



Приморская область и ея природныя богатства.

ГЛАВА IV¹⁾.

Фабрично-заводская и кустарная промышленность въ Приморской области.—Вопросъ о порто-франко.—Данныя о мѣстной торговлѣ.—Морскіе пути и характеристика главнѣйшихъ портовъ.—Дальній и ближній каботажъ.—Заграничное плаваніе.—Сухопутное сообщеніе.—Нѣкоторыя свѣдѣнія о главнѣйшихъ городахъ.

Фабрично-заводская дѣятельность въ Приморской области развита въ общемъ слабо, да и то лишь въ южной ея части. Объясняется это относительно малочисленностью населенія, отсутствіемъ въ краѣ капиталовъ, предприимчивости, соответственныхъ знаній, а также дешевизною различныхъ иностранныхъ фабрикатовъ, дешевизною, обусловливаемою дѣйствіемъ порто-франко. Но все же извѣстный прогрессъ наблюдается и въ этомъ отношеніи. Такъ, въ 1899 году въ краѣ насчитывалось 126 заводовъ и фабрикъ, на коихъ работало 2,200 рабочихъ, а къ 1907 году такихъ же учрежденій было 263 съ 3,348 рабочими. Производительность заводовъ и фабрикъ возрасла однако не въ соответствіи съ увеличеніемъ ихъ числа: таковая выражалась въ 1899 году суммою въ 2.410,000 руб., а въ 1906 году суммою въ 2.667,262 руб. Въ 1907 году первое мѣсто занимали маслособойные заводы (55), затѣмъ солеваренные (37) и кирпичные (29); механическихъ заводовъ было только 2; паровыхъ лѣсопиллокъ—8. Ма-

¹⁾ См. «Военный Сборникъ», № 9.

стера на заводахъ были преимущественно изъ иностранцевъ, до войны, главнымъ образомъ, изъ японцевъ; цеховыми рабочими служили и служатъ китайцы; чернорабочими — корейцы; русскихъ мѣнѣе всего.

Причисляя къ заводамъ и мельницы, таковыя придется поставить на первое мѣсто: къ 1907 году мельницъ было въ области 589, въ томъ числѣ 55 паровыхъ.

Кустарный промыселъ въ краѣ не развитъ совершенно.

Какъ уже сказано, однимъ изъ препятствій къ развитію въ краѣ фабрично-заводской и вообще обрабатывающей промышленности является порто-франко, которое дѣйствовало въ Приморской области до 1900 года и затѣмъ вновь было объявлено въ 1904 году. Многіе даже считаютъ, что порто-франко является главнымъ стимуломъ неуспѣшности русской торгово-промышленной дѣятельности, и подъ влияніемъ такого взгляда на вещи въ послѣднее время возбужденъ вопросъ о возстановленіи протекціонизма.

Сторонники упраздненія въ Приморской области порто-франко обвиняютъ своихъ антагонистовъ въ рекомендаціи «истребленія всякаго зачатка мѣстной промышленности при помощи безпрепятственнаго нашествія иностранныхъ товаровъ». Органъ совѣта съѣздовъ представителей русской торговли и промышленности обращаетъ вниманіе на то обстоятельство, что «ни одна страна въ мірѣ не достигла промышленнаго развитія, открывъ настежь двери для иностранной торговли». Указывается тамъ же и на то, что только при упраздненіи порто-франко населеніе области получить «таможенную защиту своего труда».

На мѣстѣ, огромное большинство лицъ, такъ или иначе причастныхъ къ экономическимъ интересамъ края, усиленно и весьма энергично возстаетъ противъ упраздненія порто-франко, организовываетъ особыя по этому поводу совѣщанія и распространяетъ различныя справочныя изданія, подтверждающія нецѣлесообразность перехода къ протекціонизму. Не углубляясь въ этотъ сложный вопросъ, позволю себѣ привести краткій конспектъ соображеній, высказанныхъ по этому поводу депутатомъ отъ Приморской области въ третьей Государственной Думѣ, г. Шиловъ, соображеній, изложенныхъ имъ въ особой запискѣ, распространенной въ средѣ депутатовъ и представителей правительственной власти. Въ этой запискѣ г. Шиловъ развиваетъ такія мысли.

Въ интересахъ заселенія далекой окраины государства и благоденствія переселенцевъ, сохраненіе на Дальнемъ Востокѣ порто-

франко является настоящимъ. Опытъ дѣйствія таможенъ въ 1900—1903 годахъ показалъ, что закрытіе порто-франко взвинчиваетъ цѣны на предметы крестьянскаго обихода и разоряетъ крестьянство. Переселенцамъ приходится расчищать тайгу и нещадно бороться съ дѣвственными зарослями. Для этого прежде всего необходимо хорошей инструментъ. Возвышеніе цѣнъ при наличіи таможи заставитъ крестьянъ покупать «негодный русскій топоръ и пилу, бросая чудные американскіе инструменты». И при порто-франко въ край бойко шли издѣлія московской мануфактуры; съ закрытіемъ порто-франко эти издѣлія неминуемо вздорожаютъ и закупки сократятся; деревни быстро облекутся «въ рубища, напоминающія старцевъ нищихъ давно оставленной родины». Въ Приморской области крестьяне покрываютъ крыши своихъ домовъ американскимъ оцинкованнымъ желѣзомъ, ибо дожди второй половины лѣта проникаютъ и сквозь солому, и сквозь гонтъ, и сквозь тесь; отъ этого придется отказаться. Закрытіе доступа въ города дешеваго австрійскаго мяса и иныхъ жизненныхъ продуктовъ притянетъ на городскіе рынки изъ деревни рогатый скотъ, муку и т. п.; крестьяне лишатся потребнаго въ сельскомъ хозяйствѣ количества рогатаго скота, и въ поселкахъ предметы первой необходимости вздорожаютъ; быть можетъ, это и окажется до извѣстной степени выгоднымъ на первое время для старожиловъ, но для новоселовъ—это ударъ, могущій завершиться сокращеніемъ переселенческаго движенія. Наконецъ, и это самое главное, мѣстныя условія хлѣбопашества требуютъ пользованія усовершенствованными земледѣльческими машинами и орудіями, кои пріобрѣтаются пока по относительно сходнымъ цѣнамъ изъ за границы, тогда какъ съ закрытіемъ порто-франко крестьянство будетъ лишено возможности покупать сказанные предметы. Въ результатѣ сельское хозяйство пойдетъ на ущербъ, а крестьянство на разореніе.

Не рѣшаясь входить въ критику приведенныхъ соображеній представителя мѣстнаго населенія, считаю долгомъ указать на два обстоятельства. Во-первыхъ, какъ было заявлено предсѣдателемъ совѣта министровъ въ одномъ изъ засѣданій Государственной Думы, посвященныхъ обсужденію вопроса объ устройствѣ Амурской ж. д., въ правительственномъ проектѣ объ упраздненіи порто-франко на Дальнемъ Востокѣ оговаривается соотвѣтственность продленія и на будущее время безошлиннаго ввоза въ край сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій иностранной выдѣлки. А во-вторыхъ, нельзя упускать изъ вида, что упраздненіе въ 1900 году дѣйствовавшего

ранѣ въ Приморской области порто-франко, сопровождавшееся установленіемъ пошлины на китайское платье въ 700% его стоимости и на китайскую обувь въ 400%, завершилось на практикѣ значительнымъ отливомъ изъ края желтой рабочей силы, издавна конкурирующей тамъ съ русскимъ рабочимъ и конкурирующей, по многимъ причинамъ, весьма успѣшно; засиліе же китайцевъ на рабочемъ рынкѣ—факторъ во всякомъ случаѣ нежелательный.

Выше я говорилъ, что проектированныя въ послѣднее время мѣры къ уменьшенію въ Приморской области количества желтолицыхъ, мѣры, доходящія до запрета правительственнымъ учрежденіямъ пользоваться трудомъ китайскихъ и корейскихъ рабочихъ, а также до запрета русскимъ крестьянамъ сдавать тѣмъ же китайцамъ и корейцамъ въ аренду свои земли, на практикѣ врядъ ли окажутся примѣнимыми. Это сообщеніе, на первый взглядъ, какъ будто и противорѣчитъ только что высказанному предположенію о возможности и желательности сокращенія въ области количества желтыхъ. Однако, въ дѣйствительности, тутъ противорѣчія нѣтъ.

Оставаясь при прежнемъ убѣжденіи о практической невозможности устраненія изъ края желтой рабочей силы и китайско-корейской аренды по велѣнію свыше и въ фиксированный срокъ, я думаю, что сказанное пожеланіе можетъ быть проведено въ жизнь *постепенно*, безъ коренной ломки установившихся въ Приморской области порядковъ и обычаевъ. Поскольку я знакомъ съ положеніемъ вещей на мѣстѣ, въ области рабочаго вопроса наиболѣе для русскаго элемента невыгоднымъ условіемъ является дешевизна желтыхъ рабочихъ рукъ и при томъ дешевизна не только абсолютная, но и относительная, т. е. при учетѣ работоспособности китайца и корейца, значительно меньшей работоспособности нашего рабочаго. Эта дешевизна обуславливается несравненно меньшей потребностью китайца и корейца въ предметахъ жизненнаго обихода и малоцѣнностью пищи желтолицыхъ, ихъ одежды, обуви и т. д. Разъ предметы эти вздорожаютъ,—а съ упраздненіемъ порто-франко они вздорожаютъ несомнѣнно и значительно—вздорожаетъ и ихъ рабочій трудъ. А тогда, въ особенности не забывая весьма интенсивнаго движенія на Дальній Востокъ русскаго переселенія послѣдняго времени,—можно утверждать, что русскій рабочій постепенно и естественнымъ образомъ вытѣснитъ изъ края рабочаго иноземнаго. Что же касается вопроса о корейско-китайской арендѣ крестьянскихъ земель, то, дабы не повторяться, укажу лишь на то обстоятельство, что самая эта аренда, обуславливаемая

почти исключительно неприспособленностью русскаго хлѣбопашества къ мѣстнымъ климатическимъ условіямъ, умереть естественною смертію съ увеличеніемъ контингента русскаго населенія, съ уменьшеніемъ количества свободныхъ земель и съ переходомъ русскаго сельскаго хозяйства къ болѣе правильнымъ приѣмамъ культуры злаковъ, съ переходомъ неминуемымъ, зачатки котораго на лицо и въ настоящее время.

Когда писались эти строки, вопросъ о порто-франко на Дальнемъ Востокѣ находился еще въ стадіи изученія его въ думскихъ комиссіяхъ.

Торговля въ Приморской области находится въ значительной мѣрѣ въ рукахъ иностранцевъ. Въ числѣ крупныхъ фирмъ имѣется только одна русская—Чурина—и нѣсколько иностранныхъ, во главѣ которыхъ стоитъ фирма Кунста и Альберса. Последняя фирма имѣетъ во Владивостокѣ громадныя магазины и склады, наполненные всевозможными иностранными, а частью и русскими, товарами, начиная отъ предметовъ первѣйшей необходимости и кончая предметами самой высокой роскоши; ея отдѣленія разсыпаны по всѣмъ городамъ и крупнымъ поселкамъ, по всѣмъ войсковымъ штабъ-квартирамъ Дальняго Востока. Начавшая свою дѣятельность еще въ шестидесятыхъ годахъ учрежденіемъ маленькой лавочки во Владивостокѣ, она ведетъ въ настоящее время торговлю на миліонныя обороты.

Мелочной торговь находится почти полностью въ рукахъ китайцевъ и являетъ собою величину весьма серьезную, достигающую примѣрно 25% отъ общаго торговаго оборота въ краѣ. Развитие этого торговаго оборота идетъ такъ увѣренно и стойко, что не разъ уже обсуждались мѣры къ затрудненію дѣятельности китайцевъ въ этомъ направленіи.

Считаю не лишнимъ замѣтить, что, по единодушному отзыву многихъ знатоковъ Дальняго Востока, главная цѣль большинства китаецевъ, проникающихъ въ наши предѣлы для поденщины въ городахъ и въ крупныхъ поселкахъ,—это именно мелочной торговь. Къ переходу на такую дѣятельность стремится каждый чернорабочій, каждый «бойка». Простолудинъ вѣтаецъ въ огромномъ большинствѣ—работникъ усердный, но его идеаль—ничего недѣланіе. Въ потѣ лица зарабатываетъ каждый выходецъ изъ Китая ничтожныя гроши, усиленно копить ихъ, а скопивши капиталъ въ нѣсколько полтинниковъ, открываетъ лавочку и важно усаживается въ ней, флегматичный и неподвижный, какъ статуя. «Мала-мала

купежи»—гордо отвѣчаетъ онъ всякому на вопросъ о родѣ его занятій. Лавочка такого купца представляетъ собою досчатую будку съ приподнятымъ кверху щитомъ, служащимъ для запора магазина и для проникновенія внутрь помѣщенія. На первомъ планѣ доска-прилавокъ. За прилавкомъ табуретка для хозяина. По стѣнкамъ рядъ полокъ, а на нихъ товаръ: нѣсколько булокъ, два-три пучка редиски, грудка зеленого лука, лукошко съ черносливомъ, нѣсколько бутылокъ лимонада, пять-шесть десятковъ папиросъ, пара пачекъ спичекъ, да нѣсколько таинственныхъ свертковъ. Конечно, это лавка начинающаго купца; но такими лавочками усыяны все русскіе города, поселки и войсковыя штабъ-квартиры.

Общая картина торговаго оборота Приморской области нагляднѣе всего обрисовывается цифрами ввоза и вывоза товаровъ въ главныхъ портахъ края, т. е. во Владивостокѣ и въ Николаевскѣ на Амурѣ. Привожу нѣкоторые изъ этихъ цифръ.

Во Владивостокѣ въ 1899 году ввозъ достигъ 14.629,336 пудовъ различныхъ товаровъ, въ 1902 году—21.879,453 пуд.; въ 1905 г.—11.379,370 пуд. и въ 1906 году—28.048,120 пуд., вывозъ: въ 1899 году—4.168,477 пуд., въ 1902 году—4.200.000 пуд., въ 1905 году—21,054 пуд. и въ 1906 году—3.917,678 пуд. Посѣтило портъ судовъ: въ 1902 году—439, въ 1905 году—157, въ 1907 году, съ апрѣля по августъ—223 (въ апрѣль—37, въ маѣ—45, въ юнѣ—52, въ іюль—47 и въ августѣ—43). По этимъ цифрамъ трудно судить о постепенномъ ростѣ или упадкѣ торговой дѣятельности порта. Но а priori можно сказать, что въ будущемъ—во всякомъ случаѣ до окончанія Амурской ж. д., несомнѣнно—ввозъ будетъ увеличиваться, а вывозъ уменьшаться. Залогомъ увеличенія ввоза служить относительно быстрое заселеніе Южно-Уссурийскаго края; причины же уменьшенія вывоза кроются прежде всего и главнымъ образомъ въ усиленномъ бойкотѣ въ Японіи провенансовъ изъ Маньчжуріи черезъ Владивостокъ и въ оборудованіи японцами корейскаго порта Кенгшенгъ съ проведеніемъ изъ этого пункта желѣзной дороги на Гиринь, т. е. съ проведеніемъ пути, который окажется на 200 верстъ короче участка Китайской Восточной ж. д., соединяющаго съ Японскимъ моремъ производительный районъ Сѣверной Маньчжуріи, въ предѣлахъ Гиринь-Харбинь-Нингута. Разсчитывать же на такую производительность Южно-Уссурийскаго края, при которой хотя бы и одни предметы сельско-хозяйственной культуры направились за предѣлы края, въ близкомъ будущемъ

невозможно: ихъ теперь не хватаетъ даже для потребностей нашихъ войскъ.

Насколько не слѣдуетъ предаваться въ разсматриваемомъ отношеніи чрезмѣрному оптимизму, указываетъ, между прочимъ, неудачная операція нашего интендантства по сооруженію нѣсколько лѣтъ тому назадъ мукомольни у станціи Черниговки Уссурійской жел. дор. Считая этотъ пунктъ центромъ хлѣбороднаго района, полагая самый районъ достаточно богатымъ для удовлетворенія излишкомъ его хлѣбовъ всѣхъ нуждъ въ провіантѣ нашихъ войскъ края вообще, а Владивостока съ другими побережными военными поселками въ особенности, правильно, хотя и весьма теоретично, соображая, что изъ такого центра, для удешевленія перевозки выгоднѣе вывозить не зерно, а муку—въ Черниговкѣ соорудили грандіозную механическую мукомолку, снабженную всяческими приспособленіями для сортировки зерна, для очистки его отъ примѣсей и проч. Въ результатѣ, послѣ открытія дѣйствія мукомолки, всѣ расчеты оказались обратными: зерно возили моремъ изъ Европейской Россіи во Владивостокъ, оттуда по желѣзной дорогѣ за Никольскъ Уссурійскій въ Черниговку, тамъ перемалывали и снова везли перемолотое зерно обратно во Владивостокъ по желѣзной дорогѣ. Я не знаю, какова роль названной мукомольни въ настоящее время; быть можетъ, даже вѣроятно, теперь она функционируетъ плодотворно; но такъ было въ первые годы текущаго столѣтія.

Въ Николаевскѣ на Амурѣ ввозъ товаровъ выражался слѣдующими количествами: въ 1899 году—2.996,226 пуд., въ 1902 г.—2.129,000 пуд. и въ 1906 году—6.019,580 пуд.; вывозъ: въ 1899 году—400,000 пуд., въ 1902 году—640,789 пуд. и въ 1906 г.—863,778 пуд. Посѣтило портъ судовъ: въ 1902 году 98 и въ 1906 году—103. Эти цифры указываютъ на постепенный ростъ торговли въ Николаевскѣ, что зависитъ, съ одной стороны, отъ развитія въ устьяхъ Амура правильно организованныхъ рыбныхъ промысловъ, а съ другой—отъ развитія вдоль побережья Приморской области дальняго каботажа.

Къ разсмотрѣнію условій послѣдняго и вообще условій морскихъ сообщеній, сообщеній весьма важныхъ для края, растянувагося вдоль береговъ нѣсколькихъ морей и океана, мы и приступимъ.

Главнѣйшими портами Приморской области являются Владивостокъ, Николаевскъ на Амурѣ, Де-Кастри, Новгородское, постъ

Александровскій, Аянъ и Петропавловскъ. Какъ стоянки для судовъ, имѣютъ значеніе и бухта Провидѣнія, устье Анадыри, Авачинская губа, Ольская губа, Императорская гавань и заливъ св. Ольги.

Владивостокъ представляетъ собою одну изъ лучшихъ гаваней въ мірѣ. Городъ и портъ лежатъ преимущественно на западномъ и сѣверномъ берегахъ Золотого Рога—бухты колѣчататаго начертанія, глубокой и съ приглубыми берегами, вполне защищенной отъ всѣхъ вѣтровъ и могущей вмѣстить многіе десятки судовъ океанскихъ типовъ. Расположеніе въ одной и той же бухтѣ какъ военнаго, такъ и комерческаго портовъ признается многими стѣснительнымъ, и въ послѣднее время былъ возбужденъ даже вопросъ о выносѣ изъ Золотого Рога, если не всего комерческаго порта, то по крайней мѣрѣ стоянки судовъ каботажнаго плаванія. Не считая умѣстнымъ входить въ настоящемъ очеркѣ въ детали этого вопроса, ограничусь указаніемъ, что, на мой личный взглядъ, вопросъ этотъ поднять преждевременно: по состоянію нашего военнаго флота и по дѣятельности порта торговаго, оба учрежденія смѣло могутъ оставаться въ Золотомъ Рогѣ еще долгое время, другъ другу не мѣшая; пока-что военный портъ въ дѣйствительности не только не стѣсняетъ порта комерческаго, но можетъ приносить, да и приноситъ фактически, только пользу послѣднему, именно путемъ предоставленія для нуждъ торговаго мореплаванія военныхъ доковъ и портовыхъ мастерскихъ. Золотой Рогъ сообщается съ открытымъ моремъ не непосредственно, а черезъ хорошо защищенный отъ вѣтровъ, довольно обширный и глубокой проливъ—Босфоръ Восточный, лежащій между южнымъ берегомъ полуострова Муравьева Амурскаго и сѣвернымъ берегомъ острова Русскаго. Западный выходъ изъ Босфора Восточнаго ведетъ въ Амурскій заливъ, а восточный и въ Уссурійскій заливъ. Въ самомъ Босфорѣ Восточномъ и на островѣ Русскомъ имѣется цѣлый рядъ бухтъ, вполне удобныхъ для якорной стоянки, изъ коихъ бухта Новикъ на островѣ Русскомъ, по ея размѣрамъ, начертанію въ планѣ и глубинамъ, а также по защищенности отъ вѣтровъ, весьма схожа съ Золотымъ Рогомъ. Обыкновенный курсъ большихъ судовъ—на заливъ Уссурійскій, болѣе удобный въ мореходномъ отношеніи. Этотъ же заливъ никогда не замерзаетъ, по крайней мѣрѣ на всей его площади, тогда какъ заливъ Амурскій покрывается на 4—5 мѣсяцевъ весьма толстымъ сплошнымъ льдомъ. Замерзаютъ также Босфоръ Восточный и Золотой Рогъ; но суда могутъ выходить изъ

нихъ въ открытыя воды по каналамъ, устраиваемымъ во льду ледоколами.

У Николаевска на Амурѣ имѣется внутренняя, называемая «Городскою», бухта, пригодная для стоянки судовъ лишь съ малою осадкою. Въ послѣднее время эта бухта настолько обмелѣла, что стала доступной только для судовъ, сидящихъ въ водѣ не глубже 4 фут. Но въ двухъ верстахъ отъ города расположенъ болѣе или менѣе спокойный рейдъ, на который проникають морскія суда средней осадки. Такое расположеніе рейда, конечно, весьма неудобно, ибо товары, чтобы проникнуть въ городъ, должны на немъ предварительно перегружаться въ баржи, а эта операція сопровождается накладнымъ расходомъ, доходящимъ для товаровъ не особенно громоздкихъ до 7 и до 10 коп. съ пуда, а для товаровъ громоздкихъ и еще до большихъ размѣровъ. Въ стремленіи избѣжать столь обременительныхъ расходовъ, новое на Амурѣ торговое общество именно «Амурское», устроило свою пристань у Мого, въ Пальвинской протоки, гдѣ могутъ швартоваться и морскія суда и гдѣ выгрузка товаровъ на берегъ обходится всего по 2 коп. съ пуда. Естественно, что начинаніямъ названнаго общества учиняють всяческія препятствія какъ управленіе города Николаевска, такъ и всѣ старыя пароходныя компаніи.

Рѣка Амуръ у Николаевска глубока, какъ глубока она и выше до Софійска; напримѣръ, у мыса Тыръ глубина превосходитъ 50 саж. Ширина рѣки отъ Софійска же до моря не менѣе 2—3 версты, а мѣстами и много болѣе. Но входъ въ рѣку затрудненъ баромъ и случайными мелями, что понуждаетъ большія морскія суда становиться на якорь и разгружаться на рѣчныя суда верстахъ въ 60—80 отъ Николаевска. До послѣдняго времени были извѣстны три входные въ рѣку фарватера: Южный, Сѣверный и Сахалинскій. Южный фарватеръ ведетъ изъ Татарскаго пролива въ обходъ мыса Пронге и доступенъ судамъ съ осадкою до 13¹/₂ фут. Сѣверный ведетъ изъ Николаевска въ Охотское море мимо мыса Табахъ и имѣетъ всюду глубину не менѣе 13 фут., кромѣ одного мѣста, расположеннаго въ одной милѣ отъ Охотскаго моря, гдѣ глубина при малой водѣ не превосходитъ 6 фут. и гдѣ приходится выждать либо нагона воды вѣтромъ, либо прилива, достигающаго въ Охотскомъ морѣ 6 же фут. Наконецъ, Сахалинскій фарватеръ отвѣтвляется отъ Южнаго у мыса Лазарева, подходитъ къ Сахалину и тянется вдоль берега послѣдняго къ Охотскому морю на протяженіи 60

миль; отъ берега острова до фарватера въ большинствѣ пунктовъ около 5 миль; но у мыса Галезова, въ 20 миляхъ отъ Охотскаго моря фарватеръ подходитъ почти къ самому берегу; его глубина въ предѣлахъ Татарскаго пролива не менѣе 18 фут.

Такимъ образомъ, считалось, что въ Амурь не могутъ входить суда, сидящія въ водѣ глубже 13 фут. Но это заключеніе невѣрно. Уже въ 1894 году пароходъ «Tartar», нагруженный разобранными паровыми судами, предназначавшимися для нуждъ «Амурскаго Общества», прошелъ амурскій баръ при осадкѣ въ 18 фут. Если же принять во вниманіе, что свой рейсъ «Tartar» совершилъ глубокою осенью, когда вода не бываетъ особенно высокой, и совершилъ его безъ картъ и безъ обстановки рѣки, то нельзя не присоединиться къ мнѣнію изслѣдователя рѣкъ Дальняго Востока, профессора В. Е. Тиманова, утверждающаго, что даже Софійскъ можетъ стать въ неотдаленномъ будущемъ *морскимъ* портомъ. Этотъ взглядъ подтверждается и свидѣтельствомъ А. Н. Чиколева о томъ, что въ самое послѣднее время открытъ новый сѣверный фарватеръ съ моря въ Амурь, доступный на всемъ его протяженіи для судовъ съ 17-футОВОЮ осадкою, фарватеръ, однако, еще недостаточно изслѣдованный. Вообще слѣдуетъ замѣтить, что по части изслѣдованія навигаціонныхъ условій въ устьяхъ Амура мы не торопимся. Во всякомъ случаѣ, въ этомъ отношеніи насъ значительно опередили японцы, систематически производящіе промѣры рѣки помощью нехитрой уловки: нѣкоторыя ихъ суда, причисляемая къ обыкновеннымъ рыбопромышленнымъ и снабженныя соотвѣтственными этому документами, несомнѣнно умышленно притыкаются къ мелямъ и затѣмъ вымѣряютъ глубины кругомъ себя, дабы опредѣлить, въ какую-де сторону надлежитъ стягиваться и куда завозить якоря, чтобы стянуться съ мели.

Амурь у Николаевска вскрывается отъ льда въ началѣ мая, но собственно «Городская» бухта—около 15-го мая; замерзаніе происходитъ въ серединѣ ноября. Морскіе грузы прибываютъ въ Николаевскъ къ первымъ числамъ іюня.

Заливъ Де-Кастри, обширный и глубоководный, одно время игралъ важную роль: при нахожденіи нашего тихоокеанскаго военнаго порта въ Николаевскъ, въ Де-Кастри стояли военныя суда, которыя, по осадкѣ своей, не могли проникнуть въ Амурь. Въ настоящее время заливъ служитъ лишь убѣжищемъ для лодман-

ской станціи, предназначенной для привода судовъ въ Амуръ, а также убѣжищемъ для судовъ, плавающихъ въ Татарскомъ проливѣ, во время частыхъ въ этихъ мѣстахъ штормовъ. Имѣя открытый въ море выходъ, шириною въ 4 мили, заливъ Де-Кастри далеко не отличается спокойствіемъ; но въ немъ есть и укрытыя отъ вѣтровъ мѣста—за островами и за мысомъ Св. Екатерины. Отъ льда заливъ освобождается въ началѣ апрѣля, а льдомъ покрывается не раньше половины ноября, а то и въ декабрѣ, т. е. въ навигаціонномъ отношеніи онъ находится въ значительно болѣе благоприятныхъ условіяхъ, чѣмъ устья Амура. Это обстоятельство, въ связи съ несравненно болѣею доступностью залива по сравненію съ Николаевскомъ, побудило еще графа Муравьева Амурскаго возлагать на Де-Кастри надежды, какъ на важнѣйшій въ отношеніи къ внѣшней торговлѣ края портъ, и имъ же было проектировано соединеніе Де-Кастри желѣзной дорогой съ Софійскомъ, отстоящимъ отъ залива на 60 верстъ. Однако, проектъ графа потерпѣлъ неудачу: желѣзной дороги строить не рѣшили. Тогда графъ Муравьевъ-Амурскій возбудилъ ходатайство о соединеніи названныхъ пунктовъ хотя бы колеснымъ путемъ, и это ходатайство было принципиально одобрено. Въ теченіе 15 лѣтъ, изъ года въ годъ, просили асигнованія денегъ на осуществленіе мѣропріятія, но только въ 1879 году отпустили 100,000 руб. да и то не на долго: не успѣла вѣсть объ открытіи кредита дойти до мѣста, какъ пришло новое распоряженіе—объ обращеніи этихъ денегъ на путь изъ Владивостока въ Раздольное. Теперь между Де-Кастри и Софійскомъ имѣется недурная грунтовая дорога.

Въ самое послѣднее время высказывалась въ печати мысль о соотвѣтственности устройства канала между Де-Кастри и озеромъ Казн, сообщающимся съ Амуромъ протокою, что сократило бы путь отъ Де-Кастри до Маріинскя на Амурѣ съ 600 до 70 верстъ. Впрочемъ, этотъ проектъ относится къ числу тѣхъ благихъ пожеланій, о которыхъ поговорять да и забыть.

Бухта Новгородская лежитъ между глубоководнымъ и открытымъ заливомъ Посьета (рейдъ «Палады») и внутреннею обширною, но крайне мелководною бухтою Экспедицкою. Самая бухта Новгородская, глубокая лишь въ корневой ея части, не обширна, но весьма удобна, какъ якорная стоянка: берега ея приглубы, а воды спокойны, ибо онѣ совершенно укрыты отъ вѣтровъ—съ трехъ сторонъ возвышеннымъ берегомъ материка, а съ четвертой, съ

морской стороны, гористымъ полуостровомъ Крабе и мысомъ Черухадо. Вслѣдствіе отсутствія хорошихъ сообщеній бухты съ внутренними районами Южно-Уссурийскаго края, она не играетъ роли въ торговомъ отношеніи. Въ бухту заходятъ преимущественно лишь небольшіе пароходы, поддерживающіе сообщеніе между Владивостокомъ и посадомъ Новгородскимъ—небольшимъ военнымъ поселкомъ, сосѣднимъ съ двумя штабъ-квартирами, расположеными въ Зайсановкѣ и въ Новокіевскомъ (на берегу бухты Экспедиціи). Но было время, когда въ Новгородское часто заходили и большія морскія суда. Тутъ дѣло не было чуждо извѣстной курьезности.

Въ періодъ отміны на Дальнемъ Востокѣ порто-франко, т. е. въ промежутокъ времени между 1900 и 1904 годами, владивостокская таможня, по утвержденію многихъ освѣдомленныхъ обывателей этого города, производила досмотры товаровъ только на большихъ судахъ. Въ этомъ отношеніи она была чрезвычайно ретива, и я лично помню случай, когда въ 1901 году грузъ амурской кѣты сгноили въ трюмахъ большого парохода по причинѣ требованія формальнаго удостовѣренія въ русскомъ (!) происхожденіи товара. Но за малыми суденышками, за китайскими джонками, надзора не было никакого, якобы по недостатку таможеннаго персонала. И вотъ, подлежавшіе оплатѣ пошлиною товары стали привозить на большихъ судахъ въ Новгородскую бухту, гдѣ блюстителей таможенной службы не было, тамъ товары сгружали на джонки и на послѣднихъ преспокойно провозили контрабанду во Владивостокъ. Курьезъ заключается въ томъ, что такую аферу занималось преимущественно, если не исключительно, пароходство самого министерства финансовъ, именно пароходство, состоявшее въ вѣдѣніи и распоряженіи правленія Китайской Восточной ж. д. И по всѣмъ, имѣющимся въ моемъ распоряженіи даннымъ, есть основаніе предполагать, что это — не басня, а истинное происшествіе.

Постъ Александровскій—единственная, хотя и весьма неудобовлетворительная, стоянка для судовъ на всемъ Сѣверномъ Сахалинѣ. Тутъ имѣется совершенно открытый рейдъ; онъ мелокъ, и дно его устлано каменистою плитою; сколько нибудь крупныя суда должны останавливаться не ближе, какъ въ 2 верстахъ отъ берега. При бурливости Татарскаго пролива, на которомъ вѣтры измѣнчивы, и при качествѣ морского дна на рейдѣ, исключаютъ

возможность удерживаться въ свѣжую погоду на якоряхъ, случаи выброса судовъ на берегъ въ Александровскомъ далеко не рѣдки. Единственнымъ искусственнымъ сооруженіемъ является ветхая ряжевая пристань, длиною въ 130 саж., у головы которой глубина, въ зависимости отъ приливовъ и отливовъ, колеблется отъ 7 до 14 фут. Условія погрузки столь тяжелы, что—по свидѣтельству сахалинскаго губернатора, генерала Валуева—зачастую случалось грузить на пароходъ тысячу тоннъ угля въ теченіе двухъ недѣль, при чемъ за это время судно оказывалось въ необходимости нѣсколько разъ сниматься съ якоря и укрываться отъ непогоды въ бухту Де-Кастри.

О портахъ Петропавловскомъ и Аянскомъ свѣдѣній найдено не много. Въ Петропавловскѣ имѣется хорошая стоянка для судовъ съ глубокою осадкою; гавань очищается отъ льда въ концѣ апрѣля или въ началѣ мая, а замерзаетъ не ранѣе конца октября. Въ Аянѣ гавань хорошо укрыта отъ всѣхъ вѣтровъ, кромѣ штормовыхъ сѣверо-восточныхъ, при которыхъ и во внутреннихъ водахъ развивается значительная зыбь.

Переходя къ вопросу о мореходствѣ, прежде всего замѣчу, что главное въ этомъ отношеніи значеніе для Приморской области должно быть придано дальнему каботажу, подъ которымъ обыкновенно разумѣется совершеніе рейсовъ между торговопромышленнымъ центромъ края — Владивостокомъ и болѣе сѣверными портами, главнымъ образомъ, охотско-камчатскаго побережья.

По климатическимъ и географическимъ условіямъ, населеніе Охотско-Камчатскаго края—русскіе торговцы, казаки и поселенцы и сибирскіе инородцы—можетъ получать на мѣстѣ только продукты рыбнаго и звѣроваго промысловъ; всѣ же прочіе припасы, необходимые для поддержанія существованія жителей, какъ то хлѣбъ, орудія охоты и промысловъ и т. п. должны быть доставляемы извнѣ. Въ теченіе долгой сѣверной зимы край этотъ совершенно отрѣзанъ отъ остальнаго міра, съ морской стороны льдами, съ сухопутной бездорожицей. Не имѣется даже телеграфа. Только въ короткое время навигаціи, съ середины іюня по октябрь существуетъ путь морской, и по пути этому доставляютъ почту и припасы и вывозятъ предметы мѣстнаго промысла.

Долгое время дальній каботажъ находился въ условіяхъ совершенно неопредѣленныхъ. Срочныхъ сношеній съ сѣверными уѣз-

дами почти не существовало; суда посѣщали охотско-камчатское побережье какъ бы случайно. Мѣстная администрація непрерывно ходатайствовала объ урегулированіи вопроса, но ходатайства эти встрѣчали возраженія со стороны морского вѣдомства, указывавшаго на затруднительность пользованія сахалинскимъ фарватеромъ и на отсутствіе на сѣверѣ угольныхъ складовъ. Противъ такихъ доводовъ горячо протестовалъ генераль-губернаторъ края генераль Духовской. Въ одномъ изъ своихъ всеподданнѣйшихъ отчетовъ онъ писалъ: «Было бы прискорбно за бѣдное, забытое населеніе края, обидно за тѣ природныя богатства, которыя могли бы увеличить достояніе государства, а нынѣ лежатъ втуне, унижительно для чести Россіи и славы нашего флота, если бы встрѣченныя препятствія остановили попытки оживить этотъ отдаленный край и выполнить тѣмъ нравственный долгъ, лежащій на государствѣ. Такой исходъ дѣла тѣмъ болѣе былъ бы печаленъ, что встрѣченныя препятствія едва-ли непреодолимы... Для преодоленія таковыхъ надобно призвать искусство и отвагу, которыя, позволено надѣяться, не оскудѣли у нашихъ моряковъ со временъ Невельскаго». вмѣстѣ съ тѣмъ, генераль Духовской былъ сторонникомъ выдачи достаточныхъ субсидій обществамъ, кои примутъ на себя пароходство въ сѣверныхъ водахъ». Безъ правительственной помощи въ отношеніи устройства сообщеній—писалъ онъ—возможно лишь процвѣтаніе монополиста, вродѣ бывшей Россійско-Американской К°, который, высосавъ изъ страны нужные ему соки, покинетъ ее, не оставивъ слѣда».

Фактически, въ пятидесятихъ годахъ, сообщеніе съ сѣверомъ поддерживали суда Добровольнаго флота, получавшаго правительственную субсидію и содержавшаго два рейса: въ первый рейсъ пароходъ уходилъ изъ Владивостока въ концѣ апрѣля, посѣщалъ Петропавловскъ и островъ Берингъ и возвращался во Владивостокъ въ серединѣ мая; во второй рейсъ, называвшійся круговымъ, судно покидало Владивостокъ въ іюлѣ и заходило въ Корсаковскій постъ на Сахалинѣ, въ Петропавловскъ, Нижне-Камчатскъ, Тигиль, Гижигу, устье Олы, Охотскъ, Аянъ и Удскъ; оба рейса обыкновенно совершались въ обходъ Сахалина. Независимо отъ этого, въ Охотскъ, Гижигу и Петропавловскъ ходили иногда и частныя пароходы, но рѣдко и случайно; только на Командорскіе острова ежедневно направлялся пароходъ «Русскаго Товарищества котиковыхъ промысловъ», который оставался въ сѣверныхъ водахъ до

окончанія лѣтняго промысла на котиковъ и поддерживалъ сообщеніе между островами и Петропавловскомъ. Наконецъ, разъ въ годъ ходилъ въ рѣку Анадырь пароходъ, специально для того фрагтованный казною.

Мѣстная администрація усиленно ходатайствовала о совершеніи судами Добровольнаго флота второго круговаго рейса, но ходатайство это разбивалось объ утвержденіе о невозможности плаванія на сѣверѣ въ осенніе штормы и о крайней затруднительности пользования, для сокращенія времени и избѣжанія осенняго плаванія, фарватеромъ Татарскаго пролива. Указывалось при этомъ, что Татарскій проливъ не изслѣдованъ, не обставленъ и для глубокосидящихъ судовъ недоступенъ, а также, что въ немъ, близъ устья Амура, какъ и у выхода (около Шантарскихъ острововъ), мощныя льды препятствуютъ плаванію до конца іюня и даже до середины іюля. Между тѣмъ, пароходъ Добровольнаго флота «Хабаровскъ» прошелъ въ 1895 году черезъ Татарскій проливъ безпрепятственно, а въ 1897 году сахалинскій фарватеръ былъ огражденъ судоходными знаками. Это дало увѣренность въ возможности оживленія сношеній съ сѣверомъ, но такая увѣренность не увѣнчалась практическими результатами до начала войны 1904 — 1905 годовъ.

Въ 1906 году срочные рейсы между Владивостокомъ и русскими портами на Дальнемъ Востокѣ совершались пароходами товарищества «Русь», образованнаго графомъ Кейзерлингомъ; суда товарищества плавали подъ иностраннымъ флагомъ. Получая отъ казны вознагражденіе въ суммѣ 215,000 руб. въ годъ, товарищество содержало уже четыре срочныхъ рейса съ заходами въ Удскъ, Аянъ, Охотскъ, Олу, Гижигу, Тигиль, Облуковино, Большерѣцкъ, Петропавловскъ, Усть-Камчатскъ, острова Беринга и Мѣдный и Хакодате, а также одинъ рейсъ изъ Владивостока на Чукотскій полуостровъ съ заходами въ Петропавловскъ, Усть-Камчатскъ, бухту барона Корфа, Анадырь, бухту Провидѣнія, бухту Лавренція, мысъ Дежневъ и островъ Берингъ. Въ слѣдующемъ же, 1907 году, конкурентомъ товариществу «Русь» объявилось новое общество — «Товарищество пароходныхъ предпріятій на Дальнемъ Востокѣ», организованное 57 прапорщиками запаса военнаго флота.

Названнымъ прапорщикамъ были въ 1906 году переданы, съ Высочайшаго соизволенія, приобрѣтенные во время войны комер-

ческие пароходы: морского вѣдомства — «Сунгари», «Селенга», «Уссури», «Охотскъ» («Амуръ») и военнаго вѣдомства — «Шахзада» («Енисей»), «Шлезвигъ» («Волга»), «Тунгчао» («Днѣпръ»), «Біанка» («Нева»). За суда эти прапорщики обязались уплатить 1.015,000 руб. съ разсрочкою на 10 лѣтъ при 3,8% годовыхъ. По началу дѣла ихъ пошли не важно. Крупные пароходы «Селенга», «Сунгари» и «Нева» оказались по тонажу непригодными ни для ближняго, ни для дальняго каботажа; ихъ пришлось сдать въ аренду англійскому Ллойдю, предварительно произведя значительный ремонтъ судовъ. Оказалось необходимымъ ремонтировать одновременно и всѣ другіе пароходы, а на всю операцію затратить капиталъ въ 213,000 руб., прибѣгнувъ для полученія такового къ частному кредиту и выбирая впередъ фрахты за счетъ пониженія таковыхъ. Денежная касса прапорщиковъ настолько отошала, что они не имѣли, на примѣръ, возможности въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ расплатиться съ японцами за починку въ Хакодате «Амура», потерпѣвшаго аварію и не выпускавшагося изъ доковъ до взноса денегъ. Но прапорщикамъ пришло на помощь правительство. Во первыхъ, оно предоставило имъ съ 1907 года дальній каботаажъ, при субсидіи по 200,000 руб. въ годъ, отвергнувъ предложеніе товарищества «Русь» о пониженіи до того же размѣра платы, которая выдавалась товариществу въ 1906 году. Во вторыхъ, принимая во вниманіе, что при рожденіи каждаго новаго крупнаго коммерческаго дѣла всегда встрѣчаются препятствія, а также, что «интересъ фиска долженъ въ данномъ случаѣ уступать передъ интересомъ поддержанія русскаго каботажа на Дальнемъ Востокѣ», правительство выразило готовность передвинуть на годъ обязательство прапорщиковъ по уплатѣ стоимости переданныхъ имъ судовъ. Вопросъ этотъ еще подлежитъ рѣшенію въ законодательномъ порядкѣ, но, по имѣющимся даннымъ, онъ будетъ рѣшенъ положительно. Дальній каботаажъ будетъ содержаться прапорщиками въ томъ же объемѣ, какъ содержался онъ въ 1906 году.

Подъ понятіемъ о ближнемъ каботаажѣ въ Приморской области разумѣется содержаніе сношеній между населенными пунктами побережій заливовъ Амурскаго, Уссурійскаго и вообще Петра Великаго, долины рѣки Сучана, Татарскаго пролива и устьевъ Амура. По закону каботаажъ долженъ быть русскимъ. Въ виду же того, что всѣ эти пункты взаимно сообщаются почти исключительно воднымъ путемъ, а также по той причинѣ, что до послѣдняго времени рус-

скаго каботажа въ разсматриваемомъ районѣ почти не было, а имѣлся лишь китайскій, корейскій и японскій — правительство, дабы не стѣснять своихъ же переселенцевъ, предоставило пріамурскому генералъ губернатору право разрѣшить иностранный каботажд, въ мѣрѣ дѣйствительной въ немъ необходимости, съ обложеніемъ особыи сборами. При этомъ однако мѣстной власти вмѣнено въ обязанность преслѣдовать политику постепеннаго стѣсненія иностраннаго каботажа и поощренія русскаго. Въ самое же послѣднее время, именно съ 1907 года, и въ ближнемъ каботажд замѣтны успѣхи русскаго флага, развѣвющагося на судахъ того же товарищества прапорщиковъ флотскаго запаса. Ихъ пароходы два раза въ недѣлю ходятъ изъ Владивостока въ Новгородское, въ Славянку, Шкотово и Ченьювай, съ заходомъ въ Мангутай, Ганьгоуцзы и на островъ Аскольдъ, и совершаютъ въ теченіе навигаціи 12 рейсовъ между Владивостокомъ и бухтами Пластунъ и Джигитъ. И за эти рейсы прапорщикамъ предполагалось выдавать субсидію, въ общемъ около 35,000 руб. въ годъ. Кромѣ того, къ ближнему каботажду, какъ увидимъ ниже, предположено привлечь и суда Добровольнаго флота, именно въ предѣлахъ Татарскаго пролива.

Морское сообщеніе Приморской области съ дальневосточными иностранными портами, т. е. съ портами Японіи, Кореи и Китая, содержалось послѣ войны «Русско-Восточно-Азіатскимъ пароходствомъ», получавшимъ казенную субсидію по 750,000 руб. въ годъ. Кстати, считаю не лишнимъ замѣтить, что названное «русское» пароходство, по указанію «Вѣстника Промышленности и Торговли» «представляетъ собою по существу отдѣленіе Гамбургско-Американской К°, находящей для себя болѣе выгоднымъ имѣть часть своихъ пароходовъ подъ нашимъ флагомъ». Надо полагать, что именно въ виду послѣдняго обстоятельства на будущее время предположено передать это дѣло Добровольному флоту, срокомъ на 11 лѣтъ, съ уплатою ему въ первый годъ 925,000 руб. во второй 725,000 руб. и въ послѣдующіе со сбавкою каждый годъ по 3% отъ предшествовавшей суммы. Суда Добровольнаго флота будутъ совершать рейсы: два раза въ недѣлю между Владивостокомъ и Шанхаемъ съ заходами въ Нагасаки и Фузанъ и 14 разъ въ навигацію между Владивостокомъ и Николаевскомъ на Амурѣ съ заходами въ Суцзуха, въ заливъ Св. Ольги, въ Корсаковскъ, въ Императорскую гавань, въ Александровскій постъ и въ заливъ Де-Кастри.

Естественнымъ переходомъ отъ морскихъ сообщеній является переходъ къ разсмотрѣнiю сообщеній сухопутныхъ.

Въ Южно-Уссурийскомъ краѣ, кромѣ желѣзнодорожныхъ сообщеній—Уссурийской ж. д., соединяющей Владивостокъ съ Хабаровскомъ, и Сучанской ж. д., о которой свѣдѣнiя уже были приведены — болѣе или менѣе удобныхъ почтовыхъ трактовъ насчитываютъ пять, а именно: 1) Посыетскiй трактъ, ведущiй отъ Раздолнаго къ Новокіевскому, длиною въ 145 верстъ; 2) Анучинскiй — отъ Никольска Уссурийскаго къ Анучину, 103 версты; 3) Рыболовскiй—отъ Никольска Уссурийстаго къ Камню Рыболова на озерѣ Ханка, 103 версты; 4) Полтавскiй — отъ Никольска Уссурийскаго до Полтавской, 60 верстъ; 5) Приморскiй — отъ станціи Уссурийской ж. д. Хилково, черезъ село Владиміро - Александровское (въ районѣ сучанскихъ копей) къ заливу Св. Ольги, около 400 верстъ. Говорю—болѣе или менѣе удобныхъ, ибо вполне доброкачественными ихъ назвать нельзя. Такими, напримѣръ, штрихами рисуетъ А. А. Кауфманъ состояніе пути отъ сучанскаго района къ бухтѣ Св. Ольги въ періодъ, непосредственно предшествовавшiй войнѣ: подъемы и спуски настолько круты, что съ нагруженнымъ возомъ не подняться; гдѣ дорога идетъ по скалѣ—едва ѣдешь; мосты вездѣ пообвалились; массу рѣчекъ и ручьевъ приходится переѣзжать въ бродъ, гдѣ на 25 верстахъ насчитывается 42 брода; во время дождей рѣчки и ручьи превращаются въ бурные потоки; проѣздъ прекращается иногда на цѣлыя недѣли.

Избѣгая утомлять читателя перечисленіемъ всѣхъ прочихъ грунтовыхъ дорогъ Южно-Уссурийскаго края, укажу лишь на важнѣйшія изъ нихъ. Къ такимъ должны быть причислены слѣдующія *колесныя* дороги: путь вдоль Уссурийской ж. д., проложенный въ періодъ послѣдней войны, страдающiй отсутствіемъ мостовъ на рѣкахъ; путь отъ Камня Рыболова на озерѣ Ханка къ Владивостоку; прямой путь отъ копей на Сучанъ къ Шкотову (у вершины Уссурийскаго залива), снабженный телеграфомъ и устроенный во время послѣдней войны съ военною цѣлью. Въ общемъ, дорогъ въ краѣ мало, а въ районѣ крестьянскихъ поселковъ онѣ зачастую являютъ собою пути, наѣзженные телѣгами. Несомнѣнно, что многіе участки, вполне пригодные для заселенiя, пустуютъ лишь изъ за отсутствiя путей сообщенiя. Въ 1907 году предполагали устроить 465 верстъ новыхъ дорогъ, на что испрашивали 255,750 руб., съ указаніемъ, что для постановки колонизаціи края въ болѣе или менѣе благо-

пріятныя условія необходимо устроить еще до 3,000 верстъ дорогъ. Пути черезъ хребетъ Сахотэ Алинъ представляютъ собою въ громадномъ большинствѣ тропы, лишь въ самомъ незначительномъ количествѣ доступны для китайской двухколесной арбы; дорога вполне проѣзжая имѣется только черезъ одинъ переваль—изъ долины рѣки Майхэ въ долину рѣки Даубихэ.

Въ районѣ Нижняго Амура сухопутныя сообщенія, не считая тропъ, существуютъ лишь въ Амгуньской системѣ золотыхъ приисковъ и близъ самага устья Амура. О первыхъ путяхъ свѣдѣнія уже были приведены; въ числѣ вторыхъ слѣдуетъ отмѣтить; доступный для колеснаго сообщенія путь отъ Де-Кастри въ Софійскъ, нѣсколько худшій путь изъ Софійска въ Маринскъ (черезъ протоки Амура и озеръ), вьючный путь, вѣрнѣе вьючную тропу, отъ Де-Кастри въ Маринскъ, такой же путь отъ залива Мосолова къ селу Богородскому и отъ залива Счастья къ Николаевску и просѣку по тайгѣ отъ селенія Коль (близъ залива Счастья) къ Пальвинской протокѣ (нѣсколько выше Николаевска). Затѣмъ существуетъ зимній путь по льду Амура отъ Хабаровска къ Николаевску.

Амгунская золотоносная система соединена нѣкоторымъ подобіемъ сухопутнаго сообщенія съ Ниманскою системою Амурской области. Это, собственно говоря, вьючная тропа, и скотопронный путь, представляющій собою малопользуемую просѣку по тайгѣ, съ мостами черезъ ручьи и рѣчки, которыя, по свидѣтельству гг. Тове и Рязанова, пришли въ такую негодность, что скорѣе затрудняютъ, чѣмъ облегчаютъ проѣздъ. Перевалы черезъ Кербинскій и Буренискій хребты чрезвычайно круты и тяжелы. И все же по этому пути можно проѣхать верхомъ съ Амгуна къ Ниману въ 5—6 дней, а къ Селемджѣ въ 8—10 дней.

На Сахалинѣ имѣются только примитивныя грунтовыя дороги и тропы. Изъ грунтовыхъ путей главными считаются: путь отъ поста Александровскаго на Арково, Дербинское и Оноръ и путь изъ Дербинскаго на Адо и Тыми. Всѣ грунтовые пути состояли до послѣдней войны въ вѣдѣніи тюремной администраціи; съ уничтоженіемъ же каторги, по свидѣтельству генерала Валуева, мосты на нихъ рушатся, а самыя дороги постепенно обращаются въ совершенно непроѣзжія. Почтоваго сообщенія нѣтъ; путнику приходится искать частныхъ лошадей, а за такихъ обыкновенно платять по

50 коп. съ версты и лошади. Многіе поселки сѣверной части острова соединены только пѣшеходными тропинками.

Сѣверные уѣзды Приморской области не связаны съ южными никакими сухопутными сообщениями, да и въ предѣлахъ сѣвернаго края имѣются только тропы, мало доступныя лѣтомъ и вовсе недоступныя весною и осенью; по нимъ производится болѣе или менѣе сносное сообщеніе исключительно зимою, на собакахъ и на оленяхъ. Если морской путь не свободенъ, изъ центра области въ сѣверныя ея окраины можно попасть только черезъ Иркутскъ и Якутскъ; отъ Якутска имѣется почтовая тропа на Охотскъ. А. М. Сибиряковъ, въ своей книжкѣ «О путяхъ сообщенія Сибири», повѣствуетъ, что пробрался не такъ давно изъ Якутска и въ Аянъ. Для этого онъ совершилъ путь на пароходѣ до Нелькана, а оттуда въ 9 сутокъ проѣхалъ верхомъ до Аяна, проѣхалъ относительно безъ затрудненій, несмотря на дождливое время и разливы рѣкъ. Первая половина этого пути, по его заявленію, вполне пригодна для проложенія колесной дороги; далѣе представляетъ затрудненія перевалъ черезъ Джугджуръ (по казенной тропѣ), но въ 40 верстахъ отъ него имѣется другой путь, значительно болѣе легкій, которымъ пользовались для провозки изъ Аяна въ Якутскъ чая во время прекращенія дѣйствія во Владивостокѣ порто-франко. Почтовое сухопутное сообщеніе между административнымъ центромъ области и сѣверными уѣздами производится только зимою и опять таки черезъ Иркутскъ и Якутскъ. Оно заключается въ посылкѣ почты одинъ разъ въ мѣсяцъ до Охотска. Изъ Охотска, три раза въ зиму, почта направляется въ Петропавловскъ черезъ Гижигу, а изъ Гижиги, тоже три раза въ зиму, въ село Марково.

Въ вопросѣ объ улучшеніи сухопутнаго сообщенія между уѣздами Приморской области слѣдуетъ отмѣтить назрѣвающее рѣшеніе соединить колесными путями Хабаровскъ съ Николаевскомъ на Амурѣ, Софійскъ съ Владивостокомъ и Николаевскъ съ Аяномъ и Охотскомъ. Затѣмъ — это уже по газетнымъ извѣстіямъ — на экспедицію Маркграфа было, между прочимъ, возложено порученіе произвести въ 1907 году изысканія для проведенія колеснаго пути отъ Аяна къ среднему теченію Селемджи. Въ какомъ положеніи находится вопросъ о фактическомъ проведеніи этихъ путей въ настоящее время — свѣдѣній не найдено.

Заканчивая настоящій очеркъ, считаю не бесполезнымъ привести нѣкоторыя свѣдѣнія о важнѣйшихъ городахъ Приморской области—о Владивостокѣ, Хабаровскѣ, Никольскѣ-Уссурийскомъ, Николаевскѣ на Амурѣ и Петропавловскѣ.

Городъ Владивостокъ, разбросанный по холмамъ западнаго и сѣвернаго береговъ Золотого Рога, весьма красивъ и благоустроенъ достаточно. Въ центрѣ города всѣ дома каменные, хорошей архитектуры; много зданій двухъ и трехъ-этажныхъ, попадаются и четырехъ-этажные (всего въ городѣ было къ 1907 году 826 каменныхъ и 4,074 деревянныхъ зданій). Имѣется 9 каменныхъ православныхъ церквей, костель, кирка и синагога. Почти всѣ улицы вымощены, въ противоположность остальнымъ городамъ Сибири и Амурскаго края; нѣкоторыя улицы даже выложены кубиками изъ гравита. Въ городѣ имѣется цѣлый рядъ учебныхъ заведеній: восточный институтъ, въ которомъ еще въ 1902 году числилось 84 студента и 18 профессоровъ, мужская и женская гимназіи и свыше 40 другихъ школъ, въ ихъ числѣ 28 мисіонерскихъ школъ, мореходные классы и русско-китайское (Николаевское) училище. Не считая учреждений военнаго вѣдомства, въ городѣ три больницы, въ суммѣ на 100 кроватей, и четыре аптеки. Имѣется три-четыре гостиницы, обставленныя безупречно во всѣхъ отношеніяхъ; нѣсколько болѣе скромныхъ. Есть большой первоклассный ресторанъ съ петербургскимъ пошибомъ, много второстепенныхъ, весьма много пивныхъ, носящихъ на вывѣскахъ титулъ «пивное зало», много хорошихъ лавокъ, театръ и т. д. Легковыхъ извозчиковъ было въ 1906 году 506.

Къ 1907 году городское населеніе исчислялось въ 61.426 обывателей. По національностямъ оно распредѣлялось такимъ образомъ: русскихъ—30,369, сибирскихъ инородцевъ—225, корейцевъ—3,799, китайцевъ—23,987, японцевъ—2,029 и иностранцевъ европейцевъ—1,017. Корейцы и китайцы имѣли свои слободки.

Жизнь во Владивостокѣ чрезвычайно дорога, а особенно острымъ является квартирный вопросъ: за квартиру въ двѣ комнаты съ кухней платять по 100 руб. въ мѣсяцъ и болѣе; квартиры не пустуютъ и въ теченіе часовъ. Дороги топливо и съѣстные припасы. Такъ, по справочнымъ цѣнамъ къ 1906 году, за сажень однополѣнныхъ дровъ платили по 15 руб. 50 коп., за фунтъ чернаго хлѣба—10 к., за фунтъ говядины, въ среднемъ—40 к., телятины—

50 к., столоваго масла—90 к., сливочнаго масла—1 р. 20 к., сахару—30 к., за бутылку молока—25 к., за десятокъ яицъ—60 к., за курицу—1 р. 20 к., за утку—1 р. 80 к., за фазана—4 р. и т. д.

Хабаровскъ, по внѣшнему виду—городъ чрезвычайно живописный. Онъ раскинулся на трехъ холмистыхъ грядахъ, параллельныхъ другъ другу и перпендикулярныхъ къ рѣкѣ Амуру. Масса зелени, роскошной и густой. Большинство домовъ центральной части города возведено изъ камня: ихъ фасады, въ большинствѣ облицованные краснымъ и темносѣрымъ кирпичемъ, и оригинальны, и красивы (всего въ Хабаровскѣ къ 1907 году было 1,332 каменныхъ и 12,152 деревянныхъ зданій). Въ городѣ 6 каменныхъ и 5 деревянныхъ изящныхъ православныхъ церквей (иновѣрческихъ не имѣется), расположенныхъ весьма удачно. Въ особенности хорошо избрано мѣсто для городского собора, на центральномъ, самомъ высокомъ холмѣ: соборъ видѣнъ, отъ фундамента до креста, почти отовсюду. Но что въ Хабаровскѣ отчаянно плохо, по крайней мѣрѣ было отчаянно плохимъ въ 1901 году—это улицы, немощенныя и пролегающія по весьма вязкому глинистому грунту. Послѣ дождей онѣ обращаются въ непролазную густую грязь, въ которой колеса экипажей вязнутъ по ступицу даже на крутыхъ косягахъ. Въ сухое время улицы сплошь въ ухабахъ и выбоинахъ; ихъ извѣдка заравниваютъ кирпичнымъ мусоромъ, живо размалываемымъ колесами въ ту же глину. Въ Хабаровскѣ имѣется девять учебныхъ заведеній, въ ихъ числѣ кадетскій корпусъ, реальное училище, женская гимназія и техническое желѣзнодорожное училище. Гражданскихъ больницъ четыре, всего на 95 кроватей. Аптекъ двѣ. Имѣются порядочныя гостиницы, дорогія, но обставленныя по-европейски. Много лавокъ, значительно однако уступающихъ владивостокскимъ. Легковыхъ извозчиковъ въ 1906 году было 239.

Городского населенія было въ Хабаровскѣ къ 1907 г.—32,148 душъ, а по національностямъ: русскихъ—23,885, сибирскихъ инородцевъ—14, корейцевъ—775, китайцевъ—7,058, японцевъ—327, иностранцевъ европейцевъ—89.

Жизнь въ Хабаровскѣ немногимъ дешевле, чѣмъ во Владивостокѣ, за исключеніемъ квартиръ; послѣднія значительно дешевле.

Никольскъ Уссурийскій состоитъ изъ двухъ отдѣльныхъ частей: собственно города и военнаго городка. Городъ разбитъ пра-

вильно, но находится еще въ періодѣ застройки. Къ 1907 году въ немъ было 2 каменныхъ и 2 деревянныхъ церкви, 384 каменныхъ и 1,522 деревянныхъ зданій. Имѣлось 4 больницы, на 72 кровати, и 1 аптека. Учебныхъ заведеній было 11, въ ихъ числѣ реальное училище и женская прогимназія. Къ тому же времени населеніе города состояло изъ 20,127 человекъ, а по національностямъ: русскихъ — 10,400, корейцевъ — 1,204, китайцевъ — 4,000, японцевъ — 500 и иностранцевъ европейцевъ — 4,023.

У самаго Николька-Уссурийскаго сохранились валы старой крѣпости неизвѣстнаго происхожденія. Валы эти представляютъ въ планѣ обширный четырехугольникъ, каждая сторона котораго достигаетъ 300—400 саж. Въ ближайшихъ окрестностяхъ существуютъ еще четыре такихъ же, но нѣсколько меньшихъ размѣровъ, укрѣпленія, по отношенію къ которымъ большое укрѣпленіе имѣетъ центральное положеніе. Въ общемъ, это—«пятиградіе», несомнѣнно имѣвшее свою исторію и принадлежавшее аборигенамъ страны, народу неизвѣстнаго происхожденія. Въ крѣпости было найдено значительное количество шарообразныхъ гранитныхъ ядеръ, величиною съ большой арбузъ, вѣроятно служившихъ снарядами для древнихъ метательныхъ орудій, вродѣ перевѣсовъ съ пращами. Имѣются остатки фундаментовъ большихъ каменныхъ построекъ. Найдены были и три гигантскія каменные черепахи. Двѣ изъ нихъ были разбиты и обращены на работы, какъ каменный матеріалъ, но одну, меньшую, спасъ отъ уничтоженія генералъ Н. П. Линевичь, водворившій этотъ памятникъ старины въ общественномъ саду военнаго городка. Красующаяся тамъ грандіозная черепаха хотя и не отличается тонкостью работы, но имѣетъ весьма экспресивную внѣшность; ея морда замѣчательно выразительна, точно живая. Въ томъ же саду высится большая пирамида, сложенная изъ каменныхъ ядеръ.

Николаевскъ на Амурѣ, начавшій развиваться съ пятидесятихъ годовъ прошлаго вѣка, пошелъ на упадокъ съ выводомъ изъ него военнаго порта и административнаго центра. Къ 1907 году въ немъ имѣлось 2 деревянныхъ церкви, 5 каменныхъ и 1,277 деревянныхъ зданій. Учебныхъ заведеній 5, въ ихъ числѣ женская прогимназія и трехклассное городское училище. Имѣется больница на 30 кроватей и одна аптека. Населенія къ 1907 году числилось

10,116 человекъ, въ томъ числѣ русскихъ—7,059, сибирскихъ инородцевъ—2,530 и иностранцевъ европейцевъ—527.

Наконецъ, въ Петропавловскѣ имѣется 3 деревянныхъ церкви и 140 деревянныхъ же зданій, въ ихъ числѣ 70 жилыхъ. Изъ учебныхъ заведеній на лицо лишь двухклассное городское училище. Населенія къ 1907 году было 448 человекъ, въ томъ числѣ 414 русскихъ.

Миреръ.

