

## Пути сообщенія.

Общая  
характери-  
стика.

Монголь, при передвиженіяхъ среди своихъ кочевій, собственно не нуждается въ какихъ-либо особыхъ путяхъ сообщенія. Всегда верхомъ на конѣ, иногда на быкѣ или верблюдѣ, монголь можетъ передвигаться въ любомъ направленіи, такъ какъ Монголія, представляя собою по преимуществу степь безъ особенно крупныхъ лѣсныхъ площадей, вполне доступна для верхового и вьючнаго движенія почти во всѣхъ направленіяхъ. Такого порядка передвиженія по преимуществу и держатся монголы, но тѣмъ не менѣе въ каждомъ хошунѣ, даже сомонѣ, имѣются хорошо наѣзжанныя тропы; онѣ ведутъ по преимуществу къ водопоямъ, къ ставкамъ князей или монастырямъ.

Помимо такихъ мѣстныхъ тропъ, очень серьезное значеніе имѣютъ *уртонные* (почтовые) пути. Уртонный путь обычно составленъ изъ монгольскихъ пикетовъ, поставленныхъ одинъ отъ другого на разстояніи 30—40 верстъ; каждый пикетъ состоитъ изъ пяти—двадцати монгольскихъ юртъ, въ зависимости отъ важности направленія пути. Пикеты (урто) содержатся личною повинностью монголь, выставляемыхъ каждымъ хошуномъ по особому распредѣленію. Монголы, командированные на уртонную службу, иногда освобождаются отъ другихъ повинностей хошуна, а иногда даже получаютъ пособіе отъ хошуна. Уртонные пути раздѣляются на два типа, по своему назначенію: казенные, т.-е. выставленные по распоряженію китайскаго правительства, предназначенные для поѣздки китайскихъ чиновниковъ, а иногда и купцовъ, и пересылки официальной почты, и „суммынные“ (если можно сравнить—„земскіе“, т.-е. аймачные и хошунные), предназначенные для обслуживания интересовъ аймачнаго и хошуннаго управленія. Тамъ, гдѣ проходитъ уртонный путь, имѣется и строго опредѣленная, хорошо наѣзжанная тропа.

Важнѣйшіе изъ уртонныхъ путей отмѣтимъ казенные: Кяхта—Урга, Урга—Саиръ-Усу, Саиръ-Усу—Улясутай, Саиръ-Усу—Калганъ (съ от-

вѣтвленіемъ на Кукухото), Улясутай—Кобдо, Улясутай—Дзинзиликъ, Улясутай—Уланкомы, Кобдо—Кошъ-Агачъ, Кобдо—Уланкомы, Урга—Долонъ-Норъ. Изъ суммынныхъ важнѣйшій Улясутай—Урга.

Торговое сообщеніе русскихъ пограничныхъ жителей съ приграничными кочевниками совершается почти по всей границѣ, но серьезное значеніе имѣютъ тѣ пути, по которымъ перевозятся товары, какъ изъ Россіи въ Монголію, такъ и обратно, — до извѣстныхъ значительныхъ распредѣлительныхъ торговыхъ пунктовъ Монголіи или обратно изъ монгольскихъ центровъ до пунктовъ Россіи.

Торговые  
пути изъ  
Россіи.

Важнѣйшими отправными пунктами на границѣ Россіи съ Монголіей я бы назвалъ: ст. Маньчжурія, г. Кяхту, с. Тунку, города Минусинскъ, Бійскъ (Кошъ-Агачъ), Усть-Каменогорскъ. Поэтому и главнѣйшіе пути изъ Россіи въ Монголію отходятъ отъ этихъ пунктовъ. Попробуемъ ихъ намѣтить: 1) Маньчжурія—Керуленъ-Хото, 2) Кяхта—Урга, 3) Кяхта — Ванъ-Курень — Заинъ-Шаби, 4) Кяхта — Улясутай, 5) Тунка — Улясутай, 6) Тунка—Уланкомы, 7) Минусинскъ — Улясутай, 8) Минусинскъ—Уланкомы—Кобдо, 9) Бійскъ—Уланкомы, 10) Бійскъ—Улясутай, 11) Бійскъ—Кобдо, 12) Усть-Каменогорскъ—Кобдо.

1) *Маньчжурія — Керуленъ-Хото*, протяженіемъ приблизительно 300 верстъ; путь выючный, сравнительно недавно открытый и, вѣроятно, будетъ имѣть серьезное будущее для всей Восточной Монголіи, но въ настоящее время значеніе его еще весьма незначительное и только, можно сказать, еще намѣчается. Прежній торговый путь въ этомъ районѣ — Цурухайту—Хайларъ — падаетъ и значеніе его прекращается.

2) *Кяхта—Урга* (360 верстъ). Самый древній торговый путь для торговли Россіи съ Монголіей и даже съ Китаемъ и составляетъ собою головной участокъ прямого магистральнаго пути Кяхта—Урга—Калганъ—Ханькоу. Еще такъ недавно было время, когда этотъ путь являлся главнѣйшимъ доминирующимъ торгово-караваннымъ путемъ чайной торговли не только съ Россіей, но и съ Европой. По этому же пути по преимуществу ввозились товары и изъ Россіи въ Китай. Однако собственно для торговли въ Монголіи путь этотъ не игралъ особенно важнаго значенія, и товары, шедшіе по этому направленію, большею частью проходили собственно въ Китай и только частью оставались въ Ургѣ и распространялись въ ближайшіе окрестные хошуны.

Открылся Суэзскій каналъ, а затѣмъ рельсовый путь чрезъ Маньчжурію, и значеніе пути Кяхта—Урга—Калганъ пало. Чай пошелъ въ

Европу и въ Россію другими путями. Кяхто-Калганскій путь опустѣлъ, крупныя транспортныя фирмы, дѣлавшія большія дѣла, прекратили свои операціи. Нѣкоторое время путь этотъ, можно сказать, пустовалъ. Нѣсколько мелкихъ кяхтинскихъ фирмъ продолжали свою сравнительно мелкую торговлю въ ближайшихъ къ Кяхтѣ хошунахъ и въ Ургѣ, и лишь въ самое послѣднее время,—приблизительно съ 1907 и 1908 года,—русская торговля по этому направленію начала увеличиваться и къ 1910 году уже приобрѣла серьезное значеніе, обслуживая довольно большой районъ Монголіи. По направленію Кяхта—Урга имѣется три дороги: уртонская, затѣмъ западная (ближе къ рѣкѣ Орхону) и восточная—черезъ верховья рѣки Иро въ долину Куй. Изъ этихъ дорогъ главную роль играетъ, конечно, такъ-называемая „уртонская“, такъ какъ по ней по преимуществу идутъ торговые караваны и происходитъ почтовое и экипажное сообщеніе Кяхты съ Ургою.

Уртонская дорога вполнѣ удобна для колеснаго движенія; на ней имѣется только нѣсколько сравнительно незначительныхъ препятствій, какъ, на примѣръ, хребетъ Манхатай, съ очень неудобнымъ черезъ него переваломъ (хотя въ настоящее время торговые караваны и частныя лица, ѣдущія по тракту въ экипажахъ, пользуются обходною дорогою, минуя Манхатай). Мнѣ думается, что пришлось бы приложить небольшой трудъ, чтобы улучшить существующій перевалъ черезъ Манхатай. Затѣмъ нѣкоторое препятствіе представляетъ собою переходъ черезъ нѣсколько рѣчекъ (Хараголъ, Куйтунъ и др.), особенно въ половодье, такъ какъ, по неимѣнію на нихъ сколько-нибудь организованныхъ переправъ и невозможности въ большую воду перейти вбродъ, караванамъ приходится ожидать спада воды. Только на рѣкѣ Иро имѣется благоустроенная переправа на паромѣ. Значительнымъ неудобствомъ для движенія русскихъ колесныхъ транспортовъ является отсутствіе остановочныхъ пунктовъ. На всемъ пути имѣются двѣ русскія заимки, въ которыхъ возможно остановиться, да при случаѣ возможно воспользоваться нѣсколькими китайскими фермами, разбросанными въ нѣсколькихъ мѣстахъ. Такимъ образомъ, перевозка грузовъ по этому пути русскими возчиками на русскихъ подводахъ неудобна, и потому, естественно, коммерсанты пользуются услугами монголъ, перевозящихъ грузы на быкахъ, а иногда на верблюдахъ. Стоимость перевозки варьируется въ зависимости отъ количества грузовъ, направленія перевозки и числа предложеній, отъ 30 до 60 коп., а иногда доходитъ и до 1 рубля съ пуда. Во всякомъ случаѣ, по своимъ, такъ сказать, природнымъ условіямъ путь Кяхта—Урга очень удобенъ для транспортнаго движе-



НАГО - ДАРХИ  
(БОГЪ ПЛОДОРОДИЯ).



нія грузовъ, но необходимо бы созданіе русской транспортной конторы, которая могла бы урегулировать и обезпечить исправность транспортированія, помочь въ оборудованіи тракта въ отношеніи удобства слѣдованія русскихъ транспортовъ, и тогда перевозка грузовъ была бы болѣе правильно поставленной и въ меньшей зависимости отъ случайностей. По этой же дорогѣ одновременно ходили двѣ почты: китайская (по уртонамъ) и русская (спеціально почтовый караванъ). Первая идетъ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> дня, вторая—3 дня. Китайская почта обходится дешевле, что, конечно, естественно, такъ какъ китайцы пользуются перевозкою по уртонамъ, выставляемымъ населеніемъ бесплатно.

3) *Кяхта—Ванъ-Курень—Заинъ-Шаби* (около 300 вер.). Названный путь можно считать отчасти новымъ торговымъ путемъ. До ставки Ханда-Цинъ-Вана (т.-е. Ванъ-Куреня) путь давно пріобрѣлъ торговое значеніе, такъ какъ въ Ванъ-Куренѣ наши русскіе торгуютъ давно, торгуютъ тамъ кяхтинцы (вѣрнѣе, троицкосавскіе купцы), и потому товары ими отправлялись изъ Кяхты въ Ванъ-Курень уже давно. Но дальнѣйшее продолженіе этого пути до Заинъ-Шаби (монгольскій монастырь, гдѣ живетъ заинъ-гегенъ)—дѣло уже позднѣйшаго времени. Одна изъ крупныхъ кяхтинскихъ старинныхъ фирмъ (въ лицѣ ея молодого энергичнаго представителя) открыла свое отдѣленіе въ Заинъ-Шаби, раскинувъ сѣть торговцевъ-приказчиковъ по хошунамъ и потому, естественно, занялась отысканіемъ кратчайшаго транспортированія. Попытка оказалась удачною, и теперь путь этотъ можно считать уже существующимъ, такъ какъ сырье: шерсть, сурокъ и прочее,—направляется теперь изъ Заинъ-Шаби прямо въ Кяхту, минуя Ургу. Дорога эта тоже удобна для колеснаго движенія. Провозъ грузовъ по этому пути стоитъ отъ 30 до 50 коп. съ пуда. Если принять во вниманіе, что по этому направленію возможно обслуживать западную часть аймака Тушетъ-Хана и южную часть (самую богатую) аймака Сайнъ-Нойна, то путь этотъ долженъ со временемъ пріобрѣсти очень важное торговое значеніе. Условія перевозки по этому пути тѣ же, т.-е. отсутствіе станцій для остановокъ ямщиковъ и запасовъ фуража; русскіе ямщики являются перевозчиками какъ исключеніе, и перевозка совершается по преимуществу монголами.

4) *Кяхта—Улясутай* (около 800 верствъ). Прямого транспортнаго пути въ этомъ направленіи пока еще не существуетъ, хотя, по мнѣнію знающихъ районъ лицъ, такое направленіе перевозки грузовъ возможно и, можетъ-быть, будетъ стоить дешевле и во всякомъ случаѣ не дороже, чѣмъ перевозка изъ Улясутая на Бійскъ, но такъ какъ въ Улясутаѣ по преимуществу ведутъ торговлю бійцы, то и транспортное

сообщеніе направляется на Бійскъ. Въ настоящее время прямое сообщеніе Улясутая съ Кяхтою считается невозможнымъ, такъ какъ нельзя найти транспортныхъ средствъ и подрядчиковъ, знакомыхъ съ этимъ направлениемъ; считаютъ возможнымъ сообщеніе только черезъ Ванъ-Курень, затѣмъ на Селенгу, Эдринъ-Голь и въ Улясутай. Но такой кружной путь неудовлетворителенъ и пользу для русской торговли едва ли можетъ принести. Если явится возможность подниматься вверхъ по рѣкѣ Селенгѣ пароходамъ, то, очевидно, въ конечномъ пунктѣ селенгинскаго пароходства явится складочный пунктъ, отъ котораго товары пойдутъ въ Улясутай, а изъ Улясутая—къ нему, чѣмъ мы можемъ выиграть на стоимости провоза.

5) *Тунка—Улясутай* (около 700 верстъ). Мнѣ приходилось ранѣе указывать на возможность удешевить транспортные расходы, отправляя товары именно этимъ путемъ, какъ болѣе короткимъ и дешевымъ. Мы, русскіе, не пробовали его испытать, и только въ лѣто 1910 года однимъ изъ коммерсантовъ Улясутая высказывалось предположеніе попытаться направлять товары этимъ путемъ, но какіе результаты этого предположенія и были ли попытки воспользоваться этимъ путемъ — неизвѣстно. Во всякомъ случаѣ путь этотъ имѣетъ и теперь первоклассное значеніе для торговли Россіи съ Монголіей, но совершенно особое. По этому пути прежде всего выгоняется свыше 30000 головъ монгольскаго скота въ Иркутскъ. Окрестности озера Косогола, начиная уже съ іюня и по конецъ октября, представляютъ собою колоссальную биржу-ярмарку монгольскаго скота, пригоняемаго сюда изъ улясутайскаго, кобдосскаго, уланкомскаго и урянхайскаго районовъ, т.-е. за нѣсколько тысячъ верстъ. Скотъ этотъ сгоняется къ озеру Косоголу отчасти мѣстными торговыми фирмами, ведущими въ сказанныхъ районахъ торговлю, а отчасти спеціальными иркутскими и тункинскими скупщиками скота, отправляющимися въ Монголію, по преимуществу съ деньгами и серебромъ, въ кочевья и покупающими скотъ иногда въ очень отдаленныхъ хошунахъ Монголіи и направляющими купленный скотъ къ озеру Косоголу. Только нѣкоторые изъ этихъ скупщиковъ ввозятъ русскій товаръ въ Монголію. Но начинаетъ проникать сознаніе и у нихъ (т.-е. у тункинскихъ и иркутскихъ торговцевъ) о необходимости, пользуясь поѣздками въ Монголію для покупки скота, ввозить русскій товаръ и попутно скупать монгольское сырье. Такимъ образомъ можно надѣяться, что торговля по этому пути сама по себѣ наладится.

Путь этотъ описывать не буду; ознакомится съ нимъ рекомен-

дую по моему описанію въ книгѣ „Черезъ Саяны и Монголію“. Могу только добавить, что отъ „Монды“ (первый русскій поселокъ въ Тункино-Иркутской долинѣ) до Култука путь теперь довольно хорошо оборудованъ для колеснаго движенія, а отъ Монды въ Монголію, почти до самага Улясутая, при нѣкоторомъ желаніи возможно было и раньше колесное сообщеніе. Торговый путь изъ Тунки можетъ имѣть очень серьезное значеніе еще и для восточной половины Урянхайской земли и долины Тесинъ-Гола.

6) *Тунка—Уланкомы* (около 1000 верстъ). Путь этотъ имѣетъ нѣкоторое значеніе теперь, такъ какъ по нему прогоняютъ очень большіе гурты скота изъ Уланкомовъ и даже Кобдо. Направленіе его приблизительно такое: отъ озера Косогола по линіи карауловъ до карауловъ Дзайгылъ, Хациге, затѣмъ долиною Тесинъ-гола съ уклоненіемъ къ югу отъ этой рѣки къ хребту Ханъ-хухею, далѣе по южнымъ отрогамъ этого хребта къ Уланкомамъ. Направленіе по этому пути товаровъ едва ли будетъ выгодно, такъ какъ для торговаго сообщенія Уланкомовъ и Кобдо имѣются болѣе удобные пути сообщенія и, слѣдовательно, настоящій путь можно отмѣтить, какъ спеціальнй скототорговый, въ виду большой выгоды продажи скота на косокольско-тункинской скотской биржѣ и потребности въ монгольскомъ мясѣ въ Иркутскѣ. По этому пути преимущественно сообщаются вьючно, но возможно проѣхать и на мелкихъ экипажахъ.

7) *Минусинскъ—Улясутай* (около 800 верстъ). Въ настоящее время, до открытія пароходства по Верхнему Енисею и до окончанія постройки Усинскаго грунтового пути, товары по этому направленію все-таки могутъ быть отправляемы: изъ Минусинска—зимою, начиная съ декабря, по рѣкѣ Верхнему Енисею (льдомъ) до деревни Чакуль или Булукъ на Верхнемъ Енисеѣ. Отъ этихъ русскихъ поселковъ въ Урянхайской землѣ сообщеніе на Улясутай можетъ быть по двумъ дорогамъ—черезъ Уланкомы и черезъ караулъ Дзиндзалинъ во всякое время года. Перевозка по обоимъ направленіямъ можетъ быть совершена колесными транспортомъ или вьючно на верблюдахъ. Обратнo изъ Улясутая и его округа сырье такимъ же способомъ можетъ сосредоточиваться къ сказаннымъ пунктамъ и послѣ замерзанія рѣки отправляться въ Минусинскъ <sup>1)</sup>. Можно производить еще отправленіе сырья водою-сплавомъ по Енисею на плотяхъ, но этотъ порядокъ нельзя рекомендовать, какъ

---

1) Путемъ отъ Чакуля на Уланкомы и отъ Булука до Улясутая нынѣ отлично пользуются китайцы, ввозя свои товары и вывозя сырье въ Улясутай и Кобдо. Провозъ имъ обходится около 50—70 коп. съ пуда.



вполнѣ обезпечивающій наше торговое сообщеніе, въ виду опасности сплава тяжестей черезъ пороги Верхняго плеса Енисея.

По поводу моихъ соображеній о важности этого направленія бійскіе купцы, торгующіе въ улясутайскомъ районѣ, очень рѣшительно протестовали, а А. Гр. Бодуновъ даже составилъ по этому поводу особый докладъ въ консульство, въ которомъ говоритъ: „Путь на Минусинскъ изъ Улясутая и Кобдо по Енисею значенія имѣть не будетъ“... Товары изъ Улясутая въ Кобдо по этому пути не пойдутъ, такъ какъ перевозка ихъ по нему будетъ не дешевле, чѣмъ на Бійскъ.

Причины, по его мнѣнію, слѣдующія: 1) товары: шерсть и сурокъ собираются и приготавливаются къ отправкѣ не раньше половины октября и даже позже—до ноября. 2) товары отправляются на Бійскъ, и для доставки требуется 2—2 $\frac{1}{2}$  мѣсяца, и потому товары уже въ январѣ попадаютъ въ Бійскъ, т.-е. къ сезону продажи пушныхъ товаровъ и шерсти въ Россіи, что очень важно, такъ какъ сбытъ этихъ товаровъ заканчивается періодомъ Ирбитской ярмарки. 3) По Минусинскому пути (т.-е. черезъ Урянхайскую землю по Енисею), по мнѣнію г. Бодунова, товары будутъ отправляться только слѣдующею весною, при чемъ товары должны зимовать въ поселкѣ Булукъ или Чакуль, ожидая открытія пароходства. Купцы теряютъ шесть мѣсяцевъ, что удорожитъ стоимость товаровъ и замедлитъ торговый оборотъ. 4) Названный колесный путь, по полученнымъ г. Бодуновымъ свѣдѣніямъ, открытъ только въ іюлѣ и августѣ, т.-е. въ такое время, когда у купцовъ не бываетъ грузовъ. 5) Ранней весною и особенно поздней осенью путь этотъ непроходимъ, такъ какъ переваль Танну-ола заносится глубокими снѣгами. 6) Распутица, разлитіе рѣкъ тоже, по мнѣнію г. Бодунова, являются препятствіемъ. 7) Весною на верблюдахъ монголы товаровъ не повезутъ и вообще найти монголъ для перевозки товаровъ по этому направленію нельзя. 8) Крестьяне Усинскаго округа могутъ дать столь малое число лошадей, что поднять весь грузъ будутъ не въ состояніи. 9) Количество грузовъ г. Бодуновъ считаетъ не болѣе 200000 пудовъ изъ Улясутайскаго и Кобдосскаго округовъ, при чемъ съ увѣренностью заявляетъ, что изъ Кобдо товары на Енисей не пойдутъ, а при такихъ условіяхъ пароходамъ по Верхнему Енисею возить будетъ нечего. 10) Въ заключеніе г. Бодуновъ заявляетъ, что каждая изъ этихъ причинъ сама по себѣ является непреодолимымъ препятствіемъ къ направленію грузовъ на Минусинскъ.

На основаніи отчасти личныхъ впечатлѣній, полученныхъ мною во время моихъ двухъ путешествій по Монголіи и во время личнаго путе-

шествія зимою по Енисею отъ Минусинска въ Урянхайскую землю, а также на основаніи соображеній минусинскихъ купцовъ, намѣреющихся пользоваться этимъ путемъ, можно серьезно оспаривать приведенныя положенія.

Будемъ разбирать соображенія г. Бодунова по пунктамъ, только что приведеннымъ изъ его докладной записки: 1) По мнѣнію г. Бодунова, товары—шерсть и сурокъ—собираются къ половинѣ октября и даже ноября. Лично я видѣлъ, да и увѣряли меня торгующіе въ Монголіи, что значительную часть сырья можно собрать къ началу августа и даже раньше. Лично я видѣлъ, что многіе купцы уже къ началу августа заканчивали промывку шерсти и отправляли сырье на Кяхту, откуда пароходомъ по Селенгѣ въ Верхнеудинскъ и на желѣзную дорогу. При промывкѣ шерсти не въ Улясутаѣ, а въ хошунахъ, считаю возможнымъ отправлять шерсть на Енисей въ іюль и августѣ. Верхній Енисей открытъ почти до декабря; слѣдовательно, если бы было открыто пароходство по верхнему Енисею, то въ сентябрѣ и октябрѣ монгольское сырье попало бы не только въ Минусинскъ, а прямо въ Красноярскъ, т.-е. на желѣзную дорогу, совершенно своевременно. Но, допустимъ, что даже останется часть шерсти до зимняго пути, т.-е. соберется къ половинѣ октября и въ ноябрѣ, таковая будетъ доставлена [на Енисей къ декабрю, а въ декабрѣ открывається зимній путь по Енисею на Минусинскъ; товаровъ везется по льду Енисея десятки тысячъ пудовъ уже и теперь; слѣдовательно, и эта запоздалая улясутаѣйская шерсть попадетъ въ Россію къ январю, т.-е. не позже чѣмъ въ Бійскъ. А такъ какъ изъ Бійска приходится 400 верстъ до желѣзной дороги везти монгольское сырье зимнимъ путемъ, то и изъ Минусинска, 300 верстъ до станціи Ачинскъ, можно доставить съ не меньшимъ удобствомъ это сырье на желѣзную дорогу. Мы видимъ, что съ открытіемъ пароходства по Верхнему Енисею большая часть монгольскаго сырья (т.-е. собраннаго въ іюнѣ, іюль и августѣ) попадаетъ прямо воднымъ путемъ въ Красноярскъ еще раннею осенью, т.-е. можетъ попасть даже прямо на Нижегородскую ярмарку, а еще лучше прямо изъ Красноярска можетъ быть отправлено за границу или въ Москву. Пока же нѣтъ пароходства, отправленіе товаровъ по Верхнему Енисею зимнимъ путемъ почти не мѣняетъ положенія дѣла. Товары отправляются по Монголіи на верблюдахъ такъ же, какъ и теперь, но только не на семьсотъ (700) верстъ до Кошъ-Агача, а 400 верстъ до Енисея, а затѣмъ такъ же зимнимъ путемъ перевозятся, но только не бійскими крестьянами, а усинско-урянхайскими и минусинскими. 2) Отсюда ясно, что если минусинскіе

купцы хорошо рассчитывают время, то сырье через их руки попадетъ на заграничные рынки не позже бійцевъ. 3) Такимъ образомъ отпадаетъ опасеніе, что сырье будетъ лежать въ Булукъ до весны и даже до слѣдующей осени, т.-е. зимовать на Верхнемъ Енисеѣ. 4) и 5) Г. Бодуновъ увѣряетъ, что колесный путь черезъ Тану-ола открытъ только въ іюлѣ и августѣ и что ранней весною и поздней осенью путь непроходимъ, но я знаю, что переѣзжаютъ его въ сентябрѣ и въ октябрѣ, и лучшее доказательство торговля китайцевъ на Енисеѣ, что непроходимыхъ снѣговъ здѣсь не бываетъ; конечно, съ наступленіемъ холодовъ Танну-ола покрывается снѣгомъ, но сообщеніе черезъ существующіе перевалы вполнѣ возможно и будетъ совершаться такъ же, какъ и по чуйскому пути, а такъ какъ грузы могутъ быть готовы въ іюнѣ, августѣ и сентябрѣ, то доставка ихъ черезъ Танну-ола рѣшительно не встрѣтитъ никакихъ препятствій. 6) Распутица, разлитіе рѣкъ и пр.,— все это не въ меньшей степени имѣется и по пути на Бійскъ. 7) По мнѣнію г. Бодунова, не найдется желающихъ монголъ для перевозки грузовъ на Енисей; но тутъ, очевидно, ошибка: грузы уже перевозились неоднократно изъ Улясутая и изъ Уланкомовъ на Енисей, и даже въ 1910 году одинъ коммерсантъ при мнѣ нанялъ монголъ провезти грузы черезъ Танну-ола въ сентябрѣ и октябрѣ на Енисей. Стоимость провоза отъ Уланкома до Чакуля подряжена по восьми чаевъ съ очана <sup>1)</sup> впередъ и обратно, т.-е. въ одинъ конецъ три рубля за 12 пудовъ (25 коп. съ пуда). А изъ Улясутая на Булукъ нанимали прежде по 12 рублей за очанъ, т.-е. рубль за пудъ <sup>2)</sup>. Если принять во вниманіе, что зимою съ Верхняго Енисея до Минусинска повезутъ 25—30 коп. съ пуда,—но, допустимъ, что даже 50 коп.,—то и тогда изъ Улясутая провозъ обойдется 1 руб. 25 коп.—1 руб. 50 коп. съ пуда, а изъ Уланкома—50—75 коп. съ пуда. Если же принять во вниманіе, что за провозъ товаровъ изъ Кобдо въ Уланкомы, да и изъ Улясутая въ Уланкомы возьмутъ по шести рублей за очанъ (т.-е. 50 коп. съ пуда), то, направляя товары черезъ Уланкомы и Чакуль, провозъ обойдется Минусинскъ—Кобдо и Минусинскъ—Улясутай 1 руб.—1 руб. 25 коп. съ пуда. А если будетъ пароходство, то можно надѣяться на значительное пониженіе и этой провозной платы. 8) и 9) Мнѣніе, что крестьяне, живущіе въ Усинскомъ и Урянхайскомъ краѣ, имѣютъ недостаточное количество лошадей, а равно что монгольскіе грузы не настолько велики, чтобы для нихъ приспособлять къ пароходству Верхній

<sup>1)</sup> Очанъ—вьюкъ верблюда.

<sup>2)</sup> Китайцы нанимаютъ 50—70 коп. пудъ.

Енисей, основано на маломъ знакомствѣ съ положеніемъ нашего заселенія Урянхайской земли.

8) *Минусинскъ—Уланкомы—Кобдо*. Значеніе этого пути выясняется изъ всего изложеннаго выше, такъ какъ путь этотъ состоитъ изъ движенія по льду (или пароходомъ въ будущемъ) Енисея до поселка Чакуля, отъ послѣдняго—по колесному пути по рѣкѣ Джедану, черезъ переваль Хандогайту на городъ Уланкомы, а оттуда можно на экипажахъ проѣхать какъ въ Кобдо, такъ и въ Улясутай. Весь путь отъ Чакаля до Кобдо удобенъ для колесной ѣзды.

9) *Бійскъ—Уланкомы*. Путь состоитъ изъ движенія по такъ-называемому Чуйскому пути до Кошъ-Агача, описанному уже неоднократно, и отъ Кошъ-Агача на Уланкомы черезъ горную страну. Путь нельзя признать особенно хорошимъ, однако сообщеніе возможно на колесахъ. Стоимость провоза товаровъ съ пуда обходится 1 руб. 60 коп.

10) *Бійскъ—Улясутай* (около 1200 верстъ). Путь состоитъ изъ того же Чуйскаго пути черезъ Онгудай и Кошъ-Агачъ и затѣмъ 700—800 верстъ по Монгольской степи, довольно затруднительнаго движенія для колеснаго сообщенія, но однако вполне возможнаго во всякое время года. Товары перевозятся отъ Бійска до Кошъ-Агача на колесахъ, а отъ Кошъ-Агача до Улясутая—вьючно на верблюдахъ. Стоимость провоза: отъ Бійска до Улясутая 1 руб. 73 коп. (7 ланъ очанъ отъ Улясутая до Кошъ-Агача и отъ Кошъ-Агача до Бійска 1 рубль). Время провоза отъ Улясутая до Кошъ-Агача 25 сутокъ съ тяжестью, а на легкѣ 18 дней на верблюдахъ и 13 дней на лошадяхъ. Отъ Кошъ-Агача до Бійска товары идутъ 13 сутокъ, т.-е. всего грузы слѣдуютъ 30 дней, а съ перегрузками и остановками 2—2½ мѣсяца.

11) *Бійскъ—Кобдо*. Путь состоитъ изъ того же Чуйскаго пути до Кошъ-Агача и колеснаго пути по Монгольской степи около 350 верстъ до Кобдо, при чемъ грузы и по этому пути направляются подобно предыдущему, т.-е. отъ Бійска до Кошъ-Агача колесными транспор-тами, а далѣе—на верблюдахъ вьюками. Стоимость провоза колеблется около 1 руб. 50 коп.—1 руб. 60 коп. съ пуда.

12) *Усть-Каменогорскъ—Кобдо*. Путь идетъ сначала долиной рѣки Нарына и Бухтормы, хорошимъ колеснымъ путемъ, а затѣмъ уже почти отъ Алтайской станицы вьючное и при томъ крайне тяжелое движеніе по долинѣ Бухтормы и Алахи—въ долину рѣки Кобдо. Этимъ путемъ серьезнаго торговаго движенія почти нѣтъ.

Въ настоящее время въ Монголіи рѣками, какъ путями сообщенія **Рѣки, какъ** для торговли, мы не пользуемся за исключеніемъ небольшого участка **пути сообщенія**.

рѣки Селенги въ русскихъ предѣлахъ отъ Верхнеудинска до Усть-Кяхты и по р. Иртышу отъ Омска до озера Зайсана. Но можно, казалось бы, воспользоваться водными путями, удешевивъ до нѣкоторой степени провозъ товаровъ въ Россію и обратно.

*Рѣка Селенга.* Опытъ изученія фарватера рѣки Селенги выше русской границы былъ весьма небольшой, верстъ на 70 по р. Селенгѣ и верстъ около 100 по р. Орхону (правому притоку Селенги). Движеніе парохода оказалось возможнымъ. Однако крупные пароходы, глубоко идущіе, едва ли могутъ подниматься очень высоко по обѣимъ этимъ рѣкамъ; но считается вполне возможнымъ движеніе пароходовъ мелкосидящихъ. Намъ извѣстно, что еще лѣтомъ 1910 г. пароходчикъ г. Коковинъ велъ переговоры получить концессию для пароходства по р. Селенгѣ и Орхону отъ монгольскихъ князей. Насколько извѣстно по слухамъ, таковое разрѣшеніе князьями дано г. Коковину. Откроется ли пароходство,—покажетъ будущее, но, пожалуй, китайское правительство будетъ препятствовать. Если удалось бы установить пароходство по рѣкѣ Селенгѣ, на примѣръ, до устья Телгирь-Мурина, а по рѣкѣ Орхону до устья Тамыра или хотя бы до устья Толы, то такое пароходство приобрѣло бы серьезное значеніе, такъ какъ повліяло бы на расширеніе нашего торговаго вліянія изъ Кяхты въ предѣлы районовъ Улясутайскаго и Заинь-шабинскаго. Конечно, если будутъ приняты мѣры со стороны нашего правительства, чтобы таковое пароходство не находилось въ монопольныхъ рукахъ одного пароходчика, какъ это теперь установилось по рѣкѣ Селенгѣ между Верхнеудинскомъ и Кяхтою.

*Рѣка Верхній Енисей.* Инженеръ Родевичъ, спеціально изучившій фарватеръ Верхняго Енисея, положительно высказался за возможность открытія пароходства по нему, начиная отъ устья рѣки Хамсары. Въ 1910 году, по желанію московской торговой экспедиціи, былъ командированъ спеціалистъ-практикъ для изученія этого вопроса. Мнѣніе инженера Родевича подтвердилось и этимъ изслѣдованіемъ. Кажется, уже приняты мѣры къ уничтоженію важнѣйшихъ препятствій къ пароходству въ фарватерѣ Верхняго Енисея. Недалеко то время, когда откроется свободное пароходное сообщеніе почти отъ хребта Танну-ола до Красноярска. Допускается нѣкоторыми коммерсантами мысль, что провозъ товаровъ изъ Урянхайской земли до Красноярска будетъ обходиться на пароходахъ 20—30 коп. Если считать, что отъ поселковъ на Верхнемъ Енисеѣ провозъ до Улясутая и Кобдо будетъ обходиться отъ 75 коп. 1 рубля, то провозъ Улясутай—Красноярскъ будетъ стоить 95 коп.—1 руб. 30 коп.; между тѣмъ провозъ изъ Улясутая до

Бійска—1 руб. 80 коп., изъ Кобдо—1 руб. 60 коп., да до желѣзной дороги отъ Бійска—40 коп.; слѣдовательно, изъ Улясутая черезъ Бійскъ до желѣзной дороги—2 руб. 20 коп., а изъ Улясутая черезъ Енисей—1 р. 30 к., то-есть 90 к. разницы на пудъ товара. Эта цифра уменьшится на тарифную плату по желѣзной дорогѣ Красноярскъ—Обь—20 коп.

Изъ Кобдо черезъ Бійскъ до желѣзной дороги—2 рубля, а черезъ Енисей—1 рубль 30 коп., т.-е. 70 коп. разницы на 1 пудъ, уменьшая на тарифную плату (20 коп.)=50 коп. Если принять во вниманіе, что Енисей открытъ для навигаціи съ мая по октябрь и что по нему будутъ ввозиться грузы, необходимые для развитія нашей крупной золотопромышленности и сельскаго хозяйства и скотоводства въ Урянхайской землѣ, то значеніе этого воднаго пути выясняется само собою. Необходимо только принять мѣры, чтобы шерсть и сурокъ изъ Монголіи могли отправляться въ іюлѣ и августѣ, чтобы воспользоваться сентябремъ для доставки ихъ пароходомъ въ Красноярскъ, что вполнѣ, говорятъ, возможно, тѣмъ болѣе, что мы имѣемъ уже и примѣръ: шерсть и сурокъ Заинь-шабинскаго и отчасти Ургинскаго районовъ уже и теперь отчасти отправляется въ іюлѣ и попадаетъ на пароходы по Селенгѣ; значить, то же можно дѣлать и въ Улясутайскомъ районѣ.

*Рѣка Иртышъ.* Пароходство по Иртышу выше озера Зайсана возможно, опыты были сдѣланы давно. Пользоваться этимъ пароходствомъ возможно и таковымъ уже пользуются, но оно будетъ имѣть значеніе для Чугучакскаго района, а равно для торговли въ Урумчи, Хами и Баркулѣ, но едва ли будетъ имѣть значеніе для Сѣверной Монголіи, въ особенности при условіи открытія пароходства по Верхнему Енисею.

Однако, прежде чѣмъ воспользоваться названными рѣками, какъ водными путями въ Монголію, намъ необходимо разсмотрѣть вопросъ о правѣ на судоходство по нимъ. Изъ трехъ рѣкъ, мною названныхъ, рѣка Верхній Енисей не можетъ подлежать никакимъ сомнѣніямъ, такъ какъ Урянхайская земля, по которой протекаетъ эта крупная водная артерія, должна быть признана принадлежащею Россійской имперіи. И сейчасъ фактическая китайская граница проходитъ къ югу отъ нея, по хребту Танну-ола. Но если и признать Урянхайскій край территоріей спорной, то во всякомъ случаѣ къ судоходству по Верхнему Енисею должны быть примѣнены правила о „свободномъ плаваніи“, какъ по рѣкѣ международной, т.-е. правила, уже вполнѣ вылившіяся въ опредѣленные формы въ международномъ правѣ <sup>1)</sup>.

Права на пароходство по рѣкамъ.

1) Примѣнительно къ правиламъ, выработаннымъ международными конгрессами, начиная съ Вѣнскаго, о рѣкахъ Рейнѣ, Дунаѣ, Паранѣ, Парагваю и т. д.

Но да позволено будетъ надѣяться, что столь легкой вопросъ, какъ вопросъ урянхайскій, будетъ разрѣшенъ нашимъ правительствомъ въ самомъ скоромъ времени, и я смѣю надѣяться, что у насъ теперь имѣются столь вѣскія данныя въ нашу пользу, что во всякомъ случаѣ рѣка Верхній Енисей должна остаться въ нашихъ рукахъ, и, слѣдовательно, едва ли слѣдуетъ намъ поднимать вопросъ о правѣ пароходства по этой рѣкѣ, а проще открыть свое пароходство.

Въ другихъ условіяхъ находятся верхнія теченія рѣкъ Селенги и Иртыша. Рѣки эти протекаютъ, безспорно, на территоріи Китайской имперіи. Однако и здѣсь необходимо имѣть въ виду политическія права Китайской имперіи на тѣ территоріи, по которымъ протекаютъ названныя рѣки. Во всякомъ случаѣ монгольскіе князья, черезъ владѣнія которыхъ протекаютъ рѣки, считаютъ себя собственниками своихъ территорій и не признаютъ за китайскимъ правительствомъ права распоряжаться какъ землями, такъ, слѣдовательно, и водами, черезъ нихъ протекающими. Впрочемъ, какъ лицо, мало компетентное въ этомъ вопросѣ, я оставляю его изученіе специалистамъ и лишь только считалъ себя обязаннымъ обратить на него вниманіе читателя.

*Сравнительная оцѣнка русскихъ путей.* Районы Кяхтинскій, Ургинскій и Заинъ-шабинскій выйдутъ всего могутъ обслуживаться путями на Кяхту. При открытіи пароходства по верхнему теченію р. Селенги туда же будутъ притягиваться отчасти товары восточной половины Улясутайскаго округа. Желѣзная дорога до Кяхты серьезно облегчитъ нашу торговлю въ этихъ районахъ.

Торговые пути по направленію на Тунку и особенно на Минусинскъ должны очень серьезно повліять на улучшеніе нашей торговли въ Улясутайскомъ, Кобдосскомъ и Уланкомскомъ округахъ. Открытіе пароходства по Верхнему Енисею рѣшительно повернетъ всѣ грузы этихъ округовъ на Красноярскъ.

Пути изъ  
Китая.

*Калганъ—Урга.* Главнѣйшимъ историческимъ торговымъ отправнымъ пунктомъ изъ Китая въ Монголію служитъ Калганъ. Почти столѣтіями тамъ создавалось вліяніе на монгольскій рынокъ, создалась особая специальная промышленность, обслуживающая Монголію: транспортныя, посредническія и банкирскія операціи. Нынѣ до Калгана проведена желѣзная дорога, связавшая Великій океанъ, а, слѣдовательно, и европейскіе рынки съ Калганомъ удобными и дешевыми сообщеніями. Слѣдовательно, ни одинъ городъ Китая не можетъ оспаривать значенія Калгана для монгольской торговли. И потому путь Калганъ—Урга, потерявшій прежнее огромное значеніе транспортнаго для торговли

чаемъ съ Россіей, оставилъ за собою важнѣйшее значеніе для китайской торговли въ Монголіи.

Сообщеніе изъ Калгана въ Ургу происходитъ черезъ пустыню Гоби на верблюдахъ. Каждый верблюдъ везетъ до 15 пудовъ груза, и за это уплачивается отъ 10 до 25 ланъ, смотря по времени года, по направленію товаровъ и тѣмъ или другимъ случайностямъ, т.-е. отъ 50 коп. до 2 руб. 5 коп. съ пуда.

Мой сотрудникъ по экспедиціи С. Л. Вильгузъ, прошедшій лично этотъ путь, беретъ среднюю стоимость 1 руб. 25 коп. Время движенія грузовъ — одинъ мѣсяць, для легкаго почтового сообщенія — 18 сутокъ. Разстояніе въ верстахъ этого караваннаго пути считается около 1000 верстъ.

*Калганъ—Улясутай.* По этому пути, насколько рисуется мнѣ изъ личныхъ наблюденій, отправляется сравнительно немного товаровъ, хотя сообщеніе возможно тѣмъ же порядкомъ на верблюдахъ и стоитъ, конечно, нѣсколько дороже. По свѣдѣніямъ С. Л. Вильгуза, провозъ Калганъ—Улясутай стоитъ до 20 ланъ съ верблюда. Большинство крупныхъ китайскихъ фирмъ поэтому признаетъ удобнымъ сосредоточивать какъ ввозные, такъ и вывозные товары въ Ургѣ не только изъ Ургинскаго, Заинъ-шабинскаго районовъ, но и изъ Улясутайскаго округа. Провозъ изъ Заинъ-шаби до Урги обходится 54 коп. съ пуда, а изъ Улясутая 70 коп.—1 рубль. Слѣдовательно, отъ Улясутая черезъ Ургу провозъ обходится 1 руб. 95 коп.—2 руб. 25 коп. съ пуда. Изъ Улясутая прямо въ Калганъ провозъ стоитъ приблизительно 2 руб. 30 коп. съ пуда.

*Калганъ—Долонъ - норъ.* Этотъ путь обслуживаетъ главнымъ образомъ юго-восточную часть Монголіи. Нашего торговаго вліянія въ этой части Монголіи совершенно не имѣется. Можно предположить, что провозъ по этому пути товаровъ значительно дешевле, чѣмъ въ Ургу.

*Кукухото—Улясутай и Кукухото—Кобдо.* Городъ Кукухото пріобрѣлъ тоже съ давняго времени торговое значеніе по торговлѣ съ Монголіей. Прежде онъ игралъ главнѣйшую роль по торговлѣ монгольскимъ скотомъ; подобно нашей Тункѣ, сюда сгонялись тысячи головъ лошадей, рогатаго и особенно мелкаго скота (овець). Вмѣстѣ съ тѣмъ сюда отправлялось значительное количество товаровъ изъ Калгана для обмѣна на скоть. Сообщеніе Кукухото съ Улясутаемъ и съ Кобдо совершается точно такъ же на верблюдахъ. Значеніе этого пути для



вывоза сырья изъ Монголіи начало увеличиваться, и такъ какъ отъ Калгана до Кукухото ведется желѣзная дорога, то нужно ожидать, что съ окончаніемъ этого пути торговля китайцевъ въ Кобдосскомъ и Улясунтайскомъ округахъ будетъ базироваться на Кукухото и пути отъ него черезъ Гоби приобрѣтутъ серьезное значеніе. Стоимость провоза по этому пути варьируетъ приблизительно въ тѣхъ же предѣлахъ, что и изъ Калгана.

*В. Л. Поповъ.*

---