курляндской губерніи еще нѣсколько человѣкъ рабочихъ, образовавшихъ съ прежними артель въ 20 рабочихъ. Оказалось, что это число выписанныхъ рабочихъ было вполне достаточно, такъ какъ, по заявленію строителя шхунъ, между тюменскими рабочими теперь уже находится много знающихъ свое дѣло плотниковъ, выучившихся при постройкѣ первыхъ шхунъ и работающихъ за меньшую плату, чѣмъ привезенные курляндцы.

Строевой матеріалъ былъ заготовленъ своевременно, почему онъ обошелся много дешевле, противъ закупки въ первый разъ.

Очевидно, что нынѣ строящіяся шхуны обойдутся дешевле и будутъ готовы къ своевременному выходу въ море.

Такимъ образомъ съ теченіемъ времени явится полная возможность постройки морскихъ судовъ въ Сибири; практика дастъ потребное число хорошихъ рабочихъ, а опытъ послужитъ руководителемъ дѣла.

Содѣйствіе со стороны правительства развитію судостроенія въ Сибири представляется *излишнимъ*. Наложеніе на лѣсъ попеннаго сбора не отяготитъ постройки морскихъ судовъ, въ особенности въ виду изобилія лѣснаго матеріала по р. Чулыму и въ случаѣ устройства на Оби верфи въ болѣе обширныхъ размѣрахъ. Лишь бы показано было начало, послѣдователи не замедлятъ явиться; такъ, тобольскій купецъ Корниловъ уже заготовилъ матеріалъ для постройки двухъ шхунъ, къ чему будетъ приступлено будущемъ лѣтомъ; мнѣ извѣстно также, что нѣкоторые изъ купцовъ, ведущихъ довольно значительную торговлю, имѣютъ намѣреніе въ ближайшемъ будущемъ

приступить къ постройкѣ морскихъ судовъ, для заграничнаго плаванія.

Отпускъ дароваго казеннаго лѣса полагаю составить еще преждевременную мѣру, не вызываемую потребностію, такъ какъ постройка судовъ пока находится въ рукахъ крупныхъ капиталистовъ, рассчитывающихъ отправить за границу на построенныхъ ими судахъ сибирскіе продукты, что главнымъ образомъ и служитъ побужденіемъ къ постройкѣ морскихъ судовъ. Когда же Обская губа, Карское море и Ледовитый океанъ обратятся въ торную дорогу (время это не заставитъ себя долго ждать), то за судостроеніе примутся и средніе капиталисты тогда и льгота по приобрѣтенію лѣса будетъ у мѣста.

Удешевленіе матеріаловъ для постройки судовъ въ будущемъ слѣдуетъ ожидать отъ конкуренціи лицъ, которые будутъ заниматься торговлею этими матеріалами. Теперь, въ большинствѣ случаевъ, хозяева, строящіе суда, посылаютъ своихъ прикащиковъ для покупки лѣса на корню; тѣ же прикащики нанимаютъ крестьянъ для рубки и сплава лѣса. Съ развитіемъ же судостроенія въ болѣе обширныхъ размѣрахъ торговля судостроительными матеріалами безъ сомнѣнія возрастетъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ явится и конкуренція.

Относительно
безпошлиннаго
привоза необ-
ходимыхъ для
судостроенія
принадлежно-
стей изъ-за
границы.

Всѣми матеріалами, потребными для постройки въ Сибири судовъ, какъ рѣчныхъ, такъ и морскихъ, изобилуетъ въ громадномъ количествѣ сама Сибирь, Пермская губернія и Уральскіе заводы, по этому надобности въ привозѣ чего либо изъ-за границы, для судостроенія, не предвидится, за исключеніемъ машинъ для морскихъ пароходовъ, проволочныхъ снастей и якорныхъ цѣпей. Эти послѣдніе на Уральскихъ заводахъ не испытываются въ прочности, какъ это дѣлается въ Англии, почему и порождаютъ сомнѣніе.

По свидѣтельству судостроителя шхунъ и видѣнныхъ мною въ Тюмени трехъ шкиперовъ, присутствовавшихъ при постройкѣ, лѣсъ Сибирскій обладаетъ прекраснымъ качествомъ по крѣпости и малосуковатости; Уральское желѣзо такъ же удовлетворяетъ требованіямъ судостроенія; парусина же и снасти

были привезены изъ Европейской Россіи, также хорошаго качества и пріобрѣтены по сходной цѣнѣ.

Въ виду предстоящаго развитія въ Сибири судостроенія, пароходо-владѣлецъ Игнатовъ предполагаетъ устроить веревочный и канатный заводъ въ Тюмени. Такого завода въ Сибири еще не существуетъ.

По вопросу о привозѣ въ Сибирь тѣхъ иностранныхъ товаровъ, въ которыхъ мѣстнымъ населеніемъ ощущается недостатокъ, въ купеческомъ сословіи мною встрѣчены разнообразныя мнѣнія. Такъ въ Тобольскѣ, Колывани и Кузнецкѣ говорятъ: „намъ ничего не надо, у насъ есть все свое“; въ Томскѣ преобладаетъ мнѣніе подвергнуть привозимые моремъ иностранные товары той же пошлинѣ, какою они обложены таможеннымъ тарифомъ, нынѣ существующимъ для портовъ Европейской Россіи. Такое мнѣніе подтвердилось почему то составленнымъ постановленіемъ Томской Городской Думы слѣдующаго содержанія:

О товарахъ, которые слѣдовало бы дозволить привозить безпошлинно.

„1878 г., Сентября 4 дня, томское купеческое общество, подъ предсѣдательствомъ городского головы, обсуждая вопросъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, о томъ, какіе иностранные товары, привозимые въ Сибирь открывающимися морскимъ путемъ, черезъ Карское море, могутъ быть допущены безъ оплаты пошлинъ, пришло къ единогласному заключенію, что *всѣ вообще иностранные товары, имѣемые привозиться въ Сибирь, открывающимся морскимъ путемъ, должны быть оплачиваемы пошлинами, въ размѣрѣ определенномъ тарифомъ 1857 г. для таможенъ Россійской Имперіи и Царства Польскаго, съ исключеніями определенными тѣмъ тарифомъ, а вывозъ товаровъ мѣстныхъ произведеній допустить безпошлинно*“.

Слѣдуютъ подписи 22 лицъ купеческаго сословія. Изъ числа подписавшихся купецъ Ненашевъ сдѣлалъ слѣдующую приписку: „Остаюсь при своемъ мнѣніи, что слѣдовало бы составить комиссію для разсмотрѣнія таможеннаго тарифа, примѣнимаго къ здѣшнему краю“.

Въ Барнаулѣ находятъ, что къ безпошлинному привозу

слѣдовало бы допустить лишь *керосинъ, деревянное масло* и разнаго рода *машины*.

Въ Бійскѣ, кромѣ *деревяннаго масла*, ничего не требуется— пишетъ городской голова.

Въ Каинскѣ и Мариинскѣ полагаютъ не бесполезнымъ допустить беспошлинный привозъ разныхъ *машинъ, деревяннаго масла, кофе и фруктовъ*.

Нарымское купечество находитъ, что для развитія рыбопромышленности слѣдовало бы допустить беспошлинный привозъ *сомъ*, ввозъ же всего остальнаго неминуемо подорветъ сибирскую торговлю.

Таковыя отдѣльныя мнѣнія сибирскаго купечества, хотя и заслуживаютъ полнаго вниманія, неисчерпываютъ однако вопроса о допущеніи привоза въ Сибирь иностранныхъ товаровъ новымъ морскимъ путемъ и о размѣрѣ пошлинъ, которыя слѣдовало-бы взимать съ нихъ. Рѣшеніе сего вопроса можетъ послѣдовать не иначе, какъ по указанію опыта: въ какой мѣрѣ привозъ съ пошлиною или безъ пошлины того или другаго товара отразится на ходѣ нынѣ существующей торговли, сосредоточенной главнымъ образомъ на ярмаркахъ Ирбитской и Крестовской, а также и по соображеніи съ условіемъ необходимости имѣть грузъ для морскихъ судовъ, приходящихъ изъ за-границы въ Сибирь за обильными ея продуктами. По сему я позволяю себѣ здѣсь указать лишь на тѣ главные товары, въ которыхъ, по собраннымъ мною свѣдѣніямъ, ощущается недостатокъ и которые, въ удовлетвореніе этой потребности, можно было-бы допустить къ *беспошлинному привозу* новымъ морскимъ путемъ, не опасаясь вреднаго вліянія сего привоза на торговлю русскими товарами или очищенными пошлиною въ таможняхъ по европейской границѣ.

1) Прежде всего слѣдуетъ указать на *машины* для морскихъ пароходовъ и *принадлежности къ нимъ*, какъ въ цѣльномъ, такъ и въ разобранномъ видѣ, а также *якоря* и *якорныя цѣпи* и *проволочныя* и *пеньковыя снасти*. Льгота по беспошлинному привозу этихъ предметовъ необходима для поощренія развитія судостроенія. Два единственные машинодѣлательные

завода въ Тюмени, въ настоящее время, не могутъ удовлетворить этой потребности, такъ какъ на заводахъ этихъ изготовляютъ лишь машины для рѣчныхъ пароходовъ, а возникающая постройка паровыхъ судовъ, для морскаго плаванія, будетъ сопряжена съ большими расходами и встрѣтитъ серьезныя затрудненія, если за выписываемыя для пароходовъ машины будетъ взыскиваться пошлина. Якоря и цѣпи, хотя и приготавливаются на Уральскихъ заводахъ, но во первыхъ, доставка оттуда довольно затруднительна, а во вторыхъ, на нашихъ заводахъ они не испытываются въ прочности, какъ сіе дѣлается въ Англии, почему между мореходами порождаютъ сомнѣніе въ доброкачественности.

Всякаго рода корабельныя снасти, въ томъ числѣ и пеньковыя, крайне необходимы. Изготовленіе веревокъ и канатовъ для мѣстнаго употребленія составляетъ кустарное производство и удовлетворить эту потребность не можетъ; заводовъ же, на которыхъ бы изготовлялись снасти для морскихъ судовъ, въ Западной Сибири не имѣется.

2) Въ интересахъ мореходства также слѣдовало-бы допустить беспошлинный привозъ всякихъ *физическихъ и астрономическихъ инструментовъ*, необходимыхъ при мореплаваніи, тѣмъ болѣе, что полученіе сихъ предметовъ сухимъ путемъ представляется, по трудности перевозки, почти совершенно невозможнымъ безъ поврежденія.

3) Затѣмъ, для поощренія развитія фабричнаго и заводскаго дѣла вообще въ Сибири, въ виду отсутствія на нынѣ дѣйствующихъ заводахъ усовершенствованныхъ техническихъ приспособленій, слѣдовало-бы разрѣшить беспошлинный привозъ всякаго рода *ремесленныхъ орудій и машинъ, какъ ручныхъ, такъ и дѣйствующихъ паровою силою*. Но въ особенности обнаруживается необходимость въ *машинахъ сельско-хозяйственныхъ*, по совершенному отсутствію въ Сибири изготовляющихъ оныя заведеній и трудности доставки изъ европейскихъ губерній.

4) Къ товарамъ, въ которыхъ встрѣчается настоятельная необходимость въ Сибири, слѣдуетъ также отнести *соль*. Въ

виду важнаго значенія, которое имѣеть въ Западной Сибири рыбопромышленность, приобретение соли, въ потребномъ для посола рыбы количествѣ и по возможно дешевой цѣнѣ, составляетъ безусловную необходимость. Между тѣмъ, въ низовьяхъ Оби, гдѣ производится главнѣйшій ловъ рыбы, весьма часто ощущается въ ней недостатокъ и цѣны на соль, колеблясь въ городахъ и населенныхъ пунктахъ отъ 60 коп. до 1 р. за пудъ, въ Обской губѣ, при розничной продажѣ, достигаетъ иногда до 2 руб. за пудъ. Такая дороговизна отчасти объясняется тѣмъ, что соль, добываемая изъ Сибирскихъ озеръ, сплавляется по Иртышу и Оби преимущественно пароходо-владѣльцами, которые, до обмеленія притоковъ Оби, предпочитаютъ употреблять свои пароходы для перевозки грузовъ, за которые получается плата, оставляя свои баржи съ солью до болѣе свободнаго для пароходовъ времени, вслѣдствіе чего грузы соли доставляются внизъ по Иртышу несвоевременно, а иногда и самая доставка бываетъ сопряжена съ большими затрудненіями, вслѣдствіе обмеленія Иртыша.

Тѣмъ не менѣе, къ освобожденію иностранной соли отъ оплаты пошлиною, при привозѣ въ Сибирь морскимъ путемъ, не представляется основаній. Западная Сибирь очень богата солью и продуктъ этотъ доставляетъ казнѣ значительный доходъ (въ 1877 году изъ мѣстныхъ озеръ вывезено соли 1.180,522 пуда), которому нанесенъ былъ-бы ущербъ водвореніемъ беспошлинной иностранной соли, въ особенности въ виду удобства перевозки внутри края по рѣкамъ. По этому, для удешевленія посола рыбы мелкими рыбопромышленниками, казалось-бы полезнымъ обложить привозимую изъ за-границы въ Западную Сибирь соль такую же пошлиною, какою она оплачивается въ портахъ Архангельской губ., а именно по 22 коп. съ пуда.

Съ другой стороны, надлежитъ указать на тѣ товары, которые, въ огражденіе отечественной промышленности и мѣстной сибирской торговли, слѣдовало-бы вовсе не допускать къ привозу, а именно:

1) Чай. Привозъ онаго морскимъ путемъ, даже съ пош-

линою по европейскому тарифу, может вредно отозваться на торговлѣ кяхтинскимъ чаемъ, который исключительно употребляется въ Сибири.

2) *Кожы выдѣланныя*. Въ Западной Сибири насчитывается до 300 кожевенныхъ заведеній, съ производствомъ до 3^{1/2} милліоновъ руб. ежегодно. Выдѣланныя кожи, кромѣ мѣстнаго потребленія, имѣютъ внѣшній сбытъ: въ Киргизскую степь и Китай. Привозъ кожъ, даже съ пошлиною, не можетъ не отозваться вредно на этой промышленности.

3) *Мякая рухлядь*, вмѣстѣ съ рыбою, составляетъ единственное достояніе инородцевъ, которые даже государственныя подати уплачиваютъ мѣхами.

4) *Мануфактурныя издѣлія*. Въ интересахъ отечественнаго производства и торговли, привозъ въ Сибирь мануфактурныхъ издѣлій изъ за-границы не желателенъ. Все сибирское населеніе, за очень небольшимъ исключеніемъ, пользуется русскими мануфактурными товарами, которые, кромѣ того, находятъ сбытъ себѣ въ Киргизской степи. Въ 1876 году, на всѣхъ западно-сибирскихъ ярмаркахъ, продано русскихъ мануфактурныхъ товаровъ на сумму до 3 милліоновъ руб.

5) *Сода*. Въ Барнаульскомъ округѣ находятся громадныя залежи глауберовой соли и барнаульскій купецъ Прангъ устроилъ въ г. Барнаулѣ содовый заводъ, предпринявъ предварительно поѣздку за границу для спеціальнаго изученія содоваго производства. Заводъ этотъ существуетъ лишь нѣсколько лѣтъ и нынѣ снабжаетъ всю Сибирь кальцинированной и ѣдкою содой, изготовляемою ежегодно до 30,000 пудовъ. Въ Екатеринбургѣ заграничная сода уже конкурируетъ съ сибирской, а беспошлинный привозъ ея въ Сибирь изъ за-границы моремъ совсѣмъ подавить это производство въ Барнаулѣ.

и 6) *Клей рыбій*, въ огражденіе интересовъ сибирскихъ рыбопромышленниковъ, также не слѣдовало-бы допускать вовсе къ привозу.

Западная Сибирь такъ богата сырыми произведеніями, что вывозъ несомнѣнно значительно будетъ превышать привозъ. Можно ожидать, что главнѣйшія статьи вывоза будутъ состав-

0 вывозѣ.

лать: пшеница, спиртъ, ленъ, льняное сѣмя, конопля, сало, масло, мясо, овчины и шерсть. Рожь въ Сибири также находится въ изобиліи, но стоимость этого продукта не вынесетъ фрахта. Въ настоящее время земледѣліе въ Западной Сибири отвѣчаетъ только мѣстной потребности. Но съ открытіемъ сбыта внѣ края, съ увеличеніемъ цѣнъ на земледѣльческіе продукты, при плодородной почвѣ обширныхъ мѣстностей въ южной части Сибири, откуда имѣется водное сообщеніе съ моремъ, производство земледѣльческихъ продуктовъ представитъ неисчерпаемый источникъ вывоза, а съ тѣмъ вмѣстѣ принесетъ несомнѣнную выгоду краю.

Въ особенности важное значеніе въ этомъ отношеніи имѣетъ вывозъ спирта за-границу.

Извѣстно, что пудъ спирта получается изъ 2,61 пуда ржи; слѣдовательно вывозъ ржи (цѣна на которую нынѣ, за отсутствіемъ сбыта, падаетъ иногда до 10 к. за п.) обращенной въ спиртъ, составитъ выгодную статью отпуска, который несомнѣнно повліяетъ на увеличеніе производства ржи. Бывшіе въ дѣйстви 21 винокуренный заводъ, въ винокуренный періодъ 1877—78 г., выкурили 512,708 ведеръ безводнаго спирта, для чего употреблено хлѣба 1.215,974 пуда. Всего же, съ бывшими за тотъ періодъ въ бездѣйствіи 9 заводами, въ Западной Сибири нынѣ существуетъ 30 винокуренныхъ заводовъ, изъ которыхъ бывшіе въ дѣйстви, во всякое время, могутъ увеличить винокуреніе, по меньшей мѣрѣ, вдвое.

По этому допущеніе вывоза спирта за-границу съ освобожденіемъ отъ акциза слѣдуетъ признать мѣрою весьма существенною въ интересахъ земледѣлія, а съ тѣмъ вмѣстѣ и всего населенія. Но при этомъ необходимо дозволить спиртъ, назначенный къ отправленію за-границу, перевозить изъ заводовъ до таможи безъ залоговъ. Эта льгота весьма важна для заводчиковъ, обладающихъ небольшими капиталами, допуская ихъ тѣмъ самымъ принимать непосредственное участіе въ вывозѣ спирта. Взамѣнъ залоговъ, можно было-бы возложить на акцизныхъ чиновниковъ надзоръ за перевозкою спирта, для чего и командировать ихъ для сопровожденія транспортовъ спирта

отъ заводовъ или складовъ до таможи, на счетъ отпра-
телей.

Но всѣ эти мѣры къ поощренію и установленію торговыхъ
сношеній Сибири съ иностранными портами находятся въ
тѣсной зависимости отъ устраненія нынѣ существующихъ не-
удобствъ и опасности плаванія новымъ путемъ, вслѣдствіе не-
извѣстности и неопредѣленности фарватера въ Обской губѣ.
По этому принятіе мѣръ со стороны правительства къ произ-
водству промѣровъ и изслѣдованія въ гидрографическомъ отно-
шеніи Обской губы составляетъ насущную и неотлагательную
потребность.

Какъ вышеупомянуто, съ Англійскаго парохода „Варквотсъ“
въ Обской губѣ пришлось выбросить въ воду 6 т. пудовъ
грузу; шхуна Трапезникова „Сибирь“ простояла цѣлый мѣ-
сяцъ въ губѣ на мели, вслѣдствіе чего едва успѣла пройти
своевременно Карское море; пароходъ его же „Луиза“, какъ
извѣстно, остался на зимовку въ Обской губѣ, также по при-
чинамъ, зависящимъ отъ неизвѣстности фарватера.

Частные дѣятели могутъ устать бороться съ такими неуда-
чами, которыя поражаютъ энергію и правильный расчетъ
торгующихъ лицъ.

Стоимость мѣстныхъ товаровъ, при покупкѣ ихъ изъ пер-
выхъ рукъ, слѣдующая:

О продажныхъ
цѣнахъ и стои-
мости достав-
ки товаровъ.

Пшен., смотря по кач. и урож. отъ	— р. 20 к.	до — р. 30 к.	п.
Рожь	„ „ „ „ „ „	— „ 12 „ „	— „ 20 „ „
Крупчатка	1-го сорта отъ	1 „ 30 „ „	1 „ 50 „ „
	2-го „ „	— „ 70 „ „	— „ 90 „ „
	3-го „ „	— „ 50 „ „	— „ 70 „ „
	4-го „ „	— „ 40 „ „	— „ 50 „ „
	5-го „ „	— „ 30 „ „	— „ 40 „ „
Мука ржаная	— „ 20 „ „	— „ 30 „ „	„ „
Крупа гречневая	— „ 30 „ „	— „ 35 „ „	„ „
Просо	— „ 30 „ „	— „ 35 „ „	„ „
Овесъ	— „ 12 „ „	— „ 20 „ „	„ „
Льняное сѣмя	— „ 45 „ „	— „ 60 „ „	„ „
Конопляное сѣмя	— „ 50 „ „	— „ 65 „ „	„ „

Ленъ	3 р.	— к.	до 3 р.	80 к.	п.
Конопля	1 „	50 „	„	2 „	— „ „
Мясо воловьё	— „	60 „	„	1 „	— „ „
Масло коровье	5 „	— „	„	6 „	— „ „
Сало скотское сырецъ	2 „	— „	„	2 „	20 „ „
„ „ топленое	3 „	— „	„	3 „	70 „ „
Свѣчи сальныя	4 „	— „	„	5 „	— „ „
Мыло сальное	3 „	— „	„	3 „	50 „ „
Невыдѣланныя кожи рогата- го скота:	{ больш. подошв. средня	3 „	80 „	„	4 „ 50 „ „
		3 „	— „	„	4 „ — „ „
Выдѣланныя кожи:	{ подошвенныя юфтовыя конскія	6 „	30 „	„	7 „ 50 „ „
		3 „	50 „	„	6 „ 50 „ „
		4 „	50 „	„	5 „ — „ „
Овчины:	{ съ салотопенныхъ заводовъ киргизскія	— „	70 „	„	— „ 90 „ ш.
		— „	45 „	„	— „ 50 „ „
Волось конскій	8 „	— „	„	13 „	— „ п.
Шерсть	3 „	15 „	„	3 „	50 „ „
Щетина	13 „	— „	„	22 „	— „ „
Медь	3 „	50 „	„	4 „	— „ „
Воскъ	12 „	— „	„	18 „	— „ „
Кедровые орѣхи	1 „	80 „	„	2 „	— „ „
Мѣстный холстъ	— „	5 „	„	— „	10 „ ар.
Оконное стекло сибирск. издѣлія 22ящ.	— „	— „	„	— „	— „
Веревки отъ	2 р.	50 „	„	3 „	— „ п.
Каменный уголь (въ Томскѣ) *)	— „	— „	„	— „	7 „ „
Сода: кальцинированная въ 75 ⁰ / ₀					
углекислаго натра	1 „	80 „	„		п.
Сода кальцинированная въ					
90 ⁰ / ₀ углекислаго натра	2 „	10 „	„		
Сода каустическая въ 62—					
65 градусовъ натра	3 „	80 „	„		
Сода каустическая въ 70—					
72 градус. натра	4 „	— „	„		

*) Не смотря на это всё пароходы жгутъ дрова.

Иностранные товары составляют небольшой привозъ въ Сибирь. Цѣны привозимыхъ товаровъ, какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ слѣдующія:

Рисъ	отъ	— р.	— к.	до	8 р.	— к.	пудъ.
Саго	”	— ”	— ”	”	12 ”	— ”	”
Перловая крупа	”	— ”	— ”	”	5 ”	20 ”	”
Манная крупа	”	— ”	— ”	”	2 ”	80 ”	”
Крахмалъ англійскій	”	— ”	— ”	”	10 ”	— ”	”
Крахмалъ русскій	”	— ”	— ”	”	4 ”	80 ”	”
Горчица сухая	”	8 ”	— ”	”	10 ”	— ”	”
Коринка	”	16 ”	— ”	”	20 ”	— ”	”
Вермишель	”	8 ”	— ”	”	9 ”	— ”	”
Макароны	”	8 ”	— ”	”	9 ”	— ”	”
Соль столовая	”	6 ”	— ”	”	— ”	— ”	”
Апельсины	”	3 ”	— ”	”	3 ”	50 ”	дес.
Лимоны	”	1 ”	50 ”	”	2 ”	— ”	”
Яблоки сушеные	”	— ”	— ”	”	16 ”	— ”	пудъ.
Черносливъ	”	8 ”	— ”	”	16 ”	— ”	”
Изюмъ	”	3 ”	50 ”	”	4 ”	— ”	”
Капорцы	”	— ”	30 ”	”	— ”	60 ”	банк.
Маслины	”	— ”	— ”	”	16 ”	— ”	пудъ.
Оливки	”	— ”	— ”	”	16 ”	— ”	”
Рожки турецкіе	”	— ”	— ”	”	6 ”	— ”	”
Винныя ягоды сухія	”	12 ”	— ”	”	20 ”	— ”	”
Миндаль въ скор- лупѣ	”	12 ”	— ”	”	24 ”	— ”	”
Миндаль очищен.	”	24 ”	— ”	”	28 ”	— ”	”
Финики	”	16 ”	— ”	”	24 ”	— ”	”
Рахатъ-лукумъ	”	— ”	— ”	”	20 ”	— ”	”
Грецкіе орѣхи	”	6 ”	— ”	”	12 ”	— ”	”
Сыръ швейцарскій	”	32 ”	— ”	”	36 ”	— ”	”
” голландскій	”	— ”	— ”	”	28 ”	— ”	”
” лимбургскій	”	— ”	— ”	”	1 ”	— ”	кус.
” зеленый	”	— ”	30 ”	”	— ”	40 ”	”
” мещерскій	”	— ”	— ”	”	16 ”	— ”	пудъ.
Масло деревянное	”	14 ”	— ”	”	20 ”	— ”	”

Фрукты въ ликерахъ, сиропѣ и соку, фрук- товые сиропы, пасти- ла, шеколадъ, какао тертый	отъ 2 р.	к. до 3 р.	к. фун.
Паштеты	—	—	2 „ 50 „
Англійское печенье	—	—	1 „ 80 „ кор.
Горчица французская	—	60	1 „ — „ банк.
Сои.	—	—	1 „ — „
Пикули	—	70	1 „ 50 „
Трюфели	1 „	50	3 „ — „
Сельди голландскія	—	—	— „ 15 „ шт.
Гомары	1 „	—	2 „ — „ бан.
Лавровый листъ	12 „	—	— „ — „ пудъ.
Кофе	20 „	—	32 „ — „
Какао въ зернахъ	40 „	—	48 „ — „
Ваниль	25 „	—	30 „ — „ фун.
Перецъ англійскій	28 „	—	— „ — „ пудъ.
Сахаръ	10 „	—	12 „ — „

Табакъ обращается въ продажѣ лишь внутренняго при-
готовленія.

Вина получаютъ изъ С.-Петербурга и Москвы. По преисъ-
курентамъ розничной продажи, цѣны не многимъ дороже сто-
личныхъ, но качествомъ вина значительно ниже.

Заводскія и фабричныя произведенія употребляются преи-
мущественно отечественныя.

Средняя стоимость перевозки товаровъ сухимъ путемъ въ
главные торговые пункты Западной Сибири слѣдующая:

1. Отъ Москвы до Тюмени на колесахъ отъ	— р.	к. до 2 р.	к. съ п.
зимою	— „	— „	1 „ 50 „ „
2. Отъ Тюмени до Тобольска на колесахъ отъ	— „	— „	— „ 40 „ „
зимою	— „	— „	— „ 20 „ „
3. Отъ Тюмени до Омска на колесахъ	— „	50 „	— „ 70 „ „
зимою	— „	40 „	— „ 50 „ „

4. Отъ Тюмени до Томска на
колесахъ 1 р. 20 к. до 1 р. 70 к. съ п.
зимою — „ 70 „ „ 1 „ — „ „ „

Иностранные пароходы были зафрахтованы: „Нептунъ“ отъ Гамбурга до Надыма и обратно, съ грузомъ въ 33,000 пуд., въ оба пути за 40,000 германскихъ марокъ; страхованіе товаровъ по 10% обошлось въ 7,400 марокъ, всего 47,400 германскихъ марокъ.

Уплата этихъ денегъ должна быть произведена изъ денегъ, вырученныхъ отъ продажи въ Гамбургѣ пшеницы. Такъ какъ въ сентябрѣ мѣсяцѣ цѣны на пшеницу стояли очень низко на европейскихъ рынкахъ, то г. Функъ пріостановилъ продажу пшеницы до болѣе благопріятнаго времени, вслѣдствіе чего онъ, во время бытности моей въ Томскѣ, не закончилъ еще счета по уплатѣ фрахта. По предварительнымъ же соображеніямъ г. Функъ полагаетъ, что фрахтъ отъ Гамбурга до мѣста перегрузки въ Обской губѣ обойдется ему около 60 или 65 коп. за пудъ.

„Ворквотсъ“ былъ зафрахтованъ отъ Ливерпуля до Надыма и обратно до Лондона, съ грузомъ въ 56,533 пуд. за 500 фунтовъ стерлинговъ въ мѣсяцъ. Страхование также стоило 10%. Г. Кетли тоже не закончилъ свои расчеты за фрахтъ, такъ какъ „Ворквотсъ“, вслѣдствіе полученнаго у острова Вайгача поврежденія винта, уменьшилъ свой нормальный ходъ, увеличивъ тѣмъ время бытности въ пути. Препирательство по сему дѣлу разбирается въ Англии судебнымъ порядкомъ. По расчетамъ г. Кетли, фрахтъ отъ города Ливерпуля до мѣста перегрузки въ Обской губѣ обойдется въ 50 коп. съ пуда.

Фрахтъ отъ Барнаула до Надыма обошелся г. Функу по 25 коп. съ пуда, обратно же до Томска по 35 коп., слѣдовательно фрахтъ отъ Гамбурга до Томска обошелся около одного руб. за пудъ.

Фрахтъ отъ м. Лендензи до Тобольска обошелся по 25 коп. съ пуда, слѣдовательно фрахтъ отъ Ливерпуля до Тобольска обошелся въ 75 к. за пудъ.

Фрахтъ по рѣкамъ распредѣляется такъ:

1. Отъ Тюмени до Тобольска	10 к. съ пуда.
„ „ „ Омска	20 „ „ „
„ „ „ Томска	отъ 20 до 30 коп.
„ „ „ Барнаула	35 „ 40 „
„ „ „ Бійска	40 „ 50 „
2. Изъ Ирбити „ Томска	25 „ 35 „
„ „ „ Ачинска	45 „ 50 „
„ „ „ Берлюзы	40 „ 45 „
„ „ „ Барнаула	35 „ 45 „

Разстоянія водою:

Отъ Тюмени до Тобольска 460 версть.

„ „ „ Томска 2,560 „

„ „ „ Барнаула 3,360 „

„ „ „ Берлюза 3,360 „

„ „ „ Ачинска 3,640 „

Главнѣйшіе торговые пути Западной Сибири:

1. *Сухопутный.* Отъ Тюмени черезъ гг.: Ялуторовскъ, Ишимъ, Тюкалинскъ, Омскъ, Каинскъ, Колывань, Томскъ, Мариинскъ, далѣе переходитъ въ Восточную Сибирь черезъ г. Ачинскъ до г. Енисейска. Въ благопріятное время года обозы отъ Тюкалинска поворачиваютъ прямо на востокъ и, дойдя до села Вознесенскаго, въ Каинскомъ Округѣ, вновь входятъ на главный путь, которымъ идутъ до Иркутска, сокращая этимъ разстояніе на 120 версть.

Тобольскъ соединяется съ Тюменью особымъ трактомъ.

2. *Водный.* Отъ Тюмени по Турѣ, Тоболу, Иртышу, до Тобольска, далѣе по Иртышу, вверхъ по Оби и Чулыму до Берлюзъ и Ачинска. Минуя устье Чулыма, по Оби и Томи до Томска. Прямо вверхъ по Оби до Барнаула и Бійска.

Перегрузка товаровъ съ глубоководныхъ баржей на гусьянки производится во время особеннаго мелководія Томи и Тобола.

Перегрузка товаровъ производится преимущественно баржевыми матросами, при наймѣ же постороннихъ рабочихъ платится имъ отъ 6 до 8 р. за 1,000 пуд.

Условная плата за перегрузку товаровъ въ Обской губѣ для г. Функа составляла 6 руб. за 1,000 пуд. Дѣйствительные же расходы превысили смѣту на 100 руб. вслѣдствіе затрудненій встрѣченныхъ пароходомъ „Нептунъ“. Работали 32 человекъ матросовъ съ двухъ баржей и парохода.

Перегрузка товаровъ съ „Ворквотса“ и обратно не представляетъ въ общемъ никакой разницы въ стоимости. Работали 50 человекъ.

Большинство купечества Западной Сибири, производя торговые обороты почти исключительно на ярмаркахъ Ирбитской и Крестовской, совершенно незнакомо съ торговлею европейскихъ рынковъ и относится къ новому морскому пути недовѣрчиво; они чего-то боятся, въ особенности наплыва иностранцевъ, тѣмъ не менѣе говорятъ: „пусть намъ покажутъ, самимъ намъ нельзя взяться за это дѣло“. Только удачные примѣры могутъ, такъ сказать, соблазнить ихъ принять непосредственное участіе въ заграничной торговлѣ. Предприимчивость уже обнаружилась въ лицѣ Тобольскаго купца Корнилова, другіе же не замедлятъ явиться, если только навигація сего года по Обской губѣ и Карскому морю окончится благополучно.

О торговыхъ фирмахъ и ихъ оборотахъ.

Приблизительныя цифры ежегоднаго оборотнаго капитала торгующихъ лицъ выражаются по Томской губерніи около 28 милліоновъ руб., и Тобольской около 20 милліоновъ руб.

Ярмарочные обороты Западной Сибири выражаются слѣдующими цифрами: Всѣхъ товаровъ продано въ 1876 году на 10.750,841 р., въ томъ числѣ продано скота на 3.599,887 р. и мануфактурныхъ товаровъ на 2.975,986 р.

Въ 1878 г. въ Обскую губу прибыли всего лишь два морскія судна, которыя и были досмотрѣны назначенными для сего тремя полицейскими чиновниками.

О досмотрѣ товаровъ, привезенныхъ изъ заграницы къ устью Оби.

При незнакомствѣ съ таможенною частью и отсутствію опытности, досмотръ привезенныхъ товаровъ могъ быть произведенъ лишь поверхностно и порядокъ этотъ можетъ быть терпимъ лишь при безошлинномъ пропускѣ всѣхъ вообще привозныхъ товаровъ, а коль скоро такому пропуску будутъ поставлены

ограниченія, то учрежденіе тамъ таможи представляется безусловно необходимымъ.

Къ сему надлежитъ присовокупить, что Сибирская полиція не располагаетъ большимъ числомъ чиновниковъ и командированіе ихъ въ Обскую губу, для досмотра товаровъ, отвлекая отъ прямыхъ ихъ обязанностей, нельзя не признать неудобнымъ.

о досмотрѣ
товаровъ
въ
Сибирской
губѣ

Рядомъ съ таможенными въ Обской губѣ

Большинство купцовъ въ Сибирской губернии
торговлею занимаются исключительно въ
Иркутской губернии, следовательно въ
Иркутской губернии и относительно къ новому морскому
неудобство; они не только въ обремененности
поступаютъ, тамъ не менѣе говорятъ: „нужно
жизни, свѣтъ жизни не въ томъ, что въ
тѣхъ предметахъ, которые связаны, соединены
непосредственно въ торговлю. Иркутскъ
именно уже очевидно въ томъ, что
Иркутскъ, другіе же не замедлятъ, если только
внѣшній сего года по Обской губѣ и Иркутскому морю окон-
чится благополучно.

Иркутская губернія въ Иркутской губернии
торговлею занимается исключительно въ
Иркутской губернии, следовательно въ
Иркутской губернии и относительно къ новому морскому
неудобство; они не только въ обремененности
поступаютъ, тамъ не менѣе говорятъ: „нужно
жизни, свѣтъ жизни не въ томъ, что въ
тѣхъ предметахъ, которые связаны, соединены
непосредственно въ торговлю. Иркутскъ
именно уже очевидно въ томъ, что
Иркутскъ, другіе же не замедлятъ, если только
внѣшній сего года по Обской губѣ и Иркутскому морю окон-
чится благополучно.

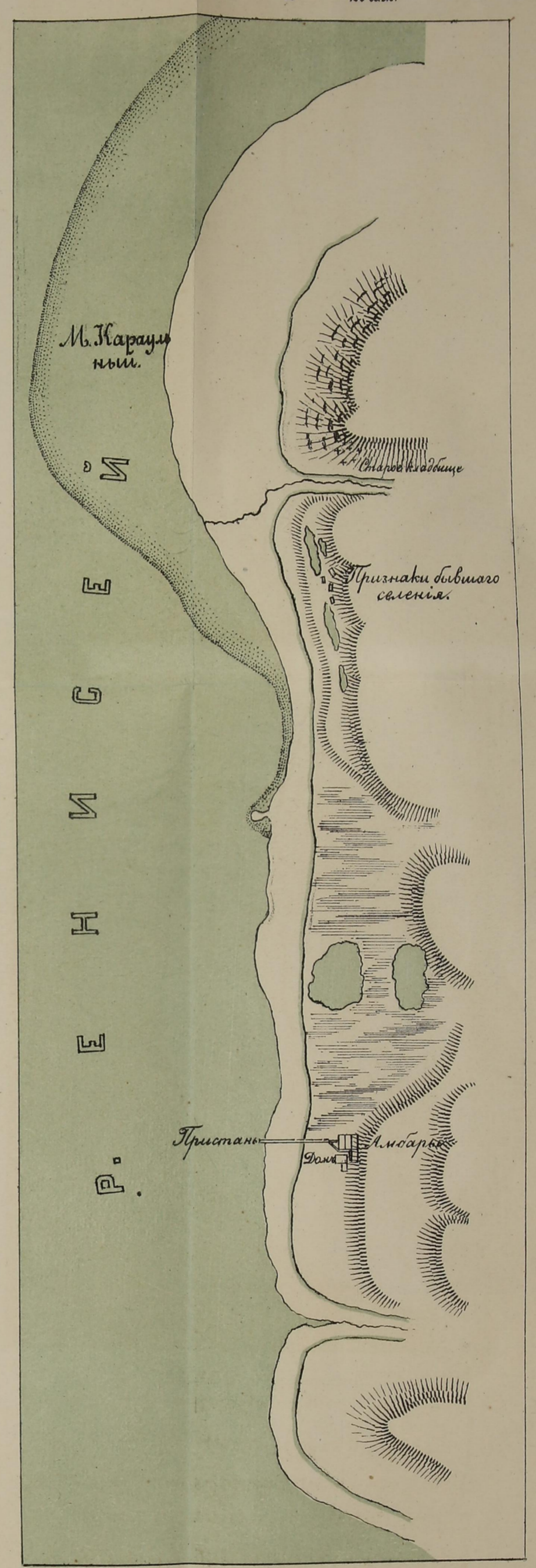
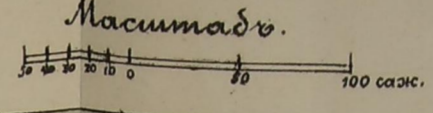
о досмотрѣ
товаровъ
въ
Сибирской
губѣ

Въ 1878 г. въ Обскую губу привезено всего лишь два мор-
скихъ суда, которые и были досмотрены и привезены
сего года по Иркутской губернии.

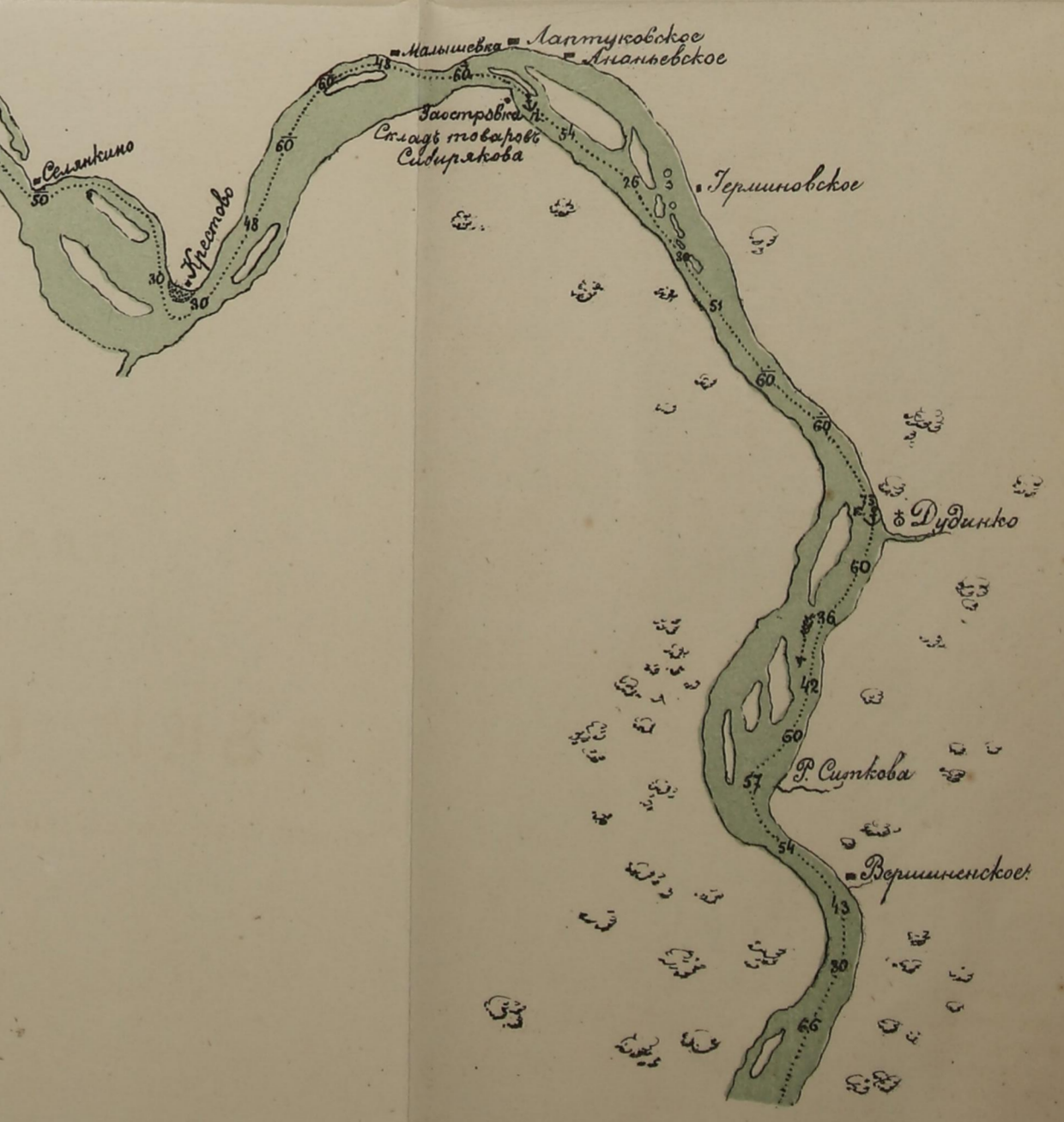
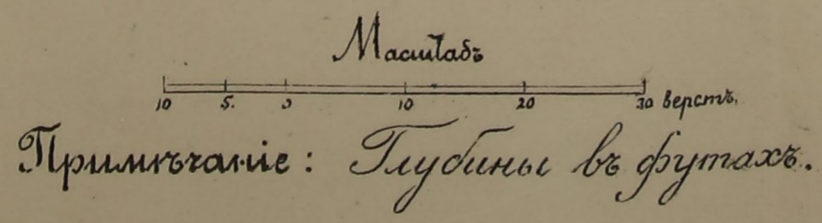
При невозможности съ таможенною частью и отлученію
нашихъ таможенниковъ въ Иркутскъ, въ Иркутскъ
нашихъ таможенниковъ въ Иркутскъ, въ Иркутскъ
нашихъ таможенниковъ въ Иркутскъ, въ Иркутскъ
нашихъ таможенниковъ въ Иркутскъ, въ Иркутскъ



ПЛАНЪ МѢСТНОСТИ
У КАРАУЛЬНАГО МЫСА
составленный главною
Коллежскимъ Регистраторомъ Длерцъ
въ мѣсто 1878 года
Масштабъ.



ПЛАНЪ
СѢВЕРНОЙ ЧАСТИ
РѢКИ ЕНИСЕЙ
съ показаніемъ пути парохода
„МНЕЖВА“
въ мѣсто 1878 года



ДОКЛАДЪ

о поѣздкѣ причисленнаго къ Департаменту Таможенныхъ Сборовъ Коллежскаго Регистратора Эллерца къ устью р. Енисея, для опредѣленія пункта таможеннаго надзора.

Прилагаемый планъ нижняго теченія р. Енисея, отъ села Дудинки до устья, составленъ мною по разнымъ источникамъ, съ указаніемъ глубины, опредѣленной по измѣренію пароходомъ „Москва“, и обозначеніемъ мелей, частію по собственному наблюденію, частію со словъ рыбаковъ.

Край этотъ лежитъ между широтами $69^{\circ} 25'$ къ N и $72^{\circ} 18'$ къ N и представляетъ пустынную, волнистую поверхность съ весьма незначительною растительностью; мѣстами растетъ мохъ, трава, и лишь изрѣдка встрѣчается кустарникъ. Почва песчано-глинистая, растаивающая мѣстами только на одинъ или на два фута глубины. До селенія Крестово можно встрѣтить тощія невысокія деревья лиственницы, растущія отдѣльно; далѣе къ сѣверу отъ этого селенія не видно ни одного дерева. Изъ дикихъ звѣрей водятся въ этомъ краѣ песецъ, а на самомъ сѣверѣ бѣлый медвѣдь; изъ домашнихъ животныхъ: сѣверный олень и собака. Правый берегъ на всемъ пространствѣ почти одинаковой высоты, мѣстами сперва обрываетъ, а потомъ къ водѣ плоскій и песчано-каменистый. Острова всѣ, кромѣ Корсаковскаго архипелага, низкіе песчаные; большая часть ихъ весною затопляется.

Мѣстность
при устьѣ
Енисея.

С. Дудинка. Населеніе въ описываемой части рѣки расположено преимущественно по правому берегу, гдѣ находится самое большое село *Дудинка* на высотѣ 200 футъ надъ водою; въ немъ пять дворовъ и церковь. Въ этомъ селѣ живетъ смотритель Дудинскаго участка, самаго сѣвернаго въ Туруханскомъ краѣ. Живетъ тутъ также купецъ Сотниковъ, ведущій мѣновую торговлю съ инородцами. Въ ста верстахъ отъ села, внутри края, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, были добыты мѣдная руда и каменный уголь. Послѣдній употребляется купцомъ Сотниковымъ для топки пароваго катера. Ниже по рѣкѣ, въ разстояніи 55 верстъ отъ села, на лѣвомъ берегу лежитъ зимовье (поселеніе обитаемое не только лѣтомъ, но и зимою) *Заостровка* въ одинъ дворъ, вблизи котораго повѣренными г. Сибирякова построены въ лѣто 1878 года амбаръ для склада товаровъ и изба. Въ *Заостровкѣ* въ минувшее лѣто перегружались баркъ „*Экспрессъ*“ и пароходъ „*Фразеръ*“ г. Сибирякова, на которыхъ были привезены изъ за-границы соль, желѣзные товары и русскій табакъ. Для якорной стоянки и перегрузки судовъ, пунктъ этотъ удобенъ, глубина 24 фута, грунтъ песчаный; рейдъ защищенъ со всѣхъ сторонъ, кромѣ незначительной части съ юга, но берегъ совершенно неудобенъ для построекъ: у самой воды почва вязкая, а потомъ берегъ поднимается почти обрывомъ высотой болѣе 100 футъ.

**Караульный
мысъ.**

Отъ *Заостровки*, въ разстояніи 130 верстъ, правый берегъ образуетъ мысъ, называемый *Караульнымъ*. Берегъ этой мѣстности, высотой болѣе 300 футъ, имѣетъ твердую почву. Въ одной верстѣ отъ названнаго мыса повѣренными Барона Л. Кноопъ, г. Крафтомъ, построены минувшимъ лѣтомъ деревянный домъ и три амбара. Пунктъ этотъ выбранъ имъ для перегрузки товаровъ изъ морскихъ судовъ въ рѣчные и обратно. Отъ господствующихъ въ лѣтнее время сильныхъ *НО* вѣтровъ рѣка, противъ выбраннаго пункта, достаточно защищена и глубина позволяетъ нагруженной баржѣ подойти къ самому берегу. Вслѣдствіе отлогости берега пунктъ удобенъ для перевозки товаровъ въ амбары. Берегъ у выбраннаго пункта отъ ледохода не подвергается такому сильному разрушенію, какъ

въ остальныхъ мѣстахъ, такъ какъ здѣсь онъ поворачиваетъ болѣе на сѣверъ, а русло рѣки направляется къ западу. Для наглядности прилагаю составленный мною глазомѣрный планъ этого пункта. (№ 4).

Въ 8 верстахъ отъ Караульнаго мыса лежитъ село *Толстоносское* въ пять дворовъ, до котораго по правому берегу еще есть семь зимовьевъ въ одинъ или въ два двора, а сѣвернѣе Толстоносскаго находятся шесть зимовьевъ, изъ которыхъ одно, *Охотское*, лежитъ на островѣ того-же имени, а изъ остальныхъ два лежатъ на лѣвомъ берегу и три на правомъ. Всѣ они составляютъ лишь отдѣльныя поселенія, по одному двору, кромѣ *Гольчихи*, въ которой два двора. Сѣвернѣе Гольчихи есть еще одно поселеніе на Сопочной Коргѣ, обитаемое только въ лѣтнее время. Во всѣхъ перечисленныхъ поселеніяхъ постоянныхъ жителей, не исключая малолѣтнихъ, около 150 человѣкъ; живутъ исключительно рыбнымъ промысломъ.

Изъ всѣхъ сихъ поселеній, одна *Гольчиха* заслуживаетъ описанія, какъ самый сѣверный пунктъ, до котораго доходятъ Енисейскіе пароходы и какъ центральное мѣсто рыбнаго промысла въ нижнемъ теченіи Енисея. Зимовье Гольчиха находится на низкомъ песчаномъ островѣ, образуемомъ двумя рукавами небольшой рѣки Гольчихи. Глубина у устья южнаго рукава 5 фута, что позволяетъ Енисейскимъ пароходамъ входить въ него безпрепятственно. Якорная-же стоянка на Енисеѣ противъ Гольчихи вообще плоха. Въ Гольчихѣ живетъ круглый годъ прикащикъ компаніи Енисейскихъ купцовъ, занимающійся ловлею бѣлухъ, рыбы, и ведущій мѣновую торговлю съ приходящими изъ тундръ инородцами. Описываемый край оживляется въ серединѣ Іюня приходомъ Енисейскихъ пароходовъ, а изъ тундръ приходомъ самоѣдовъ, которые являются туда для обмѣна пушнаго товара на товаръ, привезенный пароходами.

Пароходы, снабдивъ своихъ засольщиковъ солью и бочками, развозятъ ихъ по мѣстамъ ловли рыбы и сами идутъ въ Гольчиху, какъ одинъ изъ главныхъ пунктовъ этого промысла, гдѣ и остаются до 15 Іюля, занимаясь рыбною ловлею и за-

Рыболовство
при устьѣ
Енисея.

солкою. Въ серединѣ Іюля къ Гольчихѣ приходитъ большими стадами съ моря бѣлуха и прогоняетъ всю рыбу вверхъ по рѣкѣ къ Бреховскимъ островамъ, гдѣ съ этого времени начинается главный уловъ. Въ концѣ Іюля пароходы съ засоленою рыбою уходятъ въ городъ Енисейскъ и, вернувшись къ 1-му Сентября къ Бреховскимъ островамъ, забираютъ послѣднюю рыбу, расплачиваются за нее съ жителями привезенными изъ Енисейска товарами и окончательно уходятъ въ Енисейскъ. Среднее количество соленой рыбы, привозимой ежегодно въ г. Енисейскъ со всей рѣки, доходитъ до 40,000 пуд., половина этого количества ловится въ описываемой части, гдѣ ловлю и засолкою рыбы занимаются около 400 человѣкъ. Кромѣ рыбнаго промысла, жители сѣверныхъ селеній занимаются ловлею сѣтями бѣлухъ. Въ минувшее лѣто съ 15 Іюля по 1-е Сентября наловлено 70 штукъ. Жиръ этихъ морскихъ животныхъ вытапливается и отвозится въ Енисейскъ. Отъ одного звѣря среднимъ числомъ получается 7 пудовъ вытопленнаго жиру и цѣнится въ Енисейскѣ отъ 5 до 6 руб. за пудъ. Мясо бѣлухи идетъ на кормъ собакамъ; изъ шкуры же по выдѣлкѣ получается весьма мягкая кожа.

Фарватеръ
Енисея.

Длина Енисея между двумя конечными пунктами, описываемой части: около 520 верстъ, ширина же весьма различна; около Дудинки наименьшая 3 версты; отсюда до зимовья Селякино рѣка мѣстами расширяется на 10 верстъ; а отъ этого зимовья рѣка, еще болѣе расширяясь, въ островахъ доходитъ до 75-ти верстъ, дальше къ сѣверу берега рѣки опять сходятся и ширина ея противъ Гольчихи не превышаетъ 7 верстъ. Наконецъ отъ этого пункта Енисей, вновь расширяется и у устья достигаетъ ширины 35 верстъ. Теченіе рѣки отъ Дудинки до Караульнаго мыса довольно быстро, но далѣе оно становится мало замѣтнымъ.

Обозначенный на картѣ путь парохода „Москвы“ составляетъ фарватеръ рѣки, по которому здѣшніе лоцмана проводятъ суда. Глубина на фарватерѣ до зимовья Селякино, наименьшая 20 футь; большею-же частью на 60 футахъ дна не доставали. Противъ зимовья Сѣтчинское на картѣ значится глу-

бина 12 ф., даже 6 ф., но рядомъ долженъ проходить болѣе глубокой фарватеръ, такъ какъ пришедшій съ моря, въ прошедшее лѣто, баркъ Экспресъ, имѣя осадку 14 футъ, подымался до Заостровки. Отъ Караульнаго мыса идутъ два фарватера: одинъ какъ кратчайшій предпочитаемъ Енисейскими пароходами, но онъ вслѣдствіе малой глубины, мѣстами до 8 ф., доступенъ только рѣчнымъ судамъ и пароходамъ, а другой доступенъ морскимъ судамъ съ осадкою 15 футъ и вѣроятно при болѣе подробномъ изслѣдованіи окажется доступнымъ и для судовъ съ еще болѣе большою осадкою. Первый фарватеръ идетъ отъ Караульнаго мыса вдоль праваго берега между имъ и островомъ Богатый, минуя Моксунинскій мысъ, онъ продолжается между островами, оставляя: Охотскіе, Бреховскіе къ западу, а Сопочный, Голоскій къ востоку. Выходя изъ за острововъ, вслѣдствіе мелей, фарватеръ дѣлается очень узокъ. Второй фарватеръ идетъ между островами, оставляя: Трофимовъ и Дикій къ западу, а Богатый къ востоку. До Моксунинскаго мыса имѣетъ глубину болѣе 60 футъ, противъ названнаго мыса пересѣкаетъ первый фарватеръ и проходитъ между островами, оставляя: Сопочный, Голоскій и Лопатка къ западу, а Песчаный, Чаечный и Турышинъ къ востоку. Пройдя послѣдній названный островъ, онъ приближается къ правому берегу, и идетъ вдоль его на сѣверъ, а затѣмъ соединяется съ первымъ противъ Яковлевой косы. Остальная часть фарватера широка и имѣетъ глубину доступную для большихъ морскихъ судовъ.

Рѣчныя суда съ осадкою не болѣе 6 футъ, до выхода изъ острововъ, не могутъ встрѣчать серьезныхъ препятствій; отсюда до устья плаваніе затрудняется волненіемъ отъ сильныхъ N и S вѣтровъ, такъ что рыбопромышленники ниже Гольчихи не рѣшаются боясь волненія, плавать на своихъ пароходахъ, хотя тѣ мѣста и изобилуютъ рыбою.

Плаваніе морскихъ пароходовъ, несмотря на глубокой фарватеръ, за неимѣніемъ хорошихъ картъ и лоцмановъ, а мѣстами, вслѣдствіе множества мелей, негражденных никакими знаками, весьма затруднительно, въ особенности для поднимаю-

щихся по рѣкѣ судовъ, которыя, не сохранивъ необходимаго разстоянія до берега, легко попадутъ въ бухты, образуемая длинными узкими сплошными отмелями каждой выдающейся части отъ праваго берега и идущими параллельно берегу. Ширина подобной бухты, или какъ ее тамъ называютъ, курья, бывають до 10 верстъ и длиною до 20 верстъ; зашедшій въ такую курью морской пароходъ откроетъ свою ошибку, лишь наткнувшись на отмель, пройдя 10 и болѣе верстъ и, чтобъ попасть опять на фарватеръ, принужденъ вернуться обратно и обогнуть отмель.

По наблюденіямъ послѣднихъ двухъ лѣтъ Енисей противъ Гольчихи очищается отъ льдовъ между 10 и 12 числами Іюня и замерзаетъ въ первой половинѣ Октября.

Пункты перегрузки судовъ.

До настоящаго времени лица, завязавшія торговля сношенія Европы съ Восточною Сибирью чрезъ устье рѣки Енисея, принуждены были выбирать пунктами перегрузки товаровъ съ морскихъ на рѣчныя суда, и обратно, мѣста, лежащія до Гольчихи, такъ какъ рыбопромышленники, которымъ принадлежатъ существующіе на Енисѣе пароходы, не брались доставлять товаръ, назначенный къ вывозу въ Европу и привезенное принять для доставки въ Енисейскъ, ниже упомянутаго зимовья. Но такъ какъ Гольчиха по выше сдѣланному описанію не удовлетворяетъ условіямъ пункта перегрузки судовъ, то торгующими лицами были выбираемы пункты, лежащіе до нея, а именно: въ 1877 году зимовье „Крестовое“, которое въ томъ-же году оказалось весьма неудобнымъ при выгрузкѣ и перевозкѣ на берегъ товаровъ, привезенныхъ пароходомъ „Фразеръ“. Въ 1878 году были выбраны два выше описанные пункта: Караульный мысъ, въ разстояніи отъ устья 340 верстъ, и Заостровка, въ разстояніи 470 верстъ; изъ этихъ двухъ пунктовъ Караульный мысъ ближайшій къ устью слѣдуетъ признать наиболѣе удобнымъ въ настоящее время для перегрузки судовъ. Между Гольчихой и Караульнымъ, на разстояніи 220 верстъ, при бѣгломъ знакомствѣ я не могъ найти другаго удобнаго пункта.

Относительно пункта перегрузки товаровъ изъ морскихъ

судовъ въ рѣчныя и обратно, гдѣ и долженъ быть учрежденъ таможенный надзоръ, слѣдуетъ принять во вниманіе: во 1-хъ, что, съ развитіемъ торговыхъ сношеній на Енисеѣ, для перевозки товаровъ будутъ употреблены пароходы лучшей конструкціи, съ большими баржами и подѣ лучшимъ управленіемъ, которые, уже не будутъ бояться здѣшняго волненія, и будутъ плавать до самаго устья, укрываясь отъ сильныхъ N-выхъ вѣтровъ за Сопочной Коргой и отъ S-выхъ въ бухтѣ, образуемой отмелью, идущею отъ Гольчихи, гдѣ въ минувшее лѣто пароходъ Москва съ баржею безъ малѣйшихъ затрудненій отсталивался отъ самаго сильнаго, по словамъ жителей, здѣшняго южнаго вѣтра. Во 2-хъ, морскіе пароходы, перегружаясь у самаго устья Енисея, при продолжительной хорошей навигаціи въ Карскомъ морѣ, напр. бывшая въ 1878 году, будутъ въ состояніи сдѣлать двойной рейсъ изъ Европы къ устью и обратно. Въ 3-хъ, морскія суда, заставленные перегружаться въ пунктахъ, выбранныхъ въ настоящее время, кромѣ потери времени, которымъ они дорожатъ, подымаясь болѣе 300 верстъ по малознакомой рѣкѣ, подвергаются часто возможности сѣсть на мель. — Слѣдуетъ полагать, что торговые лица найдутъ болѣе выгоднымъ выбрать пунктъ перегрузки товаровъ при самомъ устьѣ рѣки. Такого пункта въ настоящее время назначить нельзя, вслѣдствіе неизвѣстности этого берега; самому же мнѣ побывать на немъ, за неимѣніемъ въ своемъ распоряженіи шлюпки, не было возможности. Изъ собранныхъ же свѣдѣній можно предполагать, что впадающая въ бухту, образуемую берегомъ, рѣка, подѣ названіемъ Глубокая, могла-бы быть удобнымъ мѣстомъ для перегрузки товаровъ.

И такъ *Караульный мысъ въ настоящее время есть лучший пунктъ перегрузки товаровъ на Енисеѣ*, а слѣдовательно, чтобы не вынуждать таможеннымъ досмотромъ лишней перегрузки товаровъ, онъ долженъ быть и пунктомъ таможеннаго надзора. Если въ будущемъ, по вышеизложеннымъ соображеніямъ, пунктъ перегрузки товаровъ будетъ перенесенъ ближе къ устью рѣки, то таможня должна будетъ свою дѣятельность также перенести въ новый пунктъ.

Пунктъ для
таможеннаго
надзора.

Удобенъ Караульный мысъ, какъ пунктъ таможеннаго надзора, тѣмъ, что всѣ Енисейскіе пароходы и суда неминуемо должны проходить мимо его въ разстояніи не дальше одной версты.

Неудобства-же его состоятъ въ томъ, что морскія суда, на своемъ пути къ нему, проходятъ мѣстность оживленную въ лѣтніе мѣсяцы рыбопромышленниками, и имѣютъ такимъ образомъ возможность сбывать заграничный товаръ до прихода къ таможенѣ контрабандою, въ особенности спиртные напитки и мануфактурный товаръ, которые не смотря на естественныя препятствія, выдержатъ провозъ на 1,000 и болѣе верстъ (въ особенности иностранныя спиртные напитки, которые несравненно дешевле нашихъ, въ настоящее время развозимыхъ по тундрѣ за 1,000 верстъ), а также освидѣтельствованный таможеню Сибирскій спиртъ для отправки за-границу можетъ водворяться обратно въ край.

Для избѣжанія этого неудобства, представляется необходимымъ имѣть въ Гольчихѣ передовой таможенный постъ, на обязанность котораго былъ бы возложенъ приѣмъ морскихъ судовъ и отправленія ихъ въ пунктъ таможеннаго надзора въ сопровожденіи досмотрщика съ запломбированными люками; точно также, подобныя мѣры должны быть приняты при вывозѣ Сибирскаго спирта изъ таможи, который лишь по отправкѣ изъ Гольчихи, можно считать вывезеннымъ изъ Сибири, такъ какъ сѣвернѣе этого пункта мѣстность безлюдна, кромѣ нѣсколькихъ рыбаковъ на Сопочной Коргѣ; но постъ въ Гольчихѣ можетъ безъ затрудненія наблюдать за судами, проходящими этотъ пунктъ.

О надзорѣ за
вывозимымъ
за границу
спиртомъ.

Но за всѣмъ этимъ вывозимый изъ Сибири морскимъ путемъ безакцизный спиртъ можетъ быть легко водворяемъ контрабандою по берегамъ Архангельской губерніи, въ особенности судами, идущими чрезъ Югорскій проливъ. Въ бытность мою въ этомъ проливѣ, я имѣлъ случай побывать въ селеніи Никольскомъ, на берегу Архангельской губерніи, обитаемомъ съ Мая по Сентябрь. Пунктъ этотъ оживляется въ лѣтнее время приходомъ изъ Пустозерска пяти небольшихъ

парусныхъ судовъ съ товарами: ржаная мука, водка, мануфактурный товаръ, соль, чай, сахаръ и баранки. Ко времени прихода судовъ собираются самоѣды изъ тундры и жители Новой Земли, приѣзжающіе на своихъ карбасахъ. Купцы, обмѣнявши привезенный товаръ у самоѣдовъ на олени и песцовыя шкуры, оленье сало и мясо, изъ которыхъ мясо тутъ-же солятъ, уходятъ обратно въ Пустозерскъ.

Никакихъ помѣщеній, какъ для присутствія, такъ и для ^{Устройство по-} жительства таможенныхъ чиновниковъ и досмотрщиковъ въ ^{мѣщенія для} выбранномъ пунктѣ не имѣется, и таковыя придется вы- ^{таможни.}строить. Въ виду только двухъ-мѣсячнаго пребыванія въ устьѣ будущихъ служащихъ, полагаю достаточнымъ имѣть на Караульномъ мысу деревянный одноэтажный домъ въ четыре комнаты съ кухней, а въ Гольчихѣ, т. е. передовомъ посту, небольшой домъ въ двѣ комнаты съ принадлежностями. Постройку этихъ домовъ удобнѣе произвести въ гор. Енисейскѣ и потомъ сплавить въ разобранномъ видѣ на баркахъ къ Караульному мысу и Гольчихѣ. Стоимость постройки и сплавки домовъ точно опредѣлить не могу; судя по стоимости построекъ, произведенныхъ частными лицами въ минувшее лѣто, полагаю, что она обойдется въ 6.000 руб. Въ распоряженіи таможни необходимо имѣть паровой барказъ и небольшую гребную шлюпку.

Для опредѣленія потребнаго числа чиновниковъ и досмотрщиковъ, а также необходимыхъ средствъ для таможни, — надлежитъ принять въ соображеніе родъ и количество ввоза и вывоза товаровъ чрезъ будущій таможенный пунктъ.

Предполагаемый ввозъ Европейскихъ товаровъ, выведенный изъ свѣденій, собранныхъ мною, будетъ состоять изъ слѣдующихъ товаровъ:

О привозѣ
товаровъ.

Сахаръ	до 100,000 пудовъ.
Табакъ русскій	„ 5,000 „
Деревянное масло	„ 2,000 „
Петролеумъ	„ 3,000 „

Хотя потребное количество соли доставляется частью изъ Западной Сибири, частью самую Енисейскою губернію, но въ виду дороговизны и дурнаго качества здѣшней соли, можно ожидать, что привозъ оной составитъ до 100,000 пудовъ. Кромѣ упомянутыхъ товаровъ можно ждаты привоза хотя въ ограниченномъ количествѣ, бакалейныхъ, колониальныхъ, москательныхъ товаровъ и напитковъ.

О вывозѣ.

Вывозъ товаровъ чрезъ устья Енисея будетъ состоять изъ необработанныхъ продуктовъ, выдерживающихъ провозъ на большое разстояніе только по водянымъ путямъ, а такъ какъ Енисей съ притоками, кромѣ не судоходной Ангары, течетъ исключительно по Енисейской губерніи, то и главный вывозъ будетъ состоять изъ продуктовъ только этой губерніи.

Хлѣбъ въ зернѣ въ ближайшемъ будущемъ ежегодно можетъ вывозиться до 200,000 пудовъ, но въ будущемъ количество это можетъ дойти до гораздо большихъ размѣровъ, что впрочемъ будетъ зависѣть, на сколько хлѣбопашцы не отвлекутся золотопромышленностью отъ обработки своей земли.

Вторымъ главнымъ вывознымъ продуктомъ въ будущемъ должны явиться ископаемые продукты: руда и графитъ, а также мѣдь въ штыкахъ. Мѣдная руда встрѣчается во многихъ мѣстахъ Енисейской губерніи; также въ изобиліи находится необходимое топливо: какъ лѣсъ, употребляемый въ настоящее время на заводахъ, такъ и каменный уголь, встрѣчаемый во многихъ мѣстахъ, даже на самомъ берегу Енисея.

Затѣмъ спиртъ могъ-бы также быть предметомъ вывоза въ будущемъ при развитіи винокуренныхъ заводовъ. Можно рассчитывать что вывозиться могутъ еще слѣдующіе продукты: необдѣланные кожи, соленая рыба (при улучшенной, противъ настоящей, засолкѣ), кедровые орѣхи и конопляное сѣмя.

Такимъ образомъ слѣдуетъ предположить, что вывозъ будетъ превышать ввозъ товаровъ; слѣдовательно судить о числѣ приходящихъ судовъ надлежитъ по размѣру предполагаемаго вывоза, который въ ближайшемъ будущемъ едва ли превыситъ 250,000 пуд., т. е. грузъ для 5—8 судовъ. Для приѣма та-

кого числа судовъ и досмотра привезенныхъ товаровъ, а также наблюденія за отпускомъ Сибирскихъ товаровъ, въ виду необходимости содержать въ Гольчихѣ таможенный передовой постъ, необходимо имѣть три чиновника и пять досмотрщиковъ. Заблаговременно, до прихода морскихъ судовъ, т. е. 1 Юля, одинъ чиновникъ и четыре досмотрщика должны быть въ Гольчихѣ для приѣма судовъ.

Вслѣдствіе своего географическаго положенія, судоходная часть Енисея, какъ удобный путь для перевозки товаровъ, до открытія морскаго пути къ устью его, для Сибирской торговли не имѣла большаго значенія и судоходство на Енисеѣ до настоящаго времени исключительно существовало рыбнымъ промысломъ и мелочной торговлею.

Судоходство
по Енисею.

Въ отношеніи судоходности рѣка Енисей раздѣляется на двѣ части: первая, отъ Китайской границы до города Енисейска, можетъ считаться сплавною не судоходною, вслѣдствіе сильнаго теченія на порогахъ, достигающаго до 20 верстъ въ часъ; вторая часть, отъ города Енисейска до устья рѣки, судоходна для рѣчныхъ судовъ. По этой части Енисея съ давняго времени существуетъ судоходство вверхъ и внизъ. Были попытки существующихъ на Енисеѣ пароходовъ подняться до губернскаго города Красноярска, но, вслѣдствіе сильнаго теченія на порогѣ между Енисейскомъ и Красноярскимъ, безуспѣшно. И такъ въ настоящее время судоходнымъ Енисей можно считать только отъ гор. Енисейска, противъ котораго рѣка имѣетъ ширину въ лѣтнее время $1\frac{1}{2}$ версты; наибольшая глубина въ серединѣ рѣки 40 футъ и наибольшая скорость теченія 9-ть верстъ въ часъ. Весною рѣка сильно разливается; вода поднимается иногда на 30 футъ выше зимняго уровня, и часть г. Енисейска затопляется. Первая половина судоходнаго Енисея, т. е. до заштатнаго города Туруханска, менѣе удобна для плаванія по причинѣ многихъ подводныхъ камней и сильнаго теченія. Самое опасное мѣсто въ этой части, это такъ называемый Осиновскій порогъ; теченіе на немъ около 12 верстъ въ часъ, глубина фарватера, проходящаго чрезъ

порогъ, 8 футъ. Другая половина Енисея до устья, хотя имѣеть много мелей, но они песчанья и теченіе въ этой части менѣе быстрое.

Не судоходною частью, т. е. до г. Енисейска, пользуются хлѣботорговцы для сплава хлѣбныхъ продуктовъ изъ Минусинскаго округа, откуда ежегодно отправляется до 200 барокъ съ грузомъ около 1.500,000 пудовъ, преимущественно ржаной муки и овса. Большая часть сплаваемого къ Енисейску хлѣба идетъ на золотые прииски, часть остается въ г. Енисейскѣ и остальное количество сплавляется по лежащимъ на Енисеѣ деревнямъ до послѣдняго зимовья Гольчихи. Кромѣ того сплавляется къ Енисейску отъ Николаевскаго соленовареннаго завода ежегодно до 30,000 пудовъ соли на четырехъ баркахъ.

Приведенные ниже въ списокѣ пароходы съ баржами, въ началѣ Іюня, какъ только что пройдетъ послѣдній ледъ, уходятъ изъ Енисейска внизъ. Кромѣ ржаной муки, потребной для береговыхъ жителей, пароходы берутъ съ собою разный товаръ: кирпичный чай, сахаръ, мануфактурный товаръ, обувь, пеньку для сѣтей и т. д. на сумму до 60,000 руб. На пути къ устью Енисея пароходы оставляютъ по деревнямъ своихъ засольщиковъ, которые до конца лѣта солятъ получаемую отъ мѣстныхъ жителей рыбу за товаръ, оставленный пароходами.

Кромѣ упомянутыхъ уже въ первомъ пунктѣ 40,000 пуд. соленой рыбы, по Енисею къ городу Енисейску привозится ежегодно: жиру бѣлухъ отъ 300 и до 500 пуд.; песцовыхъ шкуръ отъ 10 до 20,000 (отправляемыхъ по почтѣ въ городъ Иркутскъ, гдѣ они продаются по 2 руб. 20 коп. за штуку); шкуръ молодыхъ оленей (пыжей) отъ одной до двухъ тысячъ, оцѣниваемыхъ въ Енисейскѣ отъ 1 р. 50 к. до 3 р.; оленьихъ шкуръ отъ двухъ съ половиною до трехъ съ половиною тысячъ, оцѣниваемыхъ отъ 1 р. до 1 р. 50 к., шкуръ бѣлокъ около 100,000, цѣною отъ 12 до 14 к., мамонтовыхъ клыковъ до 200 пудовъ.

Списокъ плавающихъ на Енисеѣ пароходовъ:

Названіе пароходовъ.	Кому принадлежатъ.	Когда построены.	Сила машины.	Баржа при пароходѣ поднимаетъ.	Число рабочихъ.
Енисей	Компаніи	1863 г.	60	15,000	40 челов.
Николай	Сотникову	1870 "	50	10,000	40 "
Александръ	Баландину	1874 "	25	7,000	35 "
Опытъ	И. П. Кытманову	1863 "	20	4,000	25 "

Кромѣ пароходовъ съ баржами на Енисеѣ плаваютъ, занимаясь рыбнымъ промысломъ, пять небольшихъ палубныхъ судовъ, поднимающихъ отъ 800 до 2,500 пуд. и восемь такъ называемыхъ Илимскихъ лодокъ, поднимающихъ отъ 300 до 400 пуд. Илимскія лодки приходятъ въ Енисейскъ съ рѣки Илима, впадающей въ Ангару, съ пушнымъ товаромъ и остаются на Енисеѣ для рыбнаго промысла. Въ 1878 г. прибавился къ перевозочнымъ средствамъ на Енисеѣ пришедшій изъ Гамбурга желѣзный колесный пароходъ „Москва“ въ 50 силъ, при немъ одна желѣзная баржа, поднимающая 6,000 пудовъ, кромѣ того пароходъ „Фразеръ“ привезъ небольшую желѣзную баржу въ разобранномъ видѣ.

Поименованные въ списокѣ пароходы и баржи, а также суда, плавающія по Енисею, построены живущими въ г. Енисейскѣ двумя мастерами и плотниками. Постройка деревянныхъ судовъ обходится здѣсь очень дешево, такъ какъ главный матеріаль — лѣсъ цѣнится только по стоимости доставки къ г. Енисейску. Сосновый лѣсъ, приплавленный къ Енисейску, длиною 7 саж. въ діаметръ, въ верхнемъ срубѣ 7 вершковъ, стоитъ 1 рубль; тотъ-же лѣсъ, доставленный зимою — 3 руб. Лиственичный, приплавленный лѣсъ, тѣхъ же размѣровъ — 2 руб. Плотники въ Енисейскѣ обходятся въ лѣтнее время до 40 р., въ зимнее время до 20 руб. въ мѣсяць. Машины пароходовъ „Енисей“ и „Опытъ“, построены въ Екатеринбургѣ, а „Николая“ и „Александра“ въ Тюменѣ и въ разобранномъ видѣ привезены въ Енисейскъ; подобный провозъ цѣлой машины

Постройка судовъ.

обходится весьма дорого и, чтобъ поощрить постройку пароходовъ на Енисеѣ, было бы полезно разрѣшить иностранныя машины къ беспошлинному привозу къ устью Енисея, до открытія машино-дѣлательнаго завода въ губерніи.

Вслѣдствіе каменистаго грунта почти всего берега Енисея, представляется болѣе удобнымъ на этой рѣкѣ имѣть деревянныя перевозочныя средства, въ виду недостаточныхъ средствъ къ починкѣ желѣзныхъ судовъ, въ случаѣ поврежденія подводной части; а также потому, что деревянные суда страдаютъ при посадкѣ на камень меньше желѣзныхъ.

Объ облегченіяхъ по привозу соли.

Относительно опредѣленія въ какихъ именно иностранныхъ товарахъ ощущается мѣстнымъ населеніемъ потребность, которую полезно было бы удовлетворить, разрѣшая беспошлинный привозъ, могу указать на *соль*. Употребляемая въ настоящее время жителями въ пищу, а также для засолки мяса и рыбы, соль состоитъ изъ 67⁰/₀ поваренной, 21⁰/₀ глауберовой и 11⁰/₀ горькой соли.

Хотя главная причина скорой порчи Енисейской соленой рыбы заключается въ засолкѣ ея уже не совсѣмъ свѣжей, а также отъ недостаточнаго количества *соли* (на пудъ свѣжей рыбы—6 ф. соли), употребляемаго для этого, но присутствіе большаго процента глауберовой и горькой соли имѣетъ также вліяніе на порчу рыбы. Рыбопромышленность составляетъ одинъ изъ главныхъ промысловъ въ Енисейской губерніи, продуктъ котораго, при употребленіи лучшей соли, могъ бы вывозиться за границу и въ виду поощренія его къ развитію, было бы полезно разрѣшить къ беспошлинному привозу иностранную соль ежегодно въ размѣрѣ хотя 10,000 пудовъ. Наблюденіе, чтобы разрѣшенная къ беспошлинному привозу соль не увозилась дальше послѣдняго пункта соленія рыбы, села Ворогово, могло бы быть возложено на мѣстную полицейскую власть.

Цѣна на мѣстные товары.

Большинство собранныхъ мною въ гор. Енисейскѣ свѣдѣній, о цѣнахъ на мѣстные товары оказались не согласными съ моею повѣркою, вслѣдствіе чего могу сообщить таковыя лишь относительно нѣкоторыхъ товаровъ.

Цѣны товарамъ въ г. Енисейскѣ:

		З а п у д ъ.		
Рожь	отъ 31 к.	до 38 к.	}	зимою
Пшеница	„ 51 „	„ 55 „		18 ⁷⁷ / ₇₈
Овесъ	„ 31 „	„ 35 „		года.
Мука ржаная	„ 41 „	}	осенью	
„ пшеничная	„ 60 „		„ 70 „	1878 г.
Соль Енисейской губерніи	90 „			
„ Томская	1 р. 15 „			
Рыба соленая	отъ 2 р. — к.	до 3 р. — к.		
Сахаръ	„ 9 „	— „	„ 11 „	— „
Табакъ	„ 4 „	— „	„ 8 „	— „
Свѣчи стеариновыя казанска- го и екатеринбургскаго за- водовъ	„ 11 „	50 „	„ 12 „	— „
Свѣчи салныя мѣстныя	5 „	50 „		
Конопляное масло	„ 3 „	70 „	„ 4 „	— „
Петролеумъ русскій	„ 5 „	10 „	„ 12 „	— „
Мыло тюменское и томское	„ 3 „	60 „	„ 5 „	— „
Сало	3 „	— „		
Кожи не выдѣланныя	5 „	50 „	за штуку.	
„ выдѣланныя	„ 8 „	— „	до 9 р. — к.	
Масло деревянное	„ 16 „	— „	„ 20 „	— „

Въ гор. Минусинскѣ за 1877 годъ:

	Справочныя цѣны за четверть.				Торговныя цѣны за четверть.			
	Зимою.	Весною.	Лѣтомъ.	Осенью.	Зимою.	Весною.	Лѣтомъ.	Осенью.
	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.
Рожь	1 70	1 80	1 70	1 80	1 55	1 75	1 80	1 70
Пшеница	3 40	3 25	3 10	2 90	3 30	3 10	3 —	2 90
Овесъ	1 10	1 15	1 20	1 15	1 —	1 10	1 15	1 10
Ячмень	1 50	1 75	1 80	1 75	1 55	1 60	1 90	1 65

Провозъ товаровъ до г. Енисейска обходится: отъ Москвы лѣтнимъ путемъ, т. е. по рѣкамъ до села Берлюсы, по рѣкѣ Провозная плата.

Чулымѣ и отъ Берлюсь на лоша- дяхъ	2 р. 60 к.
Изъ Ирбита также чрезъ Бер- люсы	80 к.
Изъ Ирбита зимнимъ путемъ при среднемъ урожаѣ	2 р. — к.
Изъ Томска зимнимъ путемъ	отъ 50 к. до 70 к.
Провозъ товаровъ зимнимъ пу- темъ изъ Томска въ Иркутскъ	отъ 1 р. 50 к. до 2 р.
Обратно съ чаемъ	2 р. 50 к.

Провозъ товаровъ Барона Л. Кноопъ новымъ морскимъ путемъ отъ Кронштадта до устья Енисея, за тѣмъ по рѣкѣ до г. Енисейска въ настоящемъ году рассчитывался по 2 руб. за пудъ, считая и провозъ по желѣзной дорогѣ изъ Москвы до Кронштадта.

Доставка товаровъ г. Сибирякова изъ Енисейска до устья обошлась 25 к. и обратно 50 к. за пудъ. Размѣры будущихъ рѣчныхъ и морскихъ фрахтовъ въ настоящее время опредѣлить затруднительно.

Досмотръ
товаровъ.

Товарамъ Барона Л. Кноопъ, привезеннымъ къ устью Енисея на пароходѣ „Царица“, при перегрузкѣ досмотра произведено не было, такъ какъ Смотритель Дуднискаго участка, на котораго были возложены таможенные обязанности по досмотру и пропуску разрѣшенныхъ къ беспошлинному привозу иностранныхъ товаровъ, находился въ то время въ селѣ Дудникѣ, въ разстояніи 500 верстъ отъ устья, гдѣ перегружался товаръ.

По приходѣ же парохода „Москвы“ съ товарами въ г. Енисейскъ, повѣреннымъ Барона Л. Кноопъ г. Крафтомъ было подано въ Енисейское Окружное Полицейское Управление заявленіе о привезенныхъ товарахъ и просьба о производствѣ имъ досмотра, который по перегрузкѣ съ баржи и перевозкѣ товаровъ въ склады Городскаго Гостиннаго Двора, былъ сдѣланъ Городскимъ Приставомъ и однимъ гласнымъ города.

При перегрузкѣ въ устьѣ Енисея съ парохода „Царица“

на баржу, товары были мною провѣрены и оказались въ слѣдующемъ количествѣ:

Сахару русскаго 2,188 головъ вѣсомъ 1,449 пудовъ.

Табаку „ 22 куля „ 110 „

Петролеума . . . 26 ящик. по два пуда 52 „

Деревяннаго масла 157 бочекъ по 9 пуд. 1,413 „

Керосиновыхъ лампъ 9 ящичковъ.

Образцовъ стеклянныхъ издѣлій 1 ящикъ.

Вина винограднаго шипучаго 19 ящичковъ 1,045 бутыл.

Сельско-хозяйственныхъ машинъ (вѣялки) 2 штуки.

