

А. П. Яхонтов

## Колонизационное значение Томско-Енисейской железной дороги

(Промышленный комбинат)

Всякое переселение в современных условиях заключается в рационально-плановой комбинации мер экономической политики, землеустройства, мелиорации и дорожного строительства. Наши переселенческие мероприятия уже вступают на «зеленый ковер» сибирских лесов, идут в дальневосточные дебри, в медленно орошаемую средне-азиатскую пустыню. Здесь решающую роль будут играть вопросы дорожного строительства и, в частности, парового транспорта. Без него нет никаких оснований думать об эксплуатации сельскохозяйственных площадей, недр, вод и лесов и о заселении края в наиболее отдаленных его частях. Поэтому невольно приходится обратить особое внимание на американскую систему железнодорожной колонизации, при которой железная дорога не только идет вглубь, но и ведет за собой колонизацию, сама мелиорирует землю, отводя ее колонистам и устраивая их быт на новых землях.

Опыт Соед. Штатов, Аргентины и Канады достаточно свидетельствует о том, что колонизация через железную дорогу есть наилучший и наиболее экономный способ. Вот, например, какие результаты достигнуты Канадой, проводившей колонизацию по этому методу. Проводили его главные железные дороги: Общество Канадской Тихоокеанской железной дороги и Общество Канадской Северной железной дороги. В области одного только земледелия за 15 лет, с 1901 по 1916 год, достигнуто то, что урожаем Канады, ценностью в 200 млн. долл., возрос до 850 млн. долл. Общество Канадской Тихоокеанской железной дороги получило для своей колонизационной работы 12,5 млн. га земли, а Общество Канадской Северной железной дороги—4,6 млн. га. Оба общества, размежевав свои земли на отдельные участки, продают их переселенцам с совершенно готовыми фермами, хозяйственными постройками и орудиями с рассрочкой на 20 лет из 6% годовых. За 30 лет, с 1885 г. по 1915 г., из 12,5 млн. га общество Канадской Тихоокеанской железной дороги продало 8,7 миллионов гектаров земли, колонизовав таким образом  $\frac{3}{4}$  земель, расположенных в 100-километровой полосе вдоль железной дороги. Не ограничиваясь этим, общество производит мелиоративные работы, обслуживает колонистов почтой, телеграфом и проч.

При своей колонизации дорога применяет особую форму земельного законодательства для колонистов, называемую «гом-стэд». Сущность «гом-стэда» состоит, во-первых, в особом праве всякого гражданина на приобретение в личное пользование участка из фонда государственных свободных земель, а во-вторых, в целой системе мероприятий, направленных к сохранению этих участков в руках мелких владельцев, как-то: освобождение от налогов на первые годы, запрещение дробления, продажи и прочее.

По этому методу канадских железных дорог с внесением в него коррективов в соответствии с правовыми и природными условиями была проделана работа в течение пяти лет Мурманской железной дорогой. Объектом ее деятельности является Карело-Мурманский край. В отличие от канадской практики, Мурманская дорога не получила никакого оборотного капитала. Ей представлена была на определенных условиях лишь лесная территория в 3,3 млн. га, эксплуатируемая к моменту передачи ее дороге всего в размере 20%. В пределах этой территории Мурманской дороге предоставлено право эксплуатации лесов, недр, воды и других природных богатств. Из положения о колонизации Карело-Мурманского края, утвержденного Советом Труда и Оборона 25 мая 1923 г., видно, что на дорогу была возложена обязанность, путем экономических группировок и разнообразных мероприятий, организации в крае возможных промышленных предприятий путем их комбинирования с хозяйством самой дороги. Это создавало для самой дороги грузооборот, пробуждало край к промышленно-культурной жизни и вело к его заселению. Из всего этого вытекало неизбежное следствие—превращение Мурманской дороги в транспортно-промышленно-переселенческий комбинат. Такой комбинат и был создан в составе следующих звеньев: а) дороги, как транспортного предприятия; б) жел леса—отдела ведущего лесопромышленную работу; в) жел рыбы—предприятия ведущего рыбпромышленную работу и снабжающего продовольствием другие отделы дороги; г) жел силиката—предприятия, ведущего добычу и обработку ископаемых и кирпичное производство; д) технического отдела, ведущего все работы по обслуживанию строительством дороги и ее предприятий; е) колонизационного отдела, выполняющего колонизационно-переселенческие функции и ж) Мурманского порта, находящегося еще в стадии постройки и являющегося большим потребителем строительных материалов желлеса.<sup>1</sup>

Вторым опытом применения канадского метода железнодорожной колонизации должна явиться намечаемая к постройке в наступающем пятилетии Томско-Енисейская железная дорога.

Эта железная дорога при своем окончании вовлечет в сферу своего влияния следующие административные районы: по Томскому округу—Ишимский, Зырянский, Зачулымский, Коларовский, Мало-песчанский и Томский; по Ачинскому округу—Бириллюсский и Тюхтенский; по Красноярскому округу—Енисейский, Казачинский и Пировский; по Канскому округу—Приангарский и Тасеевский.

Начало постройки этой железной дороги НКПС намечает 1930 г. Длина ее 437 км. По годам ассигнования на постройку распределяются так: 1930 г.—8 млн. руб., 1931 г.—12 млн. руб., 1932 г.—16 млн. руб. и 1933 г. 12 млн. руб., а всего 48 млн. руб. Первым годом эксплуатации намечен 1933 г., когда грузооборот ожидается 418,5 тыс. тонн. К этому же году определяется зона обслуживания с населением в 383.500 человек.

Территорию обслуживания железной дороги можно разбить на три части: 1) колонизационные районы, малообжитые и необжитые, которые непосредственно пересекаются трассой железной дороги; 2) колонизационные районы, тяготеющие к железной дороге и начатые заселением ранее постройки железной дороги 3) колонизационные районы, тяготеющие к железной дороге, которые начнут заселяться только после ее проведения.

К первой группе можно отнести: Улу-Юльский колонизационный район, расположенный по р. Улу-Юл; Чичка-Юльско-Чулымский и, расположенный между р.р. Чичка-Юл и Чулым; Причулымский

<sup>1</sup> Итоги этой интересной деятельности Мурманской железной дороги можно найти в томе IX трудов Государственного научно-исследовательского института землеустройства и переселения, к которому мы и отсылаем интересующихся этим вопросом.

по среднему течению р. Чулыма; Кетьско-Сочурский, расположенный по верховьях рек Кеть и Сочур, а на северо-востоке по Енисею. Общая площадь этого массива равняется 77.031 кв. км, считая в том числе и лесные дачи и неудобные земли.

Весь этот массив входит полностью в состав Западно-Сибирской низменности. Местность носит равнинный характер со слабо выраженным рельефом. Равнинность нарушается только в приречных частях, где рельеф местности принимает характер увалистый. Высота над уровнем моря колеблется от 112 до 200 метров.

Климат этого района резко континентальный. Преобладающими почвами в массиве являются суглинки различной степени оподзоленности до подзолов включительно. Встречаются и болотно-подзолистые почвы. Лучшие почвы расположены на увалистых местах. Заболоченность колеблется от 10 до 20% в западной части и от 30 до 40% в восточной части массива. Залесенность достигает 70—80%. Основными насаждениями являются пихта, ель, кедр, сосна; по старым гарям—березняки. Гарей от 30% в западной части до 2% — в восточной части массива.

Население района исчисляется в размере 30.830 человек. Распределяется оно довольно неравномерно. Наиболее густо заселен Чичка-Юльско-Чулымский район, который насчитывает 16.310 человек и имеет плотность 1,96 человека на 1 кв. километр. Следующим районом по абсолютным размерам и плотности является самый восточный — Кетьско-Сочурский (Приенисейский). Он имеет 10.944 чел. населения и 0,3 чел. плотности. Затем идет Причулымский: в нем 3.324 человека населения, 0,2 чел. плотности. И наконец, Улу-Юльский с 242 чел. населения и 0,03 чел. плотности на 1 кв. километр. Таким образом, средне-географическую плотность всего массива можно считать в 0,4 чел. на 1 кв. километр.

Тип существующего хозяйства — промыслово-земледельческий и промыслово-скотоводческо-земледельческий. Данные весеннего опроса (1928 г.) Сибстатуправления говорят о том, что площадь посева в этом массиве колеблется от 2,12 до 2,5 га на хозяйство. Наличие всего скота на 100 га посева — от 552 до 662 голов, а коров — от 84 до 88. Лесные пространства дают возможность иметь постоянные внеземледельческие заработки. Бюджетные обследования определяют их размер в среднем в 203 руб. на хозяйство, при чем в денежном балансе удельный вес промыслов определяется в размере 49,7%. В общем, валовая продуктивность хозяйства может быть определена в 750—900 руб. Товарный же остаток, в виде зернопродукта, льна, масла, мяса, кедрового ореха, продукции охоты и рыболовства, можно исчислять в 100—300 рублей.

Что же касается обычного переселенческого хозяйства, то мы возьмем данные обследования Красноярской переселенческой партии. В первые два года своего существования оно характеризуется следующими данными:

Площадь посева	Лошади		Крупный рогатый скот		Овцы	Свиньи	На сумму (руб.)
	всего	раб.	всего	коров			
0,53	0,91	0,82	1,88	0,91	0,82	0,72	103,30
Хозяйство с преобладающим значением промыслов и животноводства имеет:							
2,5	2,31	1,61	3,21	1,7	0,25	2,88	300,60

Некоторое отступление от этих показателей дает Чичка-Юльско-Чулымский район, в котором, при общем понижении количества крупного рогатого скота, повышается коровность хозяйства.

К второй группе можно отнести Центральный Томский колонизационный район с площадью в 44.897 кв. км, населением в 346.608 душ и плотностью в 7,72 чел. на 1 кв. километр; Мариинско-Чебулинский — площадь его равняется 18.586 кв. км, с населением в 153.292 человека и плотностью в 8,25 чел. на 1 кв. километр; Четско-Чулымский с площадью в 8.272 кв. км, населением в 45.137 чел. и плотностью в 5,5 чел. на 1 кв. километр; Кемчугский с площадью 14.670 кв. км, населением 47.524 чел. и плотностью в 3,2 чел. на 1 кв. километр; Кемско-Кетьский с площадью 16.748 кв. км, населением в 42.118 чел. и плотностью на 1 кв. километр в 2,5 чел. Для этой группы колонизационных районов мы не будем здесь приводить даже краткой характеристики естественных условий, а ограничимся только описанием существующих крестьянских хозяйств.

Тип хозяйства по Центрально-Томскому и Мариинско-Чебулинскому районам — замедельческо-скотоводческий. По данным 10% переписи, хозяйства района имеют среднюю площадь посева 3,24 га. Средняя обеспеченность капиталами видна из такой таблицы:

Лошади		Крупный рог. скот		Овцы	Свиньи	На сумму (руб.)	Инвентарь и постройки (руб.)	Всего капитала (руб.)
всего	раб.	всего	коров					
2,05	1,33	4,23	1,96	10,04	3,14	270,90	275,90	546,80

Валовой доход от сельского хозяйства определяется в 500 руб. и текущие расходы на сельское хозяйство в 272,8 руб. Условно-чистый доход от сельского хозяйства определяется в 227,2 руб. Продажа продуктов сельского хозяйства дает хозяйству 96,8 руб.; покупка их и скота — 27,9 руб. Таким образом, товарность сельского хозяйства определяется цифрой 68,9 руб.

По данным обследования Томской переселенческой партии, переселенческое хозяйство на второй год своего существования имеет такие показатели роста:

Площадь посева	Лошади		Крупный рог. скот		Овцы	Свиньи	На сумму (руб.)	Инвентарь и постройки (руб.)	Всего капитала (руб.)
	всего	рабоч.	всего	коров					
1,9	1,3	1,0	3,0	1,6	0,6	1,7	188,70	185,30	374,00

По Кемчугскому району тип хозяйства земледельческо-животноводческо-промысловый. Обследованием Красноярской переселенческой партии выявлено, что хозяйства в первый год имеют следующее обеспечение:

Площадь посева	Лошади		Крупный рогатый скот		Овцы	Свиньи
	всего	раб.	всего	коров		
1,1	2,85	2,24	2,24	1,56	6,28	2,08

Среднее крестьянское хозяйство района, по данным 10% переписи, имеет площадь посева 3,28 га при следующем обеспечении капиталами.

Площадь посева	Лошади		Крупный рогатый скот		Овцы.	Свиньи
	всего	раб.	всего	коров		
1,1	1,35	1,15	1,54	1,04	1,52	0,8

По данным бюджетных обследований статорганов валовой доход такого хозяйства составляет 364,7 руб., при величине всех текущих затрат на сельское хозяйство в 210,3 руб. Товарный остаток продуктов сельского хозяйства составляет 65 руб., при чем полеводство является дефицитным. Доходность от внеземледельческих заработков бюджетными обследованиями устанавливается в смежных таежных районах Казачинского и Пировского в сумме 135 руб.

Характеристика же сторожилческих и переселенческих хозяйств Кемско-Кетьского района может быть приравнена к хозяйствам первой группы, т.е. района, непосредственно примыкающего к полосе Томско-Енисейской железной дороги.

Наконец, к третьей группе колонизационных фондов, которые будут вскрыты Томско-Енисейской железной дорогой следует отнести: Приангарский колонизационный район и Золотоприсковский, которые расположены по правому побережью р.р. Ангары и Енисея, а также по ним протекают р.р. Большой Пит, Малый Пит и Каменка. Общая площадь этого массива равняется 33.108,8 кв. км, считая в том числе и лесные площади и неудобные земли.

Тип хозяйства в этих двух районах промыслово-скотоводческо-земледельческий. Имеющиеся данные об этих районах не позволяют дать исчерпывающих перспектив относительно развития земледелия. Наличие же лесов открывает широкие, промысловые перспективы.

Постройка Томско-Енисейской железной дороги преследует такие цели: колонизация района, развитие лесопромышленности и связь с Северным морским путем.

В отношении колонизационных фондов Томско-Енисейская железная дорога вскрывает 11 млн. га земельного фонда. Из этих 11 млн. га можно выделить колонизационный фонд емкостью в 761.210 душевых долей. Иными словами, население этого района увеличивается в 20—25 раз. Такое заселение района, естественно, будет продолжаться не один десяток лет. Мы здесь остановимся на колонизационных мероприятиях двух пятилетий. Объем заселения в пятилетие 1928/29—1932/33 г.г. мы определяем в 43.400 человек и во второе пятилетие 1933/34—1937/38 г.г.— в 126.600 человек. В первое пятилетие будет итти постройка самой дороги, и заселение этого массива по годам и районам будет таковым: (си. табл. А и Б на след. стр.)

Во втором пятилетии заселение районов непосредственного влияния Томско-Енисейской железной дороги, по годам, будет таковым: 1934 г.— 22.000 чел., 1935 г.— 23.700 чел., 1936 г.— 25.000 чел., 1937 г.— 27.400 чел., 1938 г.— 28.500 чел. Таким образом, за десять лет в район будет вселено 31.000 хозяйств, из которых 30% будут организованы в коллективы.

Статистико-экономические обследования переселенческих хозяйств до и после революции в таежных районах говорят о том, что полное развертывание хозяйства наступает на 6—7 году своего существования. Темп же

## А. Районы непосредственного влияния дороги

Название районов	Годы заселения					Итого за пятилетие
	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	
Улу-Юльский . . . . .	Заселения еще не будет	400	550	700	850	2.500
Чичка-Юльско-Чулымский . . . . .		700	1.050	—	—	1.750
Причулымский . . . . .		—	1.050	1.400	—	2.450
Кетьско-Сочурский . . . . .		—	—	1.400	2.300	3.700
Четско-Чулымский . . . . .		1.400	2.400	3.000	3.000	9.800
Кемско-Кетьский . . . . .		1.400	4.300	6.800	8.800	21.300
Золотоприсковский . . . . .		—	—	400	550	950
Приангарский . . . . .		—	—	400	550	950
Итого по А . . . . .	—	3.900	9.350	14.100	16.050	43.400

## Б. Районы, втягиваемые в сферу влияния уже во время постройки железной дороги.

Название районов	Годы заселения					Итого за пятилетие
	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	
Центрально-Томский . . . . .	7.500	4.000	5.000	5.500	5.900	27.900
Маринско-Чебулинский . . . . .	9.900	4.200	2.900	2.900	—	19.900
Кемчугский . . . . .	4.600	11.600	6.500	4.900	5.800	32.400
Итого по Б . . . . .	22.000	19.800	14.400	13.300	11.700	80.200

развертывания коллектива в этих районах можно принять в 5—6 лет. При таких условиях к концу десятилетия мы будем иметь в районе развернутых хозяйств: единоличных— 4.500 и коллективов— 52 (по 30 семей в каждом). Что же касается остальных 18.200 единоличных хозяйств и 286 коллективов, то они будут находиться в различных стадиях своего развития, начиная от одного года. К этому моменту можно считать в среднем на каждую семью 4 га пахотной земли.

При правильном севообороте и чередовании культур: рожь, пшеница, овес, лен, конопля, картофель и проч., общая посевная площадь во всех хозяйствах единоличных будет 52.210 га, а в коллективных 16.120 га. Распределение посевной площади, валового сбора, потребления и товарного остатка по культурам дает следующая таблица:

Наименование поле- водств. культур	Площадь посева (га)	Валовой сбор	Потребление	Товарный остаток
		(в центнерах)		
Рожь . . . . .	33.891,6	338.916	465.000	4.178
Пшеница . . . . .	14.212,6	130.262		
Овес . . . . .	12.299,4	133.243	152.675	—
Лен (семена) . . . . .	1.913,2	7.589	2.836	4.753
„ (волокно) . . . . .		5.037	1.909	3.128
Конопля (семена) . . . . .	1.366,6	6.149	3.694	2.455
„ (волокно) . . . . .		3.961	2.169	1.792
Прочие . . . . .	4.646,6	31.674	26.799	4.875
Итого . . . . .	68.330,0	656.831	655.082	21.181

Животноводство в заселяемом районе тоже может дать товарную продукцию, размеры которой видны из следующей таблицы:

Названия продуктов животноводства	Валовой сбор	Потребление	Товарный остаток
	(в центнерах)		
Молоко . . . . .	782.053	425.000	357.053
Мясо . . . . .	29.719	26.916	2.803
Кож крупных . . . . .	1.808	—	1.808
„ мелких . . . . .	382	—	382
Шерсть . . . . .	2.554	—	2.554
Яйца . . . . .	15.361	6.800	8.561
Битая птица . . . . .	8.666	4.400	4.266
Перо и пух . . . . .	6.432	2.232	4.200
Бэконная свинья . . . . .	1.066	—	1.066
Итого . . . . .	846.041	465.348	383.693

Таким образом, товарная продукция сельского хозяйства района Томско-Енисейской дороги к концу второго пятилетия дает груза около 7.340 тонн (переведа молоко в масло) на сумму примерно 2 — 2,5 млн. руб.

Помимо этих грузов, наличие товарных остатков полеводства и животноводства, естественно, должно вызвать к жизни ряд предприятий по пере-

работке сельскохозяйственных продуктов. Так, для переработки на муку всего зерна, предназначенного для питания местного населения, потребуются постройка 50 мельниц; для переработки льна — 30 льно-заводов; для переработки молока на масло — 70 маслодельных заводов; для переработки обезжиренного молока (обрата) — 70 казеиновых заводов, и, наконец, для переработки шерсти в валеную обувь потребуются один пимокатный завод производительностью в 122 тыс. пар пим в год.

Затраты государства в течение десятилетия для этой части народного хозяйства района Томско-Енисейской дороги определяются в 29.027 тыс. руб., в том числе:

а) подготовка фонда для 31.000 хозяйств или для 170.000 чел., считая по 80,16 руб. на человека, — 13.627 тыс. руб.

б) ссуды на домообзаводство, считая выдачу на каждую семью переселенца по 350 руб., — 10.850 тыс. руб.

в) ссуды на общепользные надобности, считая по 50 руб. на каждую семью переселенца, — 1.650 тыс. руб.

г) на постройку различных заводов и предприятий по переработке продуктов сельского хозяйства потребуются 2.900 тыс. руб.

Обыкновенно при проведении новых железных дорог по лесистой местности (примером может служить район, прилегающий к Сибирской магистрали) край наводняется лесопромышленниками, которые вырывают из леса строевой ассортимент, засоряют лесные дачи и обращают местность в море пней. Такое хищническое хозяйство нельзя ни в коем случае допускать при постройке и заселении района Томско-Енисейской железной дороги. Ведь попенные сборы с одного гектара леса могут вполне покрыть расходы по выкорчевке пней на этой площади и по превращению ее в пашню.

При проведении Томско-Енисейской железной дороги необходимо будет путем правильной административно-хозяйственной организации переселения предупредить самую возможность обращения придорожной полосы в море пней. Уже при самой подготовке фонда переселенческими партиями лес должен вырубаться и обращаться прямо в пашню или покос с утилизацией всего снятого леса в пиленный лес, древесный уголь, лесохимические продукты, писчую бумагу и т. п.

В первую очередь необходимо произвести вырубку полосы вдоль полотна железной дороги. Мы считаем, что достаточно захватить полосу в 5 км по обе стороны полотна. Полученная полоса будет иметь площадь земли в 4.370 кв. км или 437.000 га земли, при чем около  $\frac{1}{3}$  площади занято будет болотами, требующими мелиорации, а  $\frac{2}{3}$  — вполне пригодной земли для ведения сельского хозяйства.

Такое бережное отношение к лесу даст заработок переселенцу по расчистке его участка не на один десяток лет. По прошествии этого времени, вся линия железной дороги обратится в сплошную полосу культурных земель. Будет таким образом создана прочная база для более глубокого хозяйственного завоевания тайги. К этому моменту уже будут созданы и культурные форпосты для этого завоевания. Появятся новые культурные центры: по р. Улу-Юлу у заимки Мерзлякова (Улу-Юльский колонизационный район), поселок Зимовский (Чичка-Юльско-Чулымский), село Поваренкино (Четско-Чулымский), дер. Шуточкина (Кемчугский), село Ворожейка (Кетьско-Сочурский) и новый поселок при пересечении Томско-Енисейской жел. дор. с судоходной рекой Чулымом.

Однако, для такой хозяйственной постановки дела совершенно не нужно вводить стеснительных для переселенцев и их объединения (колхозы) правил и ограничений. Необходимо только одновременно с расчисткой лесных участков построить лесопильные заводы, углевыжигательные, спирто-порошковые, смоло-скипидарные, пихто-масленные и другие предпри-

ятия по переработке как механической, так и химической лесных продуктов. При таком положении переселенцы не станут пускать по лесу палов, а начнут систематически расчищать свой участок и обращать его в пашни и покосы.

Вырубка только полосы леса вдоль полотна железной дороги дает значительное количество лесных продуктов. Каждые 10 кв. км. леса дадут около 194.250 куб. метров древесины. Следовательно, на протяжении всей линии мы будем иметь общий запас древесной массы в 85.000.000 куб. метров (84.879.410). Наличие свободных рабочих рук среди переселенцев и привлечение в первые годы населения на заработки из ближайших районов (Центрально-Томского, Мариинско-Чебулинского и других) позволят всю эту работу выполнить в течение 20 лет. Следовательно, в год будет заготавливаться 4.250.000 куб. метров древесины. Эта заготовка выразится в таком количестве грузов в год (в центн.):

50% пиленого леса — 212.229 куб. м . . . . .	728.333
Древесного угля по 10 центн. на 9,7 куб. м . . . . .	4.370.000
Лесохимических продуктов по 1,6 центн. на 9,7 куб. м . . . . .	728.333

Итого . . . 5.826.666

Помимо этой разработки лесов вдоль полотна железной дороги должна начаться разработка громадных сосновых лесных массивов, расположенных на низовьях р. Ангары (Приангарский район). Возможный отпуск сосновой древесины составляет почти 29.138 тыс. куб. метров в год. Древесина может быть сплавлена по р. Ангаре и Енисею до удобного пункта (с. Маклаково) вблизи Енисейска, переработана в полуфабрикаты на лесопильном заводе и отправлена по железной дороге в пункты потребления.

Таким образом, при полной нормальной работе дороги одних лесных грузов будет свыше 15.826 тыс. центн, что при пробегах их по линии и тарифе  $\frac{1}{100}$  коп. даст доходность 4.150.000 руб. или 9.500 руб. на один километр.

Естественно, что заселяемый район не может в течение десятилетия дать полный эффект на основе развития одной только лесной промышленности. По мере заселения будет идти развертывание и лесных промыслов. По линии лесных промыслов возможна постройка: спирто-порошковых заводов, смоло-скипидарных заводов, пихтомасленных заводов и скипидаро-канифольных заводов. По линии промышленности: переделочные спирто-ацетоновые заводы, переделочные заводы для спирта и уксусной кислоты, скипидарно-очистные заводы, лесопильные заводы и писчебумажная фабрика.

Спирто-порошковые заводы по условиям района заселения целесообразно рассчитывать на ежегодную переработку 1.000 куб. м березовых дров. Это будет завод на 2 реторты, стоимостью в 1.400 руб. Производительность его будет (в тоннах):

Порошка древесного 62% . . . . .	30
Спирта " 40% . . . . .	6
Товарного дегтя . . . . .	6
Березовой смолы . . . . .	10
Угля березового . . . . .	100

Стоимость всей продукции определяется в 7.100 рублей. Такой спирто-порошковый завод рассчитывается на поглощение труда 20 семей, или 46 рабочих единиц в переводе на мужскую рабсилу. Наличие березовых насаждений (до 25%) как в 10-километровой полосе вдоль полотна железной дороги, так и в более отдаленных от железной дороги местах, дает возможность широко развить этот кустарный промысел среди переселенцев.

Гонка смолы обычно производится из соснового пня. 9.713 куб. м соснового пня среднего качества даст 1,6 центн. скипидара, 5,5 центн. смо-

лы и 6,6 центн. угля. Постройки смоло-скипидарных заводов следует вести из расчета поглощения одним заводом рабочей силы 15 семей. Стоимость такого завода определяется нами в 800 руб., а производительность его в 5.670 руб. Этот вид кустарного промысла располагает также значительным фондом сырья, так как в лесах этого района сосновые насаждения составляют 20%.

Производительность хвойных эфирных масел также должна войти в программу развития химической промышленности. Нижеследующая таблица показывает — какое количество масла получается из 16,6 центн. хвой различных пород (в кг):

Пихты . . . . .	41,0
Сосны . . . . .	82
Лиственницы . . . . .	3,3
Ели . . . . .	4,1
Можжевельника ягодн. . . . .	8,2
" хвойн. . . . .	2,5

Из таблицы явствует, что выгоднее всего получать эфирные масла из пихты. Для производства 0,16 центн. масла требуется от 6,6 до 8,3 центн. хвой, которая перегоняется в течение суток. Большое количество сырья, потребного для этого промысла, заставляет нас остановиться на небольших заводах с потребностью труда всего 5 семей. Производительность такого завода нами определяется в 37 центн. масла в год на сумму 2.100 руб. Стоимость такого завода определяется проф. Пехтеревым в 320 руб. Сырьевая база и здесь достаточна — пихта составляет 14% всех лесных насаждений.

Наконец, завод скипидарно-канифольный с производительностью, рассчитанной на использование живицы в количестве 1,5 тыс. в день, требует для обеспечения производительности труда 200 сборщиков и вздымщиков. Каждый из сборщиков обслуживает от 800 до 1000 деревьев и собирает за сезон до 1,5 тыс. живицы на сумму 300 руб.

Темп заселения района Томско-Енисейской железной дороги позволит к концу десятого года построить 294 спирто-порошковых заводов, 331 смоло-скипидарных заводов, 30 заводов по изготовлению эфирных масел и 15 заводов по скипидарно-канифольному производству.

Что же касается лесной промышленности, то наличие древесины позволяет построить лесозаводы: один 6-рамный на р. Енисее стоимостью в 2.000.000 руб., два 3-рамных на р. Кеть (с проведением к нему лесовозной железной дороги) и в районе междуречья Ула-Юла и Чичка-Юла — в 1.686.000 руб. При пересечении железной дороги с рекой Чулымом возможна постройка бумажной фабрики стоимостью около 9 млн. рублей. Снабжаться она будет сырьем из елово-пихтовых насаждений лесов, тяготеющих к р. Чулыму. Топливо — дровяное из находящихся в непосредственной близости переселенческих участков по средней стоимости 10—12 руб. за каждые 9.713 куб. метров.

Для переработки продукции кустарной лесной промышленности необходимо постройка 29 заводов переделочных спирто-ацетоновых и 33 заводов скипидарно-очистных.

Таким образом, все капиталовложения по лесной промышленности и лесным промыслам будут выражаться за десятилетие в сумме 16 млн. руб., считая в том числе 447.000 руб. на рабочее жилищное строительство.

Мы не будем здесь определять размеры и стоимость всей продукции от лесной промышленности. Приведем только небольшую иллюстрацию выгоды этого дела. Постройка всех кустарных заводов будет стоить 686.000 руб., а их валовая продукция будет выражаться в 4.195.000 руб. в год.

Заграничная конъюнктура, высокое качество сибирского леса гарантируют крупный и выгодный сбыт. Постройка Томско-Енисейской железной дороги и развитие благодаря этому лесной промышленности в состоянии будут уничтожить первое затруднение и удовлетворить запросы краевых экспортеров. Второе затруднение для развития экспорта — это недостаток тоннажа для обслуживания Северного морского пути. Здесь путь только один — это увеличение шлихтерного флота по рр. Оби и Енисею.

Все переселенческие мероприятия, постройка железной дороги, развитие промышленности по переработке продуктов сельского хозяйства, усиление роста лесной промышленности, развитие лесных кустарных промыслов и постройка шлихтерного флота должны быть между собой организационно увязаны. Нами эта увязка мыслится путем создания промышленного комбината — Томско-Енисейский промышленно-транспортно-переселенческий комбинат.

Сущность этой формы комбината, взаимное сцепление его частей, функции каждой из этих частей, примерно таковы. Первым звеном этого комбината должен быть колонизационный отдел. Он ведает отведенным дороге фондом, лесоустройством и землеустройством, отводом переселенческих участков, их мелиорацией, дорожным строительством, водворением переселенцев и оказанием им содействия к их хозяйственному устройству. Работа этого отдела ведется во время постройки железной дороги на средства, отпускаемые по госбюджету на переселенческие мероприятия, на банковский кредит и 25% от попенной платы (корневой стоимости леса) за отпускаемую древесину. По окончании постройки желдороги средствами должны быть: 10% от попенной платы и банковский кредит.

Остальная часть попенной платы (75% и 90%) используется вторым звеном этого комбината — желлесом, который в период строительства железной дороги получает средства по госбюджету на постройку лесопильных заводов. В дальнейшем желлес, при помощи отделов дороги: пути тяги и движения, будет в состоянии быстро и успешно строить лесовозные ветки широкой и узкой колеи, использовать тупики для погрузочных и разгрузочных работ, производить постройку своих лесопильных заводов и деревообделочных мастерских, организовать паровозную тягу лесоматериалов на водных путях (шлихтерный флот по рр. Оби и Енисею) и прочее.

Третьим звеном комбината будет желсельхозпродукт, который в период строительства дороги получает средства из сумм, отпускаемых по госбюджету на строительство культурных центров. Материалы лесные строительные приобретаются желсельхозпродуктом от желлеса, а остальные на стороне. Это звено комбината строит паровые мельницы, маслобойные заводы, льнообделочные, казеиновые и пимокатные заводы, организует закупку у переселенцев и сбыт сельскохозяйственных продуктов, снабжает продуктами питания все остальные звенья комбината.

Четвертым звеном комбината должен явиться желхимпром, который сосредоточивает свое внимание на лесохимической кустарной и фабричной промышленности. Он широко развивает все виды химической переработки древесины, строит свои спирто-порошковые, смолоскипидарные заводы, организует производство эфирных масел, главным образом, из пихтовой хвои, содействует созданию специальных артелей по химической переработке дерева. Это же звено организует и способствует широкому распространению кедрового промысла. Постройка первых заводов производится за счет кредитов, отпущенных для этой цели, по общей смете государства на развитие сибирской промышленности. Одним из первоочередных заданий этого звена является постройка писчебумажной фабрики.

Пятым звеном комбината будет желохота. Организация артелей охотников, снабжение их необходимыми принадлежностями, закупка, сбыт и обработка звериных шкур, создание питомников наиболее ценных пушных зверей должны составлять круг деятельности этого звена. Основным капиталом должно явиться специальное ассигнование из сумм по госбюджету на развитие охотничьего промысла Сибирского края.

Шестым и последним звеном является сама железная дорога, действующая как транспортное предприятие. Это звено перевозит все грузы, которые создаются отдельными частями комбината или требуются для их развития и существования. Средства на ее постройку отпускаются государством по специальной смете на железнодорожное строительство.

Заселение Томско-Енисейского района является поворотным этапом в переселенческом деле. Переселенческие мероприятия переходят на лесные просторы Сибири. В дальнейшем они пойдут замедленным темпом, потребуют значительных затрат государства, вызовут постройку ряда транзитных, лесных и лесовозных железных дорог, прикуют к себе внимание многих ведомств и учреждений. В то же самое время их, рентабельность для государства так велика, как обширна та территория, которая будет заселяться, и ее естественные богатства. Для финансирования этих мероприятий и их координирования при проведении целесообразно было бы сейчас же приступить к созданию акционерного общества под названием Жилколонизация, главными пайщиками которого должны стать НКПС, ВСНХ, НКЗ и Сибрайисполком.