Дальне-Восточная
КНИЖНАЯ ПАЛАТА.

**ТРУДЫ**
**ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА.**
**Серия 2. № 1.**

Publications of the Far Eastern State University.

Publications de l'Université d'Etat de l'Extrême-Orient.
**Série 2. 1.**

Проф. **С. П. Никонов.**

# Новые возможности транзита Сев.-Маньчжурских грузов.

Professeur **S. P. Niconoff.**

# Les nouvelles possibilités de transit pour les cargaisons de la Mandchourie du Nord.

**ВЛАДИВОСТОК.**
Типография Дальневосточного Государственного Университета.
**1928.**

ДВГНБ
ЭР02669

# СПИСОК

## «Трудов Государственного Дальневосточного Университета».

### Серия 1.

Вып. 1. Бекеев, А. П. Опыт проведения курса «высшей математики» по лабораторно—групповой системе в Государств. Дальневосточн. Университете в 1925/26 академическом году. Владивосток, 1926 г., 15 стр. Цена 20 к.

### Серия 3.

Вып. 1. Гомоюнов, К. А. Гидрологический очерк Амурского залива и р. Суйфуна. Владивосток, 1926 г., 43 стр. Цена 50 к.

» 2. Матвеев, З. Н. Состояние библиографической литературы Дальневосточного Края. Владивосток, 1926 г., 13 стр. Цена 20 к.

» 3. Георгиевский, А. П. Русские на Дальнем Востоке. Заселение Дальнего Востока. Говоры. Творчество. Вып. I. Заселение русскими Дальнего Востока и современное их распределение (в связи с говорами). Владивосток, 1926 г., 72 стр. Цена 1 руб.

» 4. Огородников, В. И. Туземное и русское земледелие на Амуре в XVII в. Владивосток, 1927 г., 91 стр.,+1 карта. Цена 1 р. 50 к.

» 5. Грачев, В. А. Обзор источников по истории Приамурья и Охотско-Камчатского края. Вып. I. С древнейших времен до половины XIX века. Владивосток, 1927 г., 48 стр. Цена 1 р.

» 6. Георгиевский, А. П. Русские на Дальнем Востоке. Выпуск 2-й. Вопрос о русских говорах побережья залива Петра Великого. Владивосток, 1927 г., 20 стр. Цена 25 коп.

» 7. Георгиевский, А. П. Русские на Дальнем Востоке. Вып. 3. Русские говоры Приморья. С приложением диалектологической программы для Дальне-Восточного Края. Владивосток, 1928 г., 95 стр. Цена 2 руб. 50 к.

» 8. Иольсон, Л., инж. Приморский шелк. Владивосток, 1928 г., 24 стр. Цена 60 к.

### Серия 4.

Вып. 1. Овсянников, В. Ф., проф. Очерк наблюдений японских лесных метеорологических станций. Владивосток, 1926 г., 29 стр. Цена 50 к.

» 2. Овсянников, В. Ф., проф. Леса Японии. Очерк современного состояния лесного хозяйства Японии. Владивосток, 1926 г., 65 стр. Цена 80 к.

» 3. Ивашкевич, И. Б. Содержание, метод и задачи лесной экономии. Владивосток, 1927 г., 18 стр. Цена 35 к.

» 4. Соловьев, К. П. Местная разновидность Tilia amurensis Kom. Владивосток, 1927 г., 8 стр. Цена 40 к.

ЭР02669

ДВ44+ДВ613
Н644

**ТРУДЫ**
**ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА.**
**Серия 2** **№ 1.**

Publications of the Far Eastern State University.

Publications de l'Université d'Etat de l'Extrême-Orient.
**Série 2, 1.**

Проф. **С. П. Никонов.**

# Новые возможности транзита Сев.-Маньчжурских грузов.

Professeur **S. P. Niconoff.**

# Les nouvelles possibilités de transit pour les cargaisons de la Mandchourie du Nord.

**ВЛАДИВОСТОК.**
Типография Дальневосточного Государственного Университета.
**1928.**

ЭР02669
ДВ государственная научная библиотека

ДВГНБ

Окрлит 321. Тип. ДГУниверситета 4185 Тир. 500

ЭР02669

Географическое положение Сев. Маньчжурии, прилегающей с севера, востока и сев. запада к территории СССР на протяжении около 3 тысяч километров, весьма благоприятствует самому тесному экономическому ее контакту с нашей республикой, особенно с Дальним ее Востоком.

До проведения здесь Китайской-Восточной жел. дороги, Сев. Маньчжурия представляла собою полудикую, пустынную и бедную страну, совершенно изолированную не только от мирового хозяйства, но и от хозяйства остальных провинций Китая. Еще в 1887-1891 году население ближайших нам Гиринской и Хэйлуньцзянской провинций исчислялось приблизительно в 1,5 мил. человек на площади около 800.000 кв. километров.

Постройка КВЖД., пересекшей Маньчжурию от запада и к востоку с двойным выходом для транзита грузов на юг (Дайрен) и восток (Эгершельд), создала условия для развития здесь товарного хозяйства и одновременно для притока сюда переселенцев крестьян-хлеборобов из районов Китая и Южной Маньчжурии.

В результате уже в 1914 г. в двух означенных провинциях Сев. Маньчжурии население увеличилось до 8 мил., в 1919 г. до 9 мил. а в 1925 до 10,3 мил.

Средняя годовая продукция земледельческого хозяйства края, по подсчетам Экономического бюро Китайской Восточной железной дороги, представлялась в следующих цифрах:

| Хлеба. | Общая посев. площ. в тыс. «шань» [1] | | | | | Общий сбор в тысяч. метр. тонн | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1922 г. | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 |
| Пшеница . . . . | 1715 | 1800 | 1050 | 940 | 943 | 1245 | 508 | 573 | 590 | 656 |
| Бобы-соя . . . . | 2305 | 2450 | 2730 | 2995 | 3249 | 2293 | 2211 | 2785 | 3080 | 3092 |
| Гаолян . . . . | 1450 | 1400 | 1550 | 1620 | 1572 | 1507 | 1671 | 1900 | 2130 | 1872 |
| Все зерновые хлеба | 9250 | 9390 | 9400 | 9750 | 10480 | 8764 | 8355 | 9714 | 10617 | 10511 |

Несомненно, движение на север избытков безземельного населения Внутреннего Китая, Южной Маньчжурии и даже южных частей Сев. Маньчжурии возрастает с каждым годом. При этом все еще в крае

[1]) Один «шань» равен 2/3 десятины – 0,73 гектара.

ЭР02669

остается громадное количество незаселенных, но вполне пригодных для ведения сельского хозяйства земель.

Настолько громадны потенциальные силы земледельческого хозяства Сев. Маньчжурии, должно судить по тому факту, что посевная ее площадь последнего времени (около 6,32 мил. гектар.) составляет не более 15% ее общей земельной площади. Эти свободные земли расположены, главным образом, в Хэйлуньцзянской и Сев. части Гиринской провинции.

Согласно данным, приведенным т. Яшновым («Китайское крестьянское хозяйство в Сев. Маньчжурии»), зарегистрированный колонизационный фонд Сев. Маньчжурии занимает $^1/_5$ части поверхности обоих провинций, почти вдвое превышая их существующую уже посевную площадь. Этот фонд расположен в следующих массивах.

| | |
|---|---|
| Побережье р. Амура. . . . . | 4,59 мил. гектар. |
| Цицикарский и Аньдинский районы . . . . . | 3,57 „ „ |
| Узел между Сунгари и Уссури . . . . . | 11,468 „ „ |
| и довольно значительный фонд к западу и северу от оз. Ханка. . . . . | около 1 мил. гектаров. |

Другими словами, в настоящее время в Сев. Маньчжурии, в двух провинциях имеется еще до 20,0 мил. гектар. вполне пригодной для заселения и ведения сельского хозяйства свободной земли.

Истекший 1927 г, в связи с вызванными внутренними неурядицами на юге и в центре Китая тяжелыми условиямм жизни китайского крестьянства, выявил чрезвычайно усилившуюся колонизацию Сев. Маньчжурии. По крайней мере, по данным КВЖД. в Харбинском узле проходило летом и осенью ежедневно в день более 4000 переселенцев на свободные земли к северу от линии КВЖД. Все они пришли с семьями и сель-хоз. инвентарем, с определенной задачей поселиться на новых местах на долго, для ведения там сельского хозяйства. В общем по самому осторожному подсчету за истекший 1927 г. в Сев. Маньчжурию переселилось: в Гиринскую провинцию не менее 350.000 землеробов и в Хэйлунцзянскую провинцию до 100.000 человек, уже начавших в настоящее время на новых местах свое сельское хозяйство (Эконом. Бюлл. 1927 г. №№ 36-37).

Главными местами заселения Сев. Маньчжурии являются: а) на запад от Харбина район ст. Цицикар, плодородная равнина р. Нонни с ее притоками, местность от Мэргена до Сахаляна, и по правому берегу р. Амура; б) севернее Харбина—равнина р. Сунгари с ее притоками, особенно начиная с Сяньсинских перекатов и на север тоже до р. Амур и по правому берегу последнего, в) на восток от Харбина, особенно по р. Мулинхэ и в Мишаньсянском уезде, с продвижением к северовостоку и по левому берегу р. Уссури и по ее притокам.

Если допустить, что каждая семья состоит из 5 человек, из коих 2-3 человека являются работниками, то и тогда из указанного выше количества переселенцев составится не менее 100.000 хозяйств.

ЭР02669

Если каждое хозяйство будет обрабатывать земельный участок в 6,5 гектара, применительно к существующему в настоящее время размеру посева на семью в указанных районах (см. Яшнов-Крестьянское китайское хозяйство стр. 136), то общая площадь новой распашки в Сев. Маньчжурии будет равна 650.000 гектаров.

По итожным статистическим данным (см. «Экономич. Бюллетень» 1928 г. № 2) в 1927-м году урожай одних соя-бобов определился здесь в размере не менее 245.000 тонн.

Увеличение количественного состава сельского населения Сев. Маньчжурии резко отразилось и на развитие экспортных и импортных операций в краевом масштабе.

За последние три года в Сев. Маньчжурию, по данным «Статистич. Ежегодника Экономического Бюро КВЖД», было ввезено (в тоннах): (импорт) (Эконом. Бюллетень 1927 г. № 38).

| Год | Через Погран. | Через Куаченцзы. | ВСЕГО. |
|---|---|---|---|
| 1924 . . . . . | 68.405 | 400.028 | 468.433 |
| 1925 . . . . . | 51.140 | 427.383 | 478.523 |
| 1926 . . . . . | 80.969 | 506.780 | 587.749 |

Рост импорта таким образом повысился в среднем за три года на 80%.

Такое увеличение ввоза падает, главным образом на следующие товары (в тоннах):

| Наименование грузов. | 1924 год. | | | 1925 год. | | | 1926 год. | | | 100% 1924 г. в % 1926 г. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Всего. | С Усс. ж. д. | С Южн Маньч ж.д. | Всего. | С Усс. ж. д. | С Южн Маньч ж.д | Всего. | С Усс. ж. д. | С Южн Маньч ж. д. | |
| Железн. стальн. и чугун. строит. материалы (рельсы) . . | 2884 | 148 | 1736 | 2686 | 229 | 2457 | 8927 | 6060 | 2867 | 307% |
| Сахар и сахарн. песок | 7158 | — | 7158 | 11679 | 2866 | 8813 | 12711 | 8649 | 4062 | 120% |
| Мануфактура. . . | 10598 | — | 10598 | 16545 | 17 | 16528 | 20640 | 33 | 20607 | 190% |
| Железо, сталь, жесть и чугун. . . . . | 5488 | 49 | 5439 | 9271 | 737 | 8534 | 12957 | 770 | 12187 | 234% |
| Земледельч. орудия и машины. . . . | 360 | — | 360 | 344 | — | 344 | 884 | 49 | 835 | 245% |

По данным «Мансю Ниппо» от 22-го и 25-го апреля 1928 г., мы видим, что втечение 1927 года импорт в пределы Северной Маньчжурии выразился в 602.057 тонн на сумму 171.186.000 золотых иен, или на 35.622 тонны и 35.186·000 иен более, чем в 1926 году, и по родам товаров распределился следующим образом.

| | Количество в амер. тонн. (55,1 пуда). |
|---|---|
| Рис . . . . . | 672 |
| Чай . . . . . | 2.577 |
| Сахар . . . . . | 22.296 |
| Соль . . . . . | 73.646 |

ЭР02669

| | Количество в амер. тонн. (55,1 пуда). |
|---|---|
| Овощи | 24.270 |
| Табак | 7.416 |
| Спички | 2.081 |
| Железо и сталь | 13.395 |
| Золотые изделия | 13.655 |
| Минеральные масла | 25.698 |
| Химические продукты | 7.928 |
| Цемент | 7.125 |
| Каменный уголь | 249.709 |
| Бумага и бум. изделия | 10.523 |
| Железные изделия | 24.678 |
| Мешки | 30 823 |
| Зерно | 338 |
| Прочие товары | 75.227 |
| Всего | 592.057 |

Учтя хлебные и пушные товары, прибывшие в пределы Сев. Маньчжурии из районов Таонань-Цицикарской жел. дор., Монголии и зарегистрированные в таможенных пунктах Маньчжурии, Сахаляна и выразившиеся в среднем в 10.000 тонн, получим общий итог импорта, выражающийся в 602.057 тонн.

Увеличение импорта железа, стальных и чугунных строительных материалов за 1926 г. по сравнению с 1924 г. на 307% объясняется усиленным строительством и ремонтом железных дорог в Сев. Маньчжурии.

Что же касается резкого увеличения импорта по остальным группам товаров, то последний, несомненно, вызван резко повысившимся размером потребления этих товаров сельским населением двух сев. провинций, об'ясняемого в свою очередь все усиливающейся колонизацией Сев. Маньчжурии.

Той же самой причиной—резким усилением иммиграции в край крестьянского населения—объясняется, и усиление вывоза из этого района хлебных грузов на экспорт заграницу.

По данным газеты «Мансю Ниппо» (22,26 Апр. 1928 г.) экспорт Сев. Маньчжурии выразился в следующих цифрах.

| | 1927 г. | 1926 г. | 1925 г. |
|---|---|---|---|
| | в американских тоннах (55,1 пуда). | | |
| Бобы. | | | |
| Отправки через Влад. | 769.602 | 685.809 | 628.161 |
| „ „ Дайрен | 1.236.629 | 1.004.723 | 834.320 |
| Жмыхи. | | | |
| Через Влд. | 546.265 | 429.766 | 119.886 |
| „ Дрн | 24.365 | 21.811 | 276.067 |
| Бобовое масло. | | | |
| Через Влд. | 47.929 | 40.454 | 36.110 |
| „ Дрн | 4.299 | 1.647 | 1.376 |

ЭР02669

| | 1927 г. | 1926 г. | 1925 г. |
|---|---|---|---|
| | в американских тоннах (55,1 пуда). | | |
| Ячмень | | | |
| Через Влд. . . . . | 12.638 | 1.684 | — |
| „ Дрн. . . . . | 29.077 | 3.604 | — |
| Разное зерно. | | | |
| Через Влд. . . . . | 135.069 | 163.407 | — |
| „ Дрн. . . . . | 174.030 | 256.006 | — |

Общий грузооборот Северной Маньчжурии по экспорту за истекший 1927 год выразился в 3.188.076 тонн на сумму 245.866.000 золотых иен.

По видам грузов грузооборот Северной Маньчжурии с Приморьем за первую половину текущего 1927-28 года распределился следующим образом:

На экспорт через Эгершельд проследовало (метр. тонн): бобов—503.165, жмыхов бобовых—318.879, масла бобового—11.916, гаоляну—15.930, семени конопляного—2425, пшеницы—45.194, проса—6392, гречихи—4240, отрубей—10.323, чумизы обрушенной—5527, чумизы, необрушенной—2039, сяомицзы обрушенной—4960, сяомицзы необруш.—4626, овса—48, ячменя—222, сметок зерновых—766, кукурузы,—1540, сяодоу—435, чурок—23,590, досок—253, бревен—2205 и разного груза—588. (Эк. Бюл. 1928 г. № 30-31).

Существенной особенностью сельского хозяйства в Сев. Маньчжурии является крайне низкая, почти нулевая, расценка китайцами землеробами стоимости их труда по обработке полей. Такая расценка существенно отражается на стоимости хлебных продуктов С. Маньчжурии на мировых рынках и дает основание возможности их успешной конкуренции с такими же или сходными продуктами других зерновых центров.

Из отдельных видов зернопродуктов наиболее ходовым товаром для вывоза заграницу из Сев. Маньчжурии являются в настоящее время соя-бобы и гаолян.

За последнее время начал сокращаться посев пшеницы, в связи с уменьшением спроса на нее на заграничных рынках.

Совершенно обратное явление наблюдается в отношении соя-бобов.

В производстве бобов Маньчжурия, как в виду климатических условий, так еще более благодаря дешевизне рабочих рук в сельском хозяйстве, занимает почти монопольное положение: на долю Маньчжурии падает до 80% мировой продукции бобов (в том числе на долю Сев. Маньчжурии—более 55% всей мировой продукции бобов). За последние года, как видно из приведенной выше таблицы, бобосеяние охватывает здесь все увеличивающуюся площадь полей.

Дело в том, что спрос мирового рынка на бобы как был, так и продолжает оставаться неограниченным. Спрос этот основывается на многообразном применении соя-бобов в хозяйстве. Прежде всего, в самом Китае соевый боб является основным продуктом питания, исклю-

ЭР02669

чительно богатым белками и относительно крайне дешевым. Здесь помимо потребления боба в вареном виде и в качестве салата, из него же вырабатываются: молоко, сливки, масло, сыр, визига, кофе и др. продукты питания. Можно сказать, что именно соя-боб разрешил проблему питания для густо населенного бедняками Среднего Китая и юга Маньчжурии, для которых рис стоит слишком дорого.

Такое же обширное применение имеет и бобовое масло, которое употребляется в Китае, Японии и др. странах в пищу. Кроме того, бобовое масло широко применяется в технике, как смазочное масло, как осветительный материал, наконец, при производстве лака, красок, олифы, глицерина, стеарина, взрывчатых веществ, мыла, непромокаемых тканей и т. д. Вообще, во многих отраслях промышленности, бобовое масло вытеснило более дорогие льняное и конопляное масла.

Получающиеся при производстве бобового масла азотистые отбросы, ввиде жмыхов, идут на корм скоту и применяются в качестве удобрения почвы.

Усовершенствования в машинном деле и новые открытия в области химии и технологии маслянистых веществ произвели коренные изменения как в самой технике обработки бобов, так и в деле получения из них продуктов нового экономического и товарного значения.

За последнее время из бобов в Европе и в Америке стали вырабатывать консервированное молоко и сливки («Ара», «Нестле»).

Путем гидрогенизации теперь производится фабрично заводским путем переработка бобового масла в съедобное сало (Шанхайское сало). В то же время путем усовершенствования гидравлических прессов для выжимки масла, а еще более посредством метода экстракции, удалось не только добывать из бобов больший процент масла, но и получать не жмыхи — колеса по 1 п. 27 фунт. весом (как это было все время), с большим содержанием в них быстро горькнущего масла, годные только на корм скота и удобрение полей, а дробную сухую массу (шрот) с минимальным процентом в ней масла. Этот «шрот» после размола дает слегка желтоватую муку, вкусную и очень питательную, крайне дешевую, которая вполнэ пригодна, при добавлении к ней пшеничной муки, для выпечки не только простого хлеба, но даже бисквита и других кондитерских товаров. В то же время молотый шрот свободно выдерживает перевозку морем через тропики, что совершенно невозможно для жмыхов — колес обычного типа.

Простота и легкость такого превращения бобов в наиболее важные продукты питания — молоко, сало, хлеб и масло — в настоящее время открыли неограниченные возможности в области спроса и потребления Маньчжурских соя-бобов в мировом масштабе, особенно в Европе.

Уже около 10 лет тому назад французская армия заменила большую часть мясного порошка для супа продуктами соевых бобов, а также включила их в разных видах в состав регулярного пайка. В

ЭР02669

Германии ежегодно потребляется более 500.000 тонн бобов. В настоящее время бобовая мука на рынке САСШ является таким же обычным товаром, как и мука других растений. («Экономич. Бюллетень» 1927 г. № 43).

При рассмотрении вопроса о степени емкости европейских главных рынков потребления Маньчжурских зернопродуктов мы считаем нужным привести цифровые данные по этому вопросу (См. ст. Плотникова в «Эконом. Бюллетене» 1927 г. № 13) в отношении общего количества бобов и масла бобового, поступивших на рынки Англии, Германии и Голландии за последнее время: (в тоннах).

| | 1924 год | | | 1925 год. | | | 1926 год | | | 6 мес. 1927 г | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Англия | Герман. | Голл. | Англия | Герман. | Голл. | Англия | Герман. | Голл. | Англия | Герман. | Голл. |
| Соев. бобы | 123180 | 123970 | — | 161997 | 319884 | 3618 | 46358 | 281660 | 18902 | 35413 | 233634 | 1465 |
| % измен. . | 100 | 100 | — | 132 | 258 | 498 | 38 | 95 | 52 | — | — | — |
| Масло боб. | — | — | — | 24510 | 32852 | 38462 | 48370 | 14494 | 49764 | 25157 | 6725 | 31042 |
| % измен. . | — | — | — | 100 | 100 | 100 | 164 | 65 | 129 | — | — | — |

По данным «Дайрен Симбун», количество экспорта бобов в Европу за последние три года выражается в следующих цифрах (в тоннах). (Экон. Вюлл. 1928 г. № 40—41).

| | С октября 1925 г. по сентябрь 1926 г. | С октября 1926 г. по сентибрь 1927 г. | С октября 1927 г. по июль 1928 г |
|---|---|---|---|
| Экспорт Дайрена . . . | 240926.8 | 398546.6 | 557620 |
| » Владивостока | 504297.8 | 664719.9 | 770582 |
| Всего . . | 745194.6 | 1063266.5 | 1328202 |

Резкое увеличение вывоза бобов с 1925—26 г., по сравнению с цифрами в последующее время, объясняется главным образом тем, что 1925 год был годом усиленного восстановления германской маслобойной промышленности, когда в Германии вообще наблюдался факт абсолютного увеличения ввоза всех видов масляничных семян.

В итоге мы видим таким образом из приведенных данных постоянное и неуклонное развитие экспорта маньчжурских бобов и масла бобового на европейские рынки, идущее усиленным темпом.

В ближайшие годы естественно ожидать еще более энергичного развития края за счет переселенцев.

По сведениям китайского коммерческого О-ва, только в сев. части Гиринской и Хэйлунцзянской провинциях (без Барги) ожидается на 1928 год не менее полутора миллионов переселенцев из Чжили и Шаньдуня, население которых за истекший год находилось в исключительно бедственном положении, вследствие тяжелых неурожаев и

ЭР02669

военных действий («Вестник Маньчжурии» 1928 г. кн. 1. Кобзарев. Колонизация Сев. Маньчжурии и переселенческие перевозки)

С этим обстоятельством нельзя не считаться. Япония и Китай уже начали учитывать это, проводя ряд мероприятий, направленных на упорядочение, с одной стороны, развития сель. хозяйства, а с другой, на дальнейшее развитие хлебоэкспорта из страны и изучение экономического развития последней.

По имеющимся сведениям, Южно-Маньчжурская жел. дорога в 1927 г. отправила ряд специальных экспедиций в районы Маньчжурии и Монголии. Самая большая из названных экспедиций является экспедиция, во главе которой поставлен советник Ониси. Эта экспедиция уже произвела обследование северной части Хэйлунцзянской провинции. 14-го июля 1927 г. экспедиция эта выступила из Цицикара и обследовала уезды этой провинции Линь-Дянь и Бай-Цюань и другие пункты, а затем произвела обследование Эрр-кэ-шаньского района, возвратившись 8-го августа в Цицикар.

13-го августа, под руководством того же советника Ониси, выступила другая экспедиция к верховью реки Нонни для обследования юго-западной части Хэйлунцзянской провинции, т. е. одного из плодороднейших районов последней. Из Цицикара экспедиция эта прошла через Нэ-хэ, затем далее на север от Мэргена, затем повернув в западном направлении, продвинулась через лесную зону района Но-минь до подошвы Большого Хингана (Эконом. Бюллетень 1927 г. № 44).

Основной задачей как этих двух экспедиций, так и ряда других, организованных ЮМЖД и японским правительством в центральные и северные части Хэйлунцзянской и Гиринской провинций, является возможно тщательное изучение хозяйства последних и развития экономики края вообще с точки зрения возможно лучшей и выгодной эксплоатации такового в интересах Японии. Несомненно, положительные результаты таких обследований и были основой, благодаря которой особенно за последние два года мы наблюдаем усиленное строительство новых железных дорог в Сев. Маньчжурии, а равно и подготовку к проведению новых в ближайшем будущем.

Здесь в настоящее время уже частью функционируют или находятся в разгаре строительства следующие железные дороги. (См. приложен. карту).

1) линия обслуживающая бассейн р. Нонни с ее притоками.

Линия - Суйхуа - Хулан - Хайлунь - Мерген (Нунь-цзянь) — Сахалян (Хэй-хо), строящаяся на китайский капитал от Суйхуа на северном берегу Сунгари, возле Харбина, через Хулан. Здесь, начиная с 1-го марта с. г. приступлено уже к постройке 3 участка (Суйхуа—Хайлунь). Вначале здесь будут строиться в двух местах временные мосты. Всю линию на протяжении 100 миль предполагается закончить в текущем году. («Экономический Бюллетень» 1928 г. № 8).

ЭР02669

По сведениям «Шэн-цзин-щи бао» участок ветки Суйхуа-Цинь-цзя-гай Хухайской жел. дор. заканчивается постройкой. Весной 1929 года в целях облегчения сообщения будет построена ветка на Ван-Куй-нянь, протяжением в триста с лишним кит. ли, которая пойдет через Син-лун-чжэнь и Кан-цзинь-цзинь.

2) В целях установления перевозок Сев. Маньчжурского экспорта к портам Кореи, приступлено в настоящее время на японский капитал к строительству ряда сравнительно небольших жел. дор. линий, в результате чего установится связь: Сейшин-Енки-Дунхуа-Гирин-Вучан-Харбин (Суйхуа) и далее до Сахаляна.

В этой цепи жел. дор. линий лин. Гирин-Дунхуа, длиной 211 километров, уже построена. Работа усложнялась проводкой ее по гористой местности, где приходилось строить ряд мостов и 4 туннеля (М. Кинней — Маньчжурия в 1927 г. «Кит. Эконом. Журнал» 1928 г. кн. 2).

3) Мукден-Хайлин-Гирин — линия, при помощи продолжения ее через Гирин-Вучан-Харбин — предоставит возможность без перегрузки с ширококолейной КВЖД, везти грузы из бассейна р. Нонни как в Дайрен, так и в порты Кореи (л. Мукден-Антун).

Часть линии (Мукден-Хайлин) уже функционирует. На линии Гирин-Хайлин, уже ведутся работы для тоннеля Цайгуаньшань.

4) линия Куанченцзы-Фуюй (Бодунэ) — Аньда (ст. КВжд) — Пайгуан-Мерген (проект утвержден и разработан) для отвлечения грузов с бассейна р. Нонни и Хэйлунцзянской провинции на ЮМЖД, без перевалки грузов.

Одновременно с указанными под п. 2—4 жел. дор. линиями, организуемыми на японские капиталы и в интересах Японии, китайское правительство проводит для эксплоатации того же района линию:

5) Таонан-Ананьчи-Цицикар-Мерген (Нунцзян). Здесь почти совершенно закончена часть пути Ананьчи-Таонань. На месте скрещения с КВЖД (ст. Ананьчи) предполагается сделать туннель или мост через полосу отчуждения КВЖД для связи с веткой на Цицикар. Строится на китайский капитал.

Новая линия, начинающаяся от Цицикара, направляется на северо-восток, проходя по равнине левого берега р. Нонни; на расстоянии 198 миль от КВЖД она будет перекрещиваться с предполагаемой новой главной линией Харбин-Сахалян. Направляясь далее и поднимаясь по Малому Хинганскому перевалу, она достигнет Айгуна (52 мили) и позднее Сахаляна, отстоящего на расстоянии еще 30 миль.

Линия Таонань-Ананьчи создает возможность эксплоатации как рессурсов восточной части внутренней Монголии, так и обширных девственных лесов Хингана.

После окончания на этой магистрали участка Цицикар-Мерген, будет установлена возможность вывоза грузов из района р. Нонни на юг в китайские порты — Гулутао, Шанхайгуань и Таку по линии Таонан-Кайтун-Ляоюан-Тунляо-Чанву-Такушан-Гулутао,

ЭР02669

Хабаровская краевая научная

1-го сентября 1927 г. состоялось заседание Сыпингайского О-ва японокитайских хлебных экспортеров, при чем рассматривался вопрос о тарифном соглашении прямых Сыпингай-Таонаньской и ТаонаньАнаньчийского жел. дор. сообщений, а также вопрос о необходимости понижения их тарифов на предмет соперничества с Владивостоком.

Совещание это между прочим отметило следующее: (см. Эконом. Бюлл. 1924 г. № 42) «И при проведении в жизнь соглашения о прямом сообщении получается большая разница в ставках против тарифа на грузы в направлении на Владивосток».

Так «тариф при отправлении грузов из Таонаня через Сыпингай на Дайрен выше, чем при отправлении с главных станций С.-Т. и Т-А. на Владивосток», напр. с 1 тонны: бобы:

со ст. Ананьчи . . . . . на 60 сен.
со ст. Тайлай . . . . . на 85 сен.

Поэтому если Управления С-Т., Т-А., и ЮМЖД не подумают о снижении действующих ставок тарифа, то большая часть грузов, начиная от Талая до Байгэнцзы, дойдя до ст. Таонань, направится в направлении на Владивосток».

Для нас не представляет сомнения, что вопрос об установлении между названными двумя дорогами соглашения о снижении тарифных ставок на транзитные хлебные грузы есть дело ближайшего будущего.

В результате же такого соглашения опасность соперничества с Владивостоком будет дорогами устранена, к их общему удовольствию.

В настоящее время, пока еще не проведена до конца ж. д. линия Цицикар-Сахалян, на колесной дороге, соединяющей эти города, работает более 300 авто-машин мелких собственников, обслуживающих движение здесь пассажиров и грузов. Весь перегон в 500 с лишним килом., они покрывают всего лишь в 2 дня, с ночлегом в Мергене. Стоимость поездки в один конец для пассажира обходится около 30 даянов.

Район обслуживания автомашинами здесь очень велик: на север от Цицикара более оживленный, по тракту Цицикар—Мергень—Сахалян, (Айгунь); на Амуре свыше 500 килом.; на запад до границы Монголии почти на 150—200 килом. и на восток до станций Сяохаоцзы и Ламадянцзы около 60 кил.

За последнее время в том же районе все более развивается тракторное дело. Владельцы имеющихся здесь в значительном количестве тракторов принимают работу по вспахиванию земли и по уборке хлеба с полей за известную договорную плату от площади земли.

За последнее время КВЖД подготовляет организацию подвоза грузов к линии железной дороги при посредстве тракторов, которыми предполагается возить целые составы особых грузовых платформ-вагонов (Экономич. Бюллетень 1928 г. № 13—14).

По сведениям «Китайского Экономич. Бюллетеня», Хэйлуньцзянское провинциальное правительство отпустило 6.200.000 долларов на

ЭР02669

постройку железной дороги Цицикар-Кэшань. К работе уже приступлено.

6) В целях эксплоатации нижней части долины р. Сунгари с ее притоками и северо-восточной части Гиринской провинции, японцами разработан и утвержден план строительства, в ближайшее при том время, жел. дор. магистрали — Сейшин-Кайней-Иенки-Нингута-Сяньсин (И-лань) — Фу-цзинь-Суйюань.

Линия эта намечена определенно, кроме обслуживания районов по которым будет проведена, — для конкуренции с Уссур. жел. дорогой и с возможностью вывоза Сунгарийских грузов сев. Маньчжурии по р. Амуру.

7) В целях конкуренции с Уссур. жел. дорогой проводится продолжение частной Мулинской жел. дорожной ветки на Лишань-Ху-линь (против Имана), для вывоза грузов на Кит. Вост. ж. дор. с западной и северной частей района, окружающего о. Ханка.

8) По сведениям «Харбин Ницн-Ницн», в последнее время властями и влиятельными лицами Хайлина, Нингуты и Дунцзиньчена поднят проект постройки Хай-дунской линии от Айлина до Дунцзиньчена. Уже составлен устав, состоящий из 41 параграфа, организации акционерного о-ва народной жел. дороги, с капиталом 1.500.000 долл. Число акций 15.000, из них Хайлину приходится 10.000 акций, а остальные 5.000 берет Нингута.

Общее протяжение линии между Хайлином и Дунцзиньченом равняется 120 кит. ли.

Местность эта богата лесными материалами и хлебными злаками, как то: бобы, пшеница, гаолян, чумиза и др., которых гораздо больше, чем на восточной линии.

Определяют, что с постройкой этой новой линии разовьется Нингутинский рынок и Хайлинский край.

Приведенные нами выше данные показывают, как интенсивно за последние два года разрабатывался китайским и еще более японским правительством (и непосредственно, и через Ю. М. Ж. Д.) вопрос о мерах и способах эксплоатации Сев. Маньчжурии.

Не представляет ни малейшего сомнения, что постройка всех указанных нами новых жел. дорог в Сев. Маньчжурии будет иметь ближайшим своим последствием ослабление перевозоспособности КВЖД., особенно в восточном направлении, на Эгершельд.

Именно, линия Таонань—Цицикар, кроме вывоза грузов с долины р. Нонни, отвлечет на себя грузы на запад от ст. Аньда. То же влияние на Харбинский узел будет иметь линия Гирин—Харбин. Наконец, линия Сейшинь—Нингута—Сяньсинь отвлечет значительное количество грузов с восточной части К. В. Ж. Д.

Насколько велика заинтересованность Японии в экономическом воздействии на Сев. Маньчжурию, это уже видно из общей цифры капитала, помещенного японцами в различных предприятиях этой страны.

ЭР02669

Согласно данным «Ничиро-Цусин», общая сумма японского капитала в Маньчжурии к маю 1928 г. уже достигла 1.353.000.000 иен. По отдельным предприятиям эта сумма распределяется следующим образом: (в тысячах иен): («Экон. Бюлл.» 1928 г. № 24)

| | |
|---|---|
| Японские предприятия в Маньчжурии . . . . | 549.000 |
| Ссуды банков . . . . . | 286.000 |
| Займы частных обществ и частных лиц . . . | 200.000 |
| Госимущество, земли, здания и суда . . . . | 151.000 |
| Ссуды общества Тоио Такусику Кайша . . . | 42.000 |
| Ссуды Восточного колониального общества, выданные помимо банков . . . . . | 35 000 |
| Вложение японского капитала в смешанные китайские предприятия . . . . . | 34.000 |
| Вложение японского капитала в предприятия, которые имеют свои главные конторы в собственно Японии . . . . . | 31.000 |
| Прочие . . . . . | 25.000 |
| Итого . . | 1.353.000т. иен |

Главнейшей целью деятельности японцев в Маньчжурии является, кроме развития там своей промышленности, еще скупка земель и вселение избытка своего населения.

Насколько можно видеть по японским же данным (см. И. С. Горшенин — «Земельная аренда японцев в Маньчжурии» — «Вестн. Маньч.» 1928 г. кн. 7 стр. 4 след.) в рассматриваемом районе японцами тайно скуплено значительное количество земельных участков; при чем наиболее крупными капиталистами, направляющими огромные силы и средства на скупку земель, являются ЮМЖД и «Тотаку».

Так ЮМЖД., через подставных лиц, скупила земельных участков в Маньчжурии в общем более 3820 му (1 му=135 саж.). «Тотаку», также через посредство других лиц, скупило более 55.850 му. Обществом «Тосио дзицугио» скуплено 570,5 гектаров и т. д.

Общая площадь земельных участков, скупленных японцами в Маньчжурии (не считая мелких участков, приобретенных частными лицами — корейцами и японцами), определяется в 138.948 цио (1 цио =0,82 гектара).

Одновременно с такой скупкой земель, за последнее время огромные размеры приняло переселение корейцев в Сев. Маньчжурию.

По данным отчета г. Сигимура, чиновника корейского ген.-губернаторства (заведомо преуменьшенным), в настоящее время переселилось корейцев:

В Гиринскую провинцию — 440,450 чел.
» Мукденскую » — 170,180 »
» Хайлуньцзянскую « — 50,60 «

В 1927 г. в Маньчжурию переселилось корейцев около 15.600 чел.

ЭР02669

В 1928 г. ждут переселения в удвоенном размере.

Японцев же иммигрировало в Маньчжурию, по сведениям оффициоза Ю. М. Ж. дороги (см. «Маньчжурия Дэйли Ньюз» 1927 г., 27 декабря) более 200.000 человек. Общее же количество переселенцев японско-подданных насчитывается до 1.200.000 человек.

Это обстоятельство должно заставить нас в ближайшее время заняться, по примеру Японии, возможно тщательным изучением современной Маньчжурии с точки зрения ее экономических возможностей, развитием сел. хозяйства переселенцами и выявлением путей и способов интенсификации экспорта Сев. Маньчжурских грузов транзитом через Приморье.

В этом отношении отметим здесь следующее:

1) *Приханкайский район* (Мишаньсянский и Хуличьсянский уезды).

Согласно данных Владивостокского коммерческого агентства (УКА) Уссур. жел. дор. вывоз бобов из этих районов грунтовыми дорогами на Уссурийск. жел. дор. транзитом через Эгершельд выразился за последние годы в следующ. цифрах (в тоннах).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1923—1924 | операцион. | год— | 11141 |
| 1924—1925 | » | » — | 21743 |
| 1925—1926 | » | » — | 33600 |
| 1926—1927 | » | « — | 49400 |

При этом главнейшими перевалочными пунктами на Усс. ж. дор. для этих грузов (почти исключительно соя-бобы) служили след. станции (в тоннах);

| | 1923 24 г. | 1924- 25 г. | 1925—26 г. |
|---|---|---|---|
| Ст. Мучная . . | 2.252 | Свед. нет | 4.448 |
| » Евгеньевка . . | 2.975 | 2.044 | 5.695 |
| » Шмаковка . . | 376 | 697 | 2.121 |
| » Уссури . . . | 1.365 | 50 | 3.249 |
| » Прохаско . . | 276 | 704 | 232 |
| » Турий Рог . . | 2.596 | 17.483 | — |

Резкое повышение ввоза к нам Приханкайских грузов с 1925—26 года объясняется отменой обязательного требования от экспортеров получения лицензий на транзитные грузы, идущие из Сев. Маньчжурии грунтовыми дорогами на Уссурийскую железную дорогу.

Необходимо отметить, что Мулинская ветка КВЖД. оттягивает на себя из района Мишаньсяньского уезда более половины всех грузов, вывозимых отсюда на экспорт заграницу (лес, зернопродукты). По крайней мере, из приводимых ниже цифр, несомненно, следует, что работа этой ветки до известной степени отразилась на резком увеличении продуктивности работы Восточной части КВЖД за последние годы.

ДВГНБ

ЭР02669

Всех грузов передано на Эгершельд с Восточной части КВЖД (По данным Харбинского а-ва Уссур. жел. дороги) (в тоннах).

1924—25 г. 178.360—100%
1925—26 г. 279.917—157%
1926—27 г. 409.728—231%

Закончившаяся постройка железно-дорожной ветки от ст. Мучная Усс. ж. д. до ст. Турий Рог, несомненно, повысит не только развитие рисо- и бобосеяние у нас, на юг от ст. Ханка, не менее, чем на 300—400% против прежнего, но равно вызовет резкое повышение экспорта зернопродуктов из Мишаньсяньского уезда Гиринской провинции, увеличив район обслуживания грузов более, чем вдвое, что повлечет за собою уже на первое время увеличение потока экспортных грузов на Эгершельд минимум на 25—30 тысяч тонн.

Особенно энергично за последние два года развивается земледелие, гл. образом культура бобов, в Хулиньсянском уезде, в районах долины р. Му-линь-хэ и Жао-хэ. Причина этому—усиленный спрос бобов со стороны экспортеров, в том числе и нашего Дальгосторга. К сожалению, экономическое состояние сел. хозяйства в Хулиньском районе до настоящего времени остается почти совершенно не обследованным, несмотря на весьма существенное его значение для нас, особенно в вопросе о развитии оттуда транзитного экспорта зернопродуктов через Эгершельд.

*Китайское Приамурье.*

Прилегающая к р. Амуру часть Сев. Маньчжурии по своим топографическим и экономическим условиям может быть разделена на районы: а) р. Уссури, б) р. Сунгари, в) район севера Хэйлунцзянской провинции и г) район Барги смежно с притоком Амура р. Аргунью.

Что касается района Сев. Маньчжурии, примыкающего к бассейну р. Уссури, то здесь мы замечаем тесное с нами соприкосновение кит. населения бассейна р. Уссури на всем протяжении от о. Ханка до устья, причем с каждым годом здесь все более увеличивается экономическая связь этого района с Уссур. жел. дорогой и с нашим Приморьем вообще. С каждым же годом здесь развивается сел. хозяйство, благодаря усилению переселенческого движения китайцев-земледельцев в этот район. Особенно благодаря почвенным условиям, велики здесь перспективы в деле развития рисо—и бобосеяния.

Стремление японцев захватить Хулиньсяньский район в сферу своего экономического воздействия путем материального содействия проведению здесь двух жел. дор. (Имяньпо-Сяньсин-Суйюан и Мулинь-Мишань-Хулинь, см. выше) заставляет нас обратить здесь заблаговременно внимание на дальнейшее укрепление нашего экономического контакта с означенным районом, как посредством оказания содействия делу развития экспорта и импорта, так специально путем планомерного развития сети колесных подъездных путей от погранич-

ЭР02669

ных торговых пунктов к станциям Уссур. жел. дороги и колонизации наших приграничных здесь районов переселенцами.

Что касается района сев. части реки Сунгари, то здесь пока наш экономический контакт лишь намечается и нуждается в установлении специальных мер и средств для его развития.

Для нас представляет здесь интерес лишь северная часть Нижне-Сунгарийского района, которую мы определяем от известных Сяньсинских перекатов, около 30 килом. длиной и глубиной не более $2—2^1/_2$ футов.

Сунгарийский район южнее от Сяньсина определенно находится в зависимости от Харбина и КВЖД.

До 1924 года наблюдался все развивающийся вывоз хлебопродуктов из Сунгари по Амуру до Хабаровска, даже до Николаевска, причем вывоз этот в 1924 году составил около 32.500 тонн.

Значительно облегчало успех экспорта и то обстоятельство, что фрахты хлебных грузов были тогда очень дешевы (по течению).

Так еще в 1923 году А. Г. П. взимало за перевозку бобов от Харбина до Хабаровска по IV-й категории грузов 5 р. 59 к., от ст. Сусутунь—3 р. 10 к. с тонны, причем фрахт этот давал доход.

С января 1924 г. было китайским правительством дозволено плавание пароходов и прочих судов по Сунгари лишь под китайским флагом; причем с 1926 г. перевозки по Сунгари стали обслуживаться исключительно китайскими п/х обществами, из которых на первом плане стоит преобразованное из «Утун»—«Северо-Восточное гос. пароходство».

Одновременно с запрещением плавания по р. Сунгари судам под флагом СССР продвижение экспортных хлебных грузов на Амур и Сунгари было заторможено применением здесь строгих наших таможенных правил к товарам иностранного происхождения и требования от экспортеров каждый раз получения лицензий на вывоз из Сунгари экспортных хлебных грузов на нашу территорию.

В итоге в настоящее время по Сунгари хлебные грузы продвигаются лишь вверх по течению, на Харбин.

На реке имеется ряд хорошо оборудованных пристаней с постоянными на них скупщиками зернопродуктов от крупных китайских и европейских фирм, с собственными складочными помещениями для зернопродуктов, главным образом бобов.

Рассмотрение этих пристаней на р. Сунгари мы начнем с находящейся в районе знаменитых перекатов пристани и города (Сяньсин) Илань вблизи устья р. Муданьцзяна (от Харбина 300 килом. от Хабаровска 545 километров).

Здесь в значительном количестве производится скупка хлеба (бобов). Постоянно работают представители фирм: Восточно-Азиатск. Ко, Сибирской Ко, Соскин и Ко, Дальгосторга, из китайских фирм: Тенди, Тян-фын-дян и др.

Район находится в состоянии интенсивного заселения, хотя колонизационный фонд его еще далеко не использован.

ЭР02669

Пристань Танванхэ (от Харбина 338 кил. от Хабар. 500 кил.

Хлебных излишков дает более 100 т. тонн по району, из них до 70 тыс. тонн скупается хлебными фирмами для экспорта.

Пристань Цзямусы (от Харбина 387 кил. от Хабар. 451 кил.).

Тяготеющий к пристани район дает богатые урожаи бобов, пшеницы, гаоляна, просовых.

Усиленная колонизация района за последние два года, несомненно, повысит почти вдвое площадь посева, особенно бобов.

Как и в других нижне-сунгарийских районах, местный хлебный рынок находится в руках нескольких крупных фирм. Из экспортных фирм наиболее крупные операции делали Сибирская Ко, Дальгосторг, Кабалкин, Восточно-Азиатская Ко. Все операции здесь, как и всюду на Сунгари, производятся на «дяо«.

Общий грузооборот бобов и пшеницы равняется 726 тыс. тонн.

Пристань Сусутунь (от Харбина 430 кил., от Хабар. 450 кил.) около гор. Хуачуань. Грузооборот пристани 211 тыс. тонн бобов и пшеницы.

Пристань Саньчжэнь (от Харб. 466 кил. от Хабар. 375 кил.).

Уже имеется 7 кит. фирм, производящих скупку зерна; причем за год вывозится отсюда до 7000 тонн бобов.

Пристань Фугдинь (от Харбина 530 кил., от Хабар. 306 лил.).

Здесь занимаются скупкой зернопродуктов до 75 китайских фирм, причем каждая фирма (как это практикуется на всех остальных пристанях) имеет специальные участки для хранения зерна с находящимися на них складами-зернохранилищами, саманными и глинобитными, емкостью от 3—4, 5 тыс. тонн. Имеются и представители от ряда европейских экспортных фирм (Восточно-Азиатск. Ко, Сибирская Ко, Соскин и Ко.).

Общий грузооборот за навигацию 1926 года был: бобов 500.000 тонн и пшеницы до 100 тыс. тонн.

Пристань Лахасусу (от Харбина 610 кил., от Хабар. 230 кил.).

Последняя на Сунгари до впадения ее в Амур, непосредственно соединена с гор. Линцзян (Тунцзян). Особенно усилилось расселение здесь в районе переселенцев с юга за 1926/27 год.

Хлебных излишков за сезон 1926—27 года дал более 100 тыс. тонн, главным образом бобов, из которых 300 т. пуд. отправлено было водой в Харбин.

Мы видим, таким образом, что на всех перечисленных пристанях имеются хорошо организованные закупочные аппараты для приобретения экспортных грузов, которые, несомненно, раз только откроется здесь возможность продвижения транзитных грузов через Амур на Хабаровск и далее по Усс. ж. д. до Владивостока скоро и дешево, не упустят случая воспользоваться этим обстоятельством в целях удешевления своих перевозочных расходов.

До мировой войны 1914-1918 года районы, прилегающие к нижнему участку Сунгари, за Сяньсином, тяготели больше к Амуру, чем

ЭР02669

к Харбину. Вывоз грузов, особенно зернопродуктов, направляяся по течению р. Амура на Хабаровск, Николаевск и далее к морю.

Начиная с 1928 года, открылась вновь полная возможность усиленного развития вывоза из китайского Приамурья транзитных грузов водой до Хабаровска и Николаевска.

Дело в том, что приказом от 17-го Декабря 1927 года № 187 Наркомторг установил новый порядок транзита товаров из стран, состоящих в договорных отношениях с СССР через территорию Советского Союза по открытым для транспорта путям, в том числе: из Китая, Монголии и Японии, по рр. Амуру и Сунгари на Хабаровск и на Владивосток или на Николаевск на Амуре.

По новым правилам из означенных стран допускается безлицензионный, без свидетельства о происхождении и без ограничения какими либо контингентами транзит товаров, за исключением грузов, не допущенных к транзиту через Владивосток и Николаевск на Амуре.

Таким образом, особенно в связи с состоявшимся недавно соглашением о порядке судоходства по реке Амуру, транзит сев.-маньчжурских зернопродуктов получает полную возможность продвижения заграницу водным путем по р. Амуру до Хабаровска или даже Николаевска.

В настоящее время до открытия р. Амура для перевозки по нему транзитных грузов транспортирование последних водой по Сунгари против течения на Харбин, не говоря уже о длительности передвижения (из-за мелководья, перекатов и проч.) влечет и влекло за собою для экспортеров весьма ощущительные расходы по фрахту и перегрузке. При этом определенно выявилось за последние два года стремление объединенного п/х общества на р. Сунгари повысить ставки на провоз хлебных грузов по Сунгари на Харбин против течения.

Как и в прошлом году, большинство буксирных и пассажирских пароходов на р. Сунгари состоит в этом году в синдикате, именующемся «Северо-Восточный Пароходный Синдикат». В составе этого синдиката находятся: Северо-восточное госпароходство, Речной транспорт северо-восточной эскадры (бывший флот КВЖД) пароходство «Фын-Тен» (Сон-хо-шин) и «Тун-я» (Вануйтин). Из синдиката лишь вышло пароходство «Ху-бин».

Стоящий в стороне от синдиката флот частных владельцев с присоединением к нему пароходства «Ху-Бин» постройкой новых судов и барж увеличивает свой тоннаж на 470 тыс. тонн и будет равен 1490 тысяч пудов.

Согласно утвержденным тарифным пароходным ставкам 1928 года (См. Экономич. бюлл. 1928 г. № 13-14) мы получаем следующий расчет стоимости перевозки бобов с отдельных станций р. Сунгари до Харбина-пристань, не считая всех остальных расходов по перегрузке и нагрузке, береговых и путейских и проч. (в центах) зернопродуктов:

ЭР02669

| До Харбина от пристани | Расстояние от Харбина | Хлебные грузы (бобы) с 1 пуда | с 1 тонны |
|---|---|---|---|
| Саньсин . . . . | 300 килом. | 15,0 цента | 9.30 цен. |
| Таванхэ . . . . | 338 ,, | 16,1 ,, | 9.92 ,, |
| Цзямусы . . . . | 387 ,, | 18,0 ,, | 11.16 ,, |
| Сусутун . . . . | 480 ,, | 20,5 ,, | 12.71 ,, |
| Синчэнчжэн . . . | 466 ,, | 23,0 ,, | 14.26 ,, |
| Фугдин . . . . | 531 ,, | 24,0 ,, | 14.88 ,, |
| Лахасусу (Тундзян) | 610 ,, | 27,5 ,, | 17.05 ,, |

В настоящее время себестоимость провоза бобов с пристаней р. Сунгари через Харбин-пристань до Эгершельда или Дайрена определяется следующими слагаемыми:

А. Стоимость провоза 100 килограмм бобов от ст. Харбин-Пристань до Эгершельда франко трюм парохода (в коп. зол.)

(См. справочник по Маньчжурии и КВЖД 1927 г. стр. 398)

| | | |
|---|---|---|
| Провозная плата. . . . . | 152,93 | коп. зол. |
| Дополнительные сборы. . . | 7,63 | ,, ,, |
| Сборы пограничн. а-ва . . | 5,50 | ,, ,, |
| Портовые сборы. . . . . | 30,15 | ,, ,, |
| Итого за 100 килогр. . . | 196,21 | коп. зол. или |
| За 1 тонну . . . . . | 19,62,1 | коп. зол. |

Б. Стоимость провоза 100 кил. бобов от ст. Харбин-пристань КВЖД до Дайрена франко трюм парохода в зол. коп.

| | |
|---|---|
| Для КВЖД (провозн. плата и допол. сборы . . . . | 69,85 |
| ,, ЮМЖД (провозн. плата, дополн. и портовые сборы | 147,55 |
| Итого 217,40 к. или с 1-й тонны . . . . . | 21 р. 74 к. |

Таким образом стоимость провоза тонны бобов от отдельных ст. р. Сунгари через Харбин-пристань КВЖД до Эгершельда или Дайрена франко трюм парохода выражается в следующих цифрах в коп. зол. (считая 1 даян=0,73 иены=70,81 коп. зол.)

| Название стан. | до ВЛАДИВОСТОКА. По Сунг. до Харб. | От Харбина до Эгерш. | ВСЕГО | до ДАЙРЕНА. По Сунгари до Харбина | От Харбина пристань до Дайрена | ВСЕГО |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Саньсин . . . | 656,4 | 19 р. 62,1 к. | 2618,5 | 656,4 | 21 р. 74,0 к. | 2830,5 |
| Танванхэ . . | 702,3 | ,, | 2664,4 | 702,3 | ,, | 2877,3 |
| Цзямусы . . . | 790,1 | ,, | 2752,2 | 790,1 | ,, | 2964,1 |
| Сусутун. . . . | 899,5 | ,, | 2861,9 | 899,8 | ,, | 3073,8 |
| Сань-чжэнь. . | 1009,6 | ,, | 2971,7 | 1009,6 | ,, | 3183,6 |
| Фугдинь . . . | 1153,5 | ,, | 3115,6 | 1153,5 | ,, | 3327,5 |
| Лахасусу. . . | 1207,1 | ,, | 3169,2 | 1207,1 | ,, | 3381,1 |

Кроме того, при отправке бобов с пристаней р. Сунгари в Харбин китайская таможня взыскивает пошлину в размере таможенных лян 16,246 за каждую 16,13 тонны (1000 пуд.) бобов (1 лян=около 2 иен).

ЭР02669

Ставки таможенной пошлины при вывозе интересующих нас продуктов на экспорт — следующие:

Бобы: на Дайрен Т. Д. 0,060 за пикуль = Т. Д. 16,246 за 16,13 тонны нетто

на Эгершельд Т. Д. 0,040 за пикуль = Т. Д. 10,830 „ » »

Масло на Эгершельд Т.Д. 0,200 за пикуль = Т.Д. 54,152 „ » »

Жмыхи на Эгершельд Т.Д. 6,318 за 16,13 тонны.

Помимо таможенной пошлины, сунгарийские бобы облагаются попудно плесным сбором в следующем размере:

1) при следовании в Харбин с пристаней верхнего плеса — там. лян 1,350 с каждых 16,13 тонны

2) при отправке в Харбин с нижних пристаней (за Саньсином) — там. лян 2,700.

Береговой сбор обходился в навигацию 1927 года в 46 дол. 50 центов с каждой тонны плюс 20% добавочного сбора.

При отправке прибывающих в Харбин сунгарийских бобов на экспорт КВЖД. считает за перевалку груза по зол. руб. 8.50 с вагона весом брутто 16,34 тонны. (Вестн. Маньч. 1927 г. № 7 стр. 8).

Из сказанного, таким образом, представляется возможным сделать следующие основные выводы, в отношении Сунгарийского района:

1) Опыт довоенного времени определенно показал полную возможность вывоза из Сев. Маньчжурии с пристаней р. Сунгари по р. Амуру до Хабаровска, с перевалкой там в вагоны Усс. ж. д. хлебных транзитных грузов на Эгершельд, при чем стоимость провоза этим путем хлебопродуктов обходилась экспортерам много дешевле, чем через Харбин по КВЖД.

2) Закупочный аппарат, в лице как местных китайских фирм, так равно агентов от крупных европейских экспортеров (Сибирская Ко, Соскин и Ко., Восточно-Азиатская Ко., Вассард и др.) в настоящее время регулярно работает по всем главным пристаням р. Сунгари.

3) Формальная возможность использования экспортерами дешевизны и удобств провоза транзитных хлебных грузов с Сунгари по Амуру до Хабаровска ныне достигнута путем распространения в Амурском районе на транзитные грузы, перевозимые гужем и водой из Сев. Маньчжурии, существующих правил безлицензионной перевозки их, под специальным лишь контролем таможенной охраны, какие ныне применяются при перевозке транзитных хлебных грузов от ст. Турий Рог, Уссури и Прохаско на Владивосток.

4) Перевозка транзитных хлебных грузов с р. Сунгари может быть оборудована посредством учреждения регулярных пароходных транзитных рейсов от ст. Лахасусу на р. Сунгари до Хабаровска. В случае невозможности, в силу тех или иных причин, захода наших пароходов за транзитными грузами на р. Сунгари, или китайских в Хабаровск по р. Амуру,—те же задания могут быть выполнены путем создания на нейтральной зоне р. Амура, против р. Сунгари, постоянной якорной пристани для причала здесь плывущих с р. Сунгари барж

ЭР02669

с транзитными хлебными грузами. Баржи эти с якорной пристани будут экспортироваться АГП до Хабаровска для перевалки здесь транзитных грузов в вагоны и дальнейшей отправки на Эгершельд. Из Хабаровска пустые баржи, или груженые транзитными же импортными (для Сев. Маньчжурии) товарами, будут транспортироваться нашими пароходами обратно до якорной пристани. Доставка оттуда барж до пристани Лахасусу, или иной на р. Сунгари уже не представит затруднений.

5) Как показал опыт Эгершельда, транзитные операции с хлебными грузами, настойчиво требуют создания «экстерриториального» района, на подобие транзитной части на Эгершельде, в области перевалки транзитных грузов, где экспортеры были бы в состоянии производить необходимые работы по перевалке, переработке, кантарке и проч. транзитных грузов, без выполнения при этом каких-либо таможенных обрядностей, необходимых при выпуске товаров на внутренний рынок СССР.

И по местным, и экономическим условиям является вполне возможным создание такой транзитной части на берегу Амура в Хабаровске, вблизи Усс. ж. д.

6) Создание такого перевалочного транзитного пункта в Хабаровске, при наличии которого будет возможным и удобным продвижение из Сев. Маньчжурии транзитных грузов с Сунгари через Хабаровск на Эгершельд, стоит одновременно в тесной зависимости с необходимостью организации для экспортеров, особенно китайцев, дешевого кредита под отправляемые ими по Амуру на Уссур. жел. дор. транзитные грузы. Необходимо при этом заблаговременно озаботиться об установлении кредитования такового из $^0/_0$ во всяком случае не выше того, какой является нормальным при кредитовании сунгарийских грузов в Харбине.

7) Вместе с тем представляется настоятельно необходимым создание специальной закупочной организации для транзитных хлебных грузов Сев. Маньчжурии с филиалами и складами ее в с. Мих.-Семеновском или против устья р. Сунгари и в других местах для выполнения здесь закупочных и складочных операций с транзитными грузами зимой и отправки весной на Хабаровск-транзитную пристань. Создание агентур такой организации и по пристаням р. Сунгари, крайне необходимо.

Главной задачей такого о-ва, как объединенной советской организации на ДВК для ведения операций в интересах развития транзита через Эгершельд и финансового оживления Хабаровска и Владивостока, должно являться всяческое содействие привлечению транзитных грузов на Эгершельд, как путем развития закупочных операций от своего имени, так равным образом принятия на себя поручений от грузохозяев по покупке и продаже партий их транзитных грузов с оказанием им содействия в выдаче подтоварных ссуд и выполнения прочих кредитных, складских и комиссионно-ссудных поручений, а равно совершение других операций торгово-промышленного характера с транзитными грузами.

ДВГБ

ЭР02669

В то же время задачей о-ва должна быть разработка ряда мероприятий, направленных к обеспечению за Эгершельдом дальнейшего притока грузов из Сев. Маньчжурии и развитию товарооборота последними с заграничными организациями Европы, Америки и Японии.

Указанные разнообразные операции, введенные в круг работ проектированного о-ва представляют ту особенность, что все они относятся исключительно к транзитным грузам, следовательно стоят совершенно обособленно от экспортных и импортных операций для внутреннего рынка СССР.

Такая изолированность, обособленность всех операций проектируемого акц. о-ва от района деятельности нашего внутреннего рынка, совершение их, так сказать, вне территории СССР должна являться в условиях нашей экономической жизни на ДВ, при наличии экономической борьбы между Владивостоком и Дайреном, основанием освобождения капиталов о-ва, его операций, доходов, имущества, предприятий и оборотов, а также выдаваемых акционерам дивидендов и распределяемой прибыли от обложения какими-либо государственными и местными налогами, пошлинами и сборами, каковыми облагаются лица и предприятия, работающие на внутреннем рынке СССР и для внутреннего рынка нашей республики.

Проектируемое общество должно представлять собою экономический и финансовый центры, являясь базой для содействия дальнейшему развитию транзитных операций и товаро-финансовому оживлению Хабаровска и в особенности Владивостока, как будущего рынка транзитных грузов.

В то же время одной из существенных задач проектируемого общества должна быть разработка мероприятий, направленных к обеспечению дальнейшего притока по р. Амуру из Сев. Маньчжурии транзитных грузов и развитие товарооборота последними с заграничными торговыми центрами — Европы, Японии и Америки.

До последнего времени работу по привлечению транзитных грузов брали на себя некоторые государственные организации, при чем участие их в означенной области выражалось почти исключительно в тарифных мероприятиях и снижении накладных расходов экспортеров по перевалке и складским операциям.

Лишь Дальгосторг за последнее время выступил на маньчжурском рынке в целях закупки бобов и продуктов их переработки, с дальнейшим вывозом их заграницу через Владивосток. Закупочные его операции совершались и совершаются по линии КВЖД, на станциях р. Сунгари и в районе о. Ханка. При этом в своей практической деятельности на харбинском рынке Дальгосторг преследовал и преследует специальные задачи, существенно отличающиеся от тех, какие ныне остро выдвинулись в деле экономического строительства транзита сев. маньчжурских грузов по р. Амуру. Именно, основной задачей закупочных операций Дальгосторга в с. Маньчжурии, почти исключительно в районе тяготения последнего к КВЖД, является привлечение на Эгер-

ЭР02669

шельд хлебных грузов с тех пунктов, откуда они имеют тенденцию ухода на Дайрен, или откуда они отвлекаются в южном направлении, благодаря специально принимаемым в этом отношении мерам со стороны Южно-Маньчжурской жел. дороги и фирмы «Кокусай Унью».

Вышеуказанные особенности в самом характере и задачах работы Дальгосторга в Сев. Маньчжурии с транзитными грузами в то же время лишают его возможности взять на себя работу по развитию закупочных операций с транзитными грузами по р. Амуру. Потому особенно резко и выявляется необходимость создания в этих целях специальной организации для содействия делу развития транзитных операций по р. Амуру и его притокам и привлечению отсюда потока грузов на Эгершельд.

Что касается Приамурского района Хэйлуньцзянской провинции, то здесь мы отметим следующее:

Сравнительно недавно район этот, богатый плодоносной землею, был очень слабо заселен, при чем сельское население ютилось поближе к небольшому количеству имеющихся здесь городов и местечек.

Средствами сообщения были почти исключительно гужевые пути.

За последние 2-3 года картина резко изменилась, благодаря массовому, прямо стихийному переселению сюда сотен тысяч семейств крестьян-землеробов из районов, охваченных военными событиями.

Несомненно, провинция эта в настоящее время переживает момент крупного развития в ней сельского хозяйства и количественного увеличения продуктов сельского хозяйства, особенно бобов, гаоляна и пшеницы, на экспорт. Подтверждением этому, между прочим, является усиленный спрос сельских хозяев этого района на тракторы и прочие усовершенствованные сельско хозяйственные орудия.

По единодушному утверждению ряда лиц, изучавших экономику данного района, неизбежно в ближайшие годы колоссальное развитие здесь сельского хозяйства особенно, благодаря проведению от Харбина до Сахаляна, так называемой Хухайской жел. дороги.

Новая дорога примыкает к КВЖД на бывшей Сунбейской ветке на 4-5 килом. от ст. Метайцзы, где имеется станция Хухайской дороги через Сунпу. Окончание ее (до Сахаляна) предполагается не позднее начала 1929 года.

Тариф новой дороги устроен так же, как тарифы остальных китайских правительственных жел. дорог, с той разницей, что ставки всех классов несколько повышены.

Ставки эти с тонно-километра по IV классу по-вагонно отправки равны 4,0 центов. Кроме того, взыскиваются дополнительные сборы по нагрузке и выгрузке — 3,6 цента с тонны. Основной груз дороги — хлеб (бобы) перевозятся по IV классу.

Не будет преувеличенным предположить, по мнению специалистов, что Хухайская ж. дорога уже в 1929 году даст не менее 80 милл.

ЭР02669

пудов хлебных грузов, при чем стоимость перевозки их до Харбина будет обратно пропорциональна близости Сахаляна (от р. Амура).

Стоимость перевозки 1 тонны бобов до Харбина с расстояния в 350 километров по тарифной сетке новой дороги будет равна 1401,2 цента=992,0 коп. зол., а от Сахаляна почти 2170,0 центов или 1536,4 коп. золотом. Таким образом, уже в настоящее время была бы вполне возможна, при надлежащей нормировке и упорядочении таможенных обрядностей, организация здесь гужевым путем из этого района отправки транзитных хлебных грузов более дешевым путем, как через Благовещенск непосредственно по Уссурийской жел. дороге до Владивостока, так равно водой специальными рейсами АГП с транзитными грузами от Благовещенска до Хабаровска, или далее, до Николаевска.

Окончание Хухайской жел. дороги при умелом использовании дешевой гужевой и водной перевозки не только не повредит здесь развитию операций с транзитными грузами, но при дороговизне тарифных ставок новой дороги на дальние расстояния, при осторожной и тщательной расценке стоимости провоза бобов от Благовещенска по Уссурийской жел. дороге до Владивостока и водой от Благовещенска до Хабаровска и далее жел. дорогой до Владивостока, может превратить станции новой дороги, отстоящие от Амура на 250 и ближе километров в головные этапы для транзитных грузов, направляемых за-границу Амуром или Уссур. жел. дор. через Эгершельд.

Дело развития транзита по р. Амуру из Хэйлунцзянской провинции стоит в тесной зависимости от открытия в г. Благовещенске операций по закупке и транспортированию из Китая (главным образом через Сахалян) транзитных грузов и их кредитованию.

Развитие таких операций может быть лучше всего осуществлено при посредстве проектируемого акц. о-ва по покупке и продаже сев. маньчжурских транзитных грузов с отделением его в Благовещенске.

Одновременно представляется необходимым уже заблаговременно озаботиться об устройстве в г. Благовещенске на берегу р. Амура, вблизи линии жел. дороги перевалочно-транзитного пункта со складочными помещениями, где по примеру Эгершельда, экспортерам была бы предоставлена возможность без таможенных обрядностей и взысканий, производить перевалку и вообще переработку транзитных грузов.

Окончание в 1928 г. Хухайской жел. дороги уже в настоящее время должно обратить пристальное внимание Уссур. жел. дороги на пересмотр тарифов по перевозке транзитных хлебных грузов от Благовещенска до Владивостока с таким расчетом, чтобы стоимость 100 кгр. этих грузов (особенно бобов, чумизы, гаоляна, пшеницы и риса) обходилась (считая с половины новой дороги) дешевле, чем через Харбин на Дайрен или Владивосток. При внимательном и тщательном изучении этого вопроса и удачной его постановке легко может случиться, что $^1/_2$ или $^1/_3$ грузов Северной части новой дороги пойдут на Благовещенск, что явится, несомненно, крупным фактором в деле повышения доходности ныне самой бездоходной части Уссурийской ж. д.

ЭР02669

Одновременно нельзя не обратить внимания на открывающиеся в указанном районе большие возможности в области транзитного экспорта лесоматериалов, как из прилегающего к р. Амуру, с китайской стороны района Малого Хингана, так еще более из Маньчжурского Приамурья выше Сахаляна, заполненного отрогами Большего Хингана. Непочатые, девственные леса этой части Хэйлунцзянской провинции, особенно по району бассейна р. р. Кумара, Панняохэ, Амурхэ и др. могут легко оказаться «Лесным Клондайком» в области развития транзитных по Амуру операций с лесопродуктами.

Благоприятные в этом отношении перспективы подкрепляются еще и следующим обстоятельством.

Существующий район разработки лесоматериалов Большего Хингана, расположенный около станций КВЖД.—Бухэду, Ялу и Барим, оказывается в настоящее время значительно использованным, при том настолько, что линия фактических разработок леса уже отодвинулась от жел. дор. станций и от больших сплавных рек на расстояние 30-40 килом. Это обстоятельство давно уже вызывает необходимость проведения здесь железно-дорожных веток от КВЖД для возможности успешного продвижения лесозаготовок, т. е. крупных дополнительных затрат. В то же время при разработке лесных богатств обоих Хинганов еще долгое время не потребуется таких дополнительных крупных затрат на проведение жел. дорожных веток, да и самая транспортировка лесозаготовок водой, по течению р. Амура, обойдется, несомненно, много дешевле, чем по линиям КВЖД.

*Приаргуньский район. Барга.*

Барга (Хилинбуирский округ), имеющий территорию около 190.000 километров, является крайне мало известным нам районом Китайского Приамурья. (См. Кормазов—Барга 1928 г). Население, в общем малочисленное, этого района очень смешанное и состоит из монголов, бурят, русских, китайцев, орочен, дауров и друг. числом около 70.000. Большая часть оседлого здесь земледельческого населения, состоит из китайцев и русских.

В отношении развития в крае земледелия особенный интерес представляет район Триречья (р.р. Хаул, Дербул, Ган, с их притоками). Здесь за последнее время очень усилилось самовольное переселение с нашей стороны р. Аргуни Забайкальских казаков, занявших, в большом количестве, плодородные места в Триречьи. В Триречьи ныне насчитывают более 2000 русских из 2330 чел. всего населения. Большая эмиграция сюда русского земледельческого населении за последние годы вызвала безпокойство китайского правительства; оно даже сочло себя вынужденным, начиная с 1927 года, принудительным порядком, направить в Триречье довольно значительное количество переселенцев китайцев землеробов, дошедших до Цицикара, в целях несколько ослабить в указанном районе «засилие» русских переселенцев.

ДВГНБ

ЭР02669

Приходится сознаться в крайне слабой нашей осведомленности относительно экономических возможностей Барги, ее Приаргуньского района в области будущего отсюда транзита. Насколько нам известно, остается в этом отношении не обследованным не только самая территория Барги, но даже слабо изучены сплавные возможности р. Аргуни, т. е. основной магистрали, при помощи которой возможны экономические сношения и связи с населением края. В то же время несомненным является успех вывоза отсюда транзитом крупных лесных богатств края.

Площадь леса в северной части Барги в уездах Шиганьском и Шивейском охватывает более 10000 кв. километров.

Из всей древесной растительности здесь наибольшую ценность представляет лиственница. Она является незаменимым материалом для нужд жел. дороги (шпалы, телеграфн. столбы и т. д.) и лучшим строительным материалом, в особенности при постройке мостов (свай), нижних венцов зданий, судов, ибо смолистая древесина ее лучше всякой другой может противостоять гниению.

На севере Барги, на р. Быстрой, расположена концессия, принадлежащая Морчевскому и К-о. В настоящее время она не работает. В 1916 г. она сделала два сплава лесоматериалов по р. Быстрой, Аргуни и Амуру до Благовещенска, с большой выгодой, доказав полную возможность транспортирования леса таким образом по р. Амуру.

Девственная тайга Хингана на всем своем пространстве изобилует пушным зверем. Сколько пушнины добывается в настоящее время на продажу (гл. обр. в Америку и Англию) — трудно сказать, так как большие налоги заставляют торговцев и комиссионеров скрывать скупленное и отправлять скрыто почтой, багажем и т. д. В общем все же можно считать, что пушнины в районах Севера Барги добывается для продажи приблизительно на 3 миллиона местных долларов.

Главным образом добываются шкуры: медведя, белки, лисы и корсака (подлисок), ласки, хорька и тарбагана (в Трехречьи). Общий размер посевной площади в Барге ничтожен, не превышая 6,6 тыс. гектаров. Из этого количества наибольшая распашка в Приаргуньи (4600 гект.) и Трехречьи (742 гект.).

Из культур здесь сеют главн. обр.: пшеницу, ярицу (яров. рожь), овес, ячмень и лен. Излишков урожая на продажу мало. Почти все идет на местные нужды.

В настоящее время, благодаря твердому грунту дороги, установлено автомобильное сообщение от Хайлара до г. Шивей и даже до Усть-Урова с оплатой пути по 20—30 дол. с человека.

Как результат всего сказанного отметим здесь следующее:

1) Планомерная и настойчивая экономическая политика японского и китайского правительств в Сев. Маньчжурии за последние два года в деле железно-дорожного строительства имеет основной целью своей не только эксплоатацию сель-хоз. промышленности, недр и ле-

ЭР02669

сов Сев. Маньчжурии, но одновременно стремление отвлечь с КВжд. возможно большее количество грузов в порты Китая в Тонкинском заливе) и Кореи (Сейсин) и сокращении таким образом значения нашего Владивостока, как транзитного пункта с Сев. Маньчжурии.

2) Одной из основных мер, с нашей стороны, в деле привлечения Сев. Маньчжурского транзита через территорию русского Д/В, является тщательная разработка, в ближайшее при том время, условий практического осуществления использования р. Амура и ее притоков в качестве способа передвижения сев. Маньчжурских транзитных грузов, с учетом в качестве опорных баз: г. Благовещенска, с. Михайло-Семеновского, г. Хабаровска и Николаевска н/Амуре, и создания там завозных складов или транзитных районов (по образцу Эгершельда) для хранения и переработки транзитных грузов и развития передвижения транзитных грузов при помощи А. Г. П.

3) Одновременно необходимо озаботиться разработкой условий и способов организации под-товарного кредита на местах для экспортеров, занимающихся приобретением и экспортом транзитных грузов из районов Сев. Маньчжурского Приамурья. По нашему мнению, одновременно с привлечением к этой работе Благовещенского и Хабаровского отделений Дальбанка, была бы весьма желательной организация Дальбанком подтоварного кредита через АГП при приеме им в свои склады и на суда транзитных грузов.

4 В целях развития транзитных операций в указанном районе, представляется настоятельно необходимой организация специального акционерного о-ва по покупке и продаже транзитных грузов («Советский экспортер»), желательность создания какового уже признана краевыми и центральными нашими властями.

5) В виду того, что современное хозяйство С. Маньчжурского Приамурья нам крайне слабо известно, представляется настоятельно необходимым по примеру Японии создание ряда экспедиций для обследования экономики и техники возможного развития С. Маньчжурского транзита по р.р. Амуру и Аргуни.

Настоятельная необходимость такой экспедиционной работы уже настолько выявилась в настоящий момент, что подробная мотивировка ее нам представляется излишней.

---

ЭР02669

**Грузы, переданные с К.В.ж.д. за Пограничную и Куаньченцзы. Данные Харбинского Коммерческого Агентства Уссурийской жел. дор. (Взято с копии У. К. А.)**

*Приложение I.*

| | | | Ю Ж Н О Е н а п р а в л е н и е: | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Б о б ы. | Жмыхи | Пшеница | Мука | Отруби | Остальные хлебные грузы. | Масло бобовое | Л е с | Прочие грузы. | Все грузы др. станций. | ВСЕГО на юг. |
| 1924—1925 г. | Южная линия . | Пуд. | 13484424 | 14846 | 321342 | 4655 | — | — | — | 477235 | 1051939 | 8445317 | 23799768 |
| | | Тонн. | 221056 | 243 | 5268 | 76 | — | — | — | — | — | 138448 | 390160 |
| | Восточная лин. | Пуд. | 7334 | 85931 | 18 | 4 | — | — | 2 | 4450725 | 1229553 | 3464802 | 9238369 |
| | | Тонн. | 120 | 1409 | — | — | — | — | — | — | — | 56800 | 151449 |
| | Западная лин. | Пуд. | 26784126 | 835806 | 304307 | — | — | — | — | 113367 | 531865 | 5180384 | 33752855 |
| | Харбинск. узел. | Пуд. | 5975021 | 14189781 | 53841 | 179953 | — | — | 76039 | 317263 | 840665 | 1714248 | 23346811 |
| | И Т О Г О. . | Пуд. | 32759147 | 15025587 | 358148 | 179953 | — | — | 76039 | 430630 | 1375530 | 6894632 | 57099666 |
| | | Тонн. | 537035 | 246321 | 5871 | 2950 | — | — | 1247 | — | — | 113027 | 936060 |
| | В С Е Г О . . | Пуд. | 46250905 | 15126364 | 679508 | 184622 | — | — | 76041 | 5358590[4] | 3657022 | 18804751 | 90137803 |
| | | Тонн. | 758211 | 247973 | 11139 | 3026 | — | — | 1247 | — | — | 308275 | 1477669 |
| 1925—1926 | Южная линия . . | Пуд. | 23060438 | 33780 | 659116 | — | — | 5713566 | 2 | 381476 | 66437 | — | 299141815 |
| | | Тонн. | 378040 | 554 | 10805 | — | — | 93665 | 0 | — | — | — | 490407 |
| | Восточная лин. . | Пуд. | — | — | — | 141 | — | 63048 | — | 4553445 | 38154 | — | 4654788 |
| | | Тонн. | — | — | — | 2 | — | 1034 | — | — | — | — | 76308 |
| | Западная лин. . | Пуд. | 19781180 | — | 688805 | 132 | — | 7147449 | — | 200555 | 192481 | — | 28010602 |
| | Харбинск. узел . | Пуд. | 12735721 | 1170334 | 208814 | 847469 | — | 1577698 | 91273 | 423782 | 277363 | — | 17332454 |
| | И Т О Г О. . | Пуд. | 32516901 | 1170334 | 897619 | 847601 | — | 8725147 | 91273 | 624337 | 469844 | — | 45343056 |
| | | Тонн. | 533064 | 19186 | 14715 | 13895 | — | 143035 | 1496 | — | — | — | 743329 |
| | В С Е Г О . . | Пуд. | 55577339 | 1204114 | 1556735 | 847742 | — | 14501761 | 91275 | 5559258 | 574435 | — | 79912659 |
| | | Тонн. | 911104 | 19740 | 25520 | 13897 | — | 237734 | 1496 | — | — | — | 1310044 |
| 1926—1927 год. | Южная линия . | Кгр. | 332131042 | 399429 | 839671 | 1589964 | 1714273 | 57227602 | — | 12637538 | 950644 | — | 407493163 |
| | Восточная лин. . | Кгр. | 629379 | — | 144099 | 485583 | 413044 | 239480 | — | 61572496 | 221503 | — | 63705584 |
| | Западная лин. . | Кгр. | 389147402 | 227 | 4630160 | 65 | 587991 | 90484857 | 110000 | 1027022 | 2056559 | — | 488044273 |
| | Харбинск. уз. . | Кгр. | 400380761 | 21735613 | 871320 | 39927473 | 23561367 | 9858054 | 3803941 | 12168035 | 5370998 | — | 517677562 |
| | И Т О Г О. . | Кгр. | 789528163 | 21735840 | 5501480 | 39927528 | 24149358 | 100342911 | 3913941 | 13195057 | 7427557 | — | 1005721835 |
| | В С Е Г О . | Кгр. | 1122291584 | 22135269 | 64852550 | 42003075 | 26276675 | 157809993 | 3913941 | 87405091 | 8599704 | — | 1476920582 |
| 1927—28 год | Западная лин.. . | Тонны | 154225 | — | 52853 | 396 | — | 45871 | 462 | 1313 | 1471 | — | 256591 |
| | Харбинск. узел. . | | 187592 | 40031 | 6287 | 40727 | 76813 | 5563 | 11927 | 6391 | 3623 | — | 378954 |
| | Восточная лин. . | | 89 | — | | 270 | 3 | 28 | — | 65849 | 274 | — | 66513 |
| | Южная линия . . | | 275201 | — | 1335 | 2828 | 6857 | 49427 | — | 11097 | 1852 | — | 348697 |
| | ВСЕГО . . . . | | 617107 | 40032 | 60475 | 44221 | 83673 | 100899 | 12390 | 84650 | 7220 | — | 1050667 |

[4]) За первое полугодие отправленно 6106500 п., которые вошли в графу «Все грузы других станций».



ЭР02669

**Грузы, переданные с КВ.ж.д. за Пограничную и Куаньченцзы. Данные Харбинского Коммерческого А-ва Уссур. жел. дороги (Взято с копии У.К.А.)**

*Приложение II.*

| | | | ВОСТОЧНОЕ направление. | | | | | | | | | На проч. станц. Усс. ж. дор. | | ВСЕГО |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Бобы | Жмыхи | Пшеница | Мука | Остальные хлебные грузы | Масло бобовое. | Лес | Прочие грузы. | ИТОГО на Эгершельд | Хлебн. грузы. | Прочие грузы | |
| 1924/1925 год. [1] | Южная линия | Пуд. | 1286852 | 48172 | — | — | — | — | — | 10395 | 1345419 | — | 60316 | 1405735 |
| | | Тонн. | 21096 | 790 | — | — | — | -- | -- | — | 22056 | — | 989 | 23045 |
| | Восточная линия . . | Пуд. | 9297866 | 368630 | 2024 | — | — | 11726 | 186816 | 721276 | 10588338 | — | 291628 | 10879966 |
| | | Тонн. | 152424 | 6043 | — | — | — | 192 | — | — | 173579 | — | 4781 | 178360 |
| | Западная лин. | Пуд. | 17522513 | 1621674 | — | — | — | 206578 | — | 664232 | 19994997 | — | 1109052 | 21104049 |
| | Харбинск. уз. | Пуд. | 6606477 | 4585371 | — | — | — | 1785881 | 43187 | 369225 | 13390141 | — | 757433 | 14147584 |
| | ИТОГО . | Пуд. | 24128990 | 6207045 | — | — | -- | 1992459 | 43187 | 1033457 | 33385138 | — | 1866495 | 35251633 |
| | | Тонн | 395557 | 101755 | -- | — | — | 32663 | — | — | 547298 | -- | 30598 | 577896 |
| | ВСЕГО . | Пуд. | 34713708 | 6623847 | 2024 | — | — | 2004185 | 230003 [3] | 1745128 | 45318895 | -- | 2218439 [2 и 3] | 47537334 |
| | | Тонн | 569077 | 108588 | — | — | — | 32855 | — | — | 742933 | — | 36368 | 779301 |
| 1925—1926 г. | Южная линия | Пуд. | 4016 | 30841 | — | — | 837992 | -- | — | 308 | 873157 | — | — | 873155 |
| | | Тонн. | 66 | 506 | — | — | 13738 | -- | — | — | 14314 | — | -- | 14314 |
| | Восточная линия . . | Пуд. | 14546091 | 717174 | — | — | 1223075 | 1703 | 554095 | 32034 | 17074172 | — | 741 | 17074912 |
| | | Тонн. | 238460 | 11757 | — | — | 20050 | 28 | — | — | 279904 | — | 12 | 279917 |
| | Западная лин | Пуд | 15487114 | 4193512 | — | — | 6071855 | 362262 | — | 8555 | 26123298 | 2032 | 2720 | 26128050 |
| | Харбинск. уз. | Пуд. | 7853722 | 18802766 | — | — | 988307 | 1871243 | — | 143184 | 29659222 | — | 20232 | 29679454 |
| | ИТОГО . | Пуд. | 23340836 | 22996278 | — | — | 7060162 | 2233505 | -- | 151739 | 55782520 | 2032 | 22952 | 55807504 |
| | | Тонн. | 382637 | 376988 | — | — | 115740 | 36615 | 554095 | 184081 | 914468 | 33 | 376 | 914877 |
| | ВСЕГО . | Пуд. | 37890943 | 23741293 | — | — | 9121229 | 2235208 | — | — | 73729849 | 2032 | 23693 | 73755573 |
| | | Тонн. | 621163 | 389251 | — | — | 149528 | 36643 | -- | — | 1208686 | 33 | 388 | 1209108 |
| 1926—1927 г. | Южная линия | Кгр. | 89732 | — | — | — | 7353720 | — | — | — | 7443452 | — | — | 7443452 |
| | Восточн. лин. | Кгр. | 344954262 | 17705982 | 3224991 | 5884545 *) | 3413123 | 866929 | 33654924 | 23179 | 409727835 | — | — | 409727835 |
| | Западная лин. | Кгр. | 227400378 | 113549951 | 3444677 | 3144965 *) | 102833724 | 9225781 | — | 706514 | 460305990 | 16524 | — | 4603225 4 |
| | Харбинск. уэ. | Кгр. | 126210354 | 364788593 | 378020 | 3405405 *) | 9078148 | 33433728 | 1900503 | 1364097 | 540558848 | -- | 12699 | 540571547 |
| | ИТОГО. . | Кгр. | 353610732 | 478338544 | 3822697 | 6550370 *) | 111911872 | 42659509 | 1900503 | 2070611 | 1000864838 | 16524 | 12699 | 1000894061 |
| | ВСЕГО. . | Кгр. | 698654726 | 496044526 | 7047688 | 12434915 *) | 122678715 | 43526438 | 35555327 | 2093790 | 1418036125 | 16524 | 12699 | 1418065348 |
| 1927—28 год | Западная лин. | Тонны | 338114 | 119358 | 48050 | 3949 | 60828 | 6931 | — | 722 | 577952 | | | 578154 |
| | Харбин. узел. | | 193032 | 304956 | 5003 | 11503 | 3278 | 9888 | 894 | 1028 | 529612 | | | 529665 |
| | Восточ. лин . | | 349866 | 18023 | 9489 | 4726 | 328 | 610 | 33286 | 8 | 416236 | | | 416338 |
| | Южная линия | | 12227 | 344 | | 482 | 3491 | — | — | — | 16544 | | | 16547 |
| | ВСЕГО. . . | | 893279 | 442681 | 62542 | 20660 | 67925 | 17429 | 34180 | 1758 | 1540453 | | | 1540706 |

*) Отруби. [1]) Вкл. ст. Уссур. ж. д. [2]) За первое полугодие отправлено пшеницы 554429 п. вошли в графу «все грузы друг. станций». [3]) За то же время и в ту же графу—627600 п. леса.

ЭР02669

ДВГНБ

Редакционная коллегия: проф. **Н. А. Агрономов**, проф. **А. П. Георгиевский**, доц. **З. Н. Матвеев**, проф. **В. Ф. Овсянников**. проф. **Б. П. Пентегов**, доц. **В. Л. Погодин**.

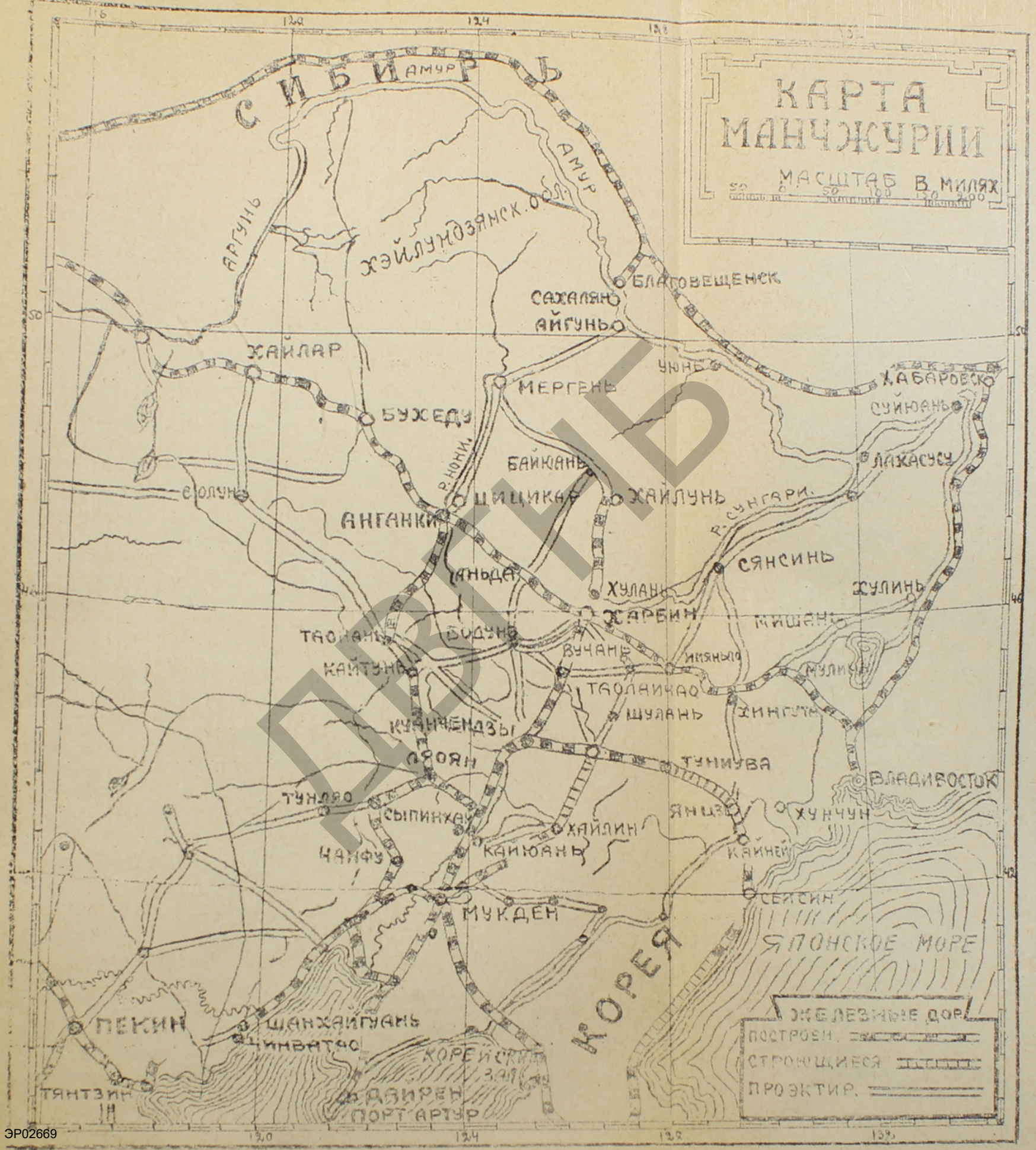
Редактор: проф. **А. П. Георгиевский**.

Ученый секретарь: доц. **З. Н. Матвеев**.

ЭР02669

ДВГНБ

ЭР02669


КАРТА
МАНЧЖУРИИ
МАСШТАБ В МИЛЯХ
СИБИРЬ
АМУР
АРГУНЬ
ХЭЙЛУНЗЯНСК. О
АМУР
БЛАГОВЕЩЕНСК
САХАЛЯНО
АЙГУНЬО
ХАЙЛАР
МЕРГЕНЬ
УЭНЬ
Х.АБАРОВСК
СУЙЮАНЬО
БУХЕДУ
Р.НОНИ.
БАЙКЮАНЬ
ЛАХАСУСУ
СОЛУНЬ
ЦИЦИКАР
ХАЙЛУНЬ
Р.СУНГАРИ.
АНГАНКИ
СЯНСИНЬ
ЯНЬДА
ХУЛАНЬ
ЖУЛИНЬ
ЧАРБИН
ТАОНАНЬ
БИДУНЬ
ВУЧАНЬ
КИШАНЬ
КАЙТУНЬ
ТАОЛАНЧАО
МУЛИНЬ
ШУЛАНЬ
ХИНГУТА
КУАНЧЕНДЗЫ
ЛЯОЯН
ТУНИУВА
ВЛАДИВОСТОК
ТУНЛЯО
СЫПИНХАЙ
ЯНЦЗЮ
ХУНЧУН
ХАЙЛИН
ЧАНФУ
КАЮАНЬ
КАЙНЕЙ
СЕЙСИН
МУКДЕН
ЯПОНСКОЕ МОРЕ
КОРЕЯ
ПЕКИН
ШАНХАЙГУАНЬ
ЦИНВАНТАО
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОР.
ПОСТРОЕН.
СТРОЯЩИЕСЯ
ПРОЕКТИР.
ТЯНТЗИН
ДАЛИЯНЬ
ПОРТ АРТУР

ЭР02669

ДВГНБ

ЭР02669

## Серия 5.

Вып. 1. Дорман, И. Е. Зола Приморских ископаемых углей, как источник удобрения. Владивосток, 1927 г., 13 стр. Цена 75 к.

» 2. Соболев, С. Л. К методике сортосравнения и практической оценки продуктивности сортов культурных растений в полевых условиях. Владивосток, 1927 г., 16 стр. Цена 35 к.

» 3. Диго, Н. Геодезия и сельское хозяйство. Владивосток, 1927 г., 10 стр. Цена 15 к.

» 4. Бранке, Ю. В. и Любарский Е. И. Сок и вино из Амурского дикого винограда. Владивосток, 1927 г., 26 стр. Цена 50 коп.

» 4а. Лысогорский, С. К. Экстерьер крупного рогатого скота в Приморском округе. Владивосток. 195 стр. Цена 3 р.

» 5. Умов, К. А. К вопросу о значении структурного состояния почвы и ее распыления. Владивосток, 1927 г., 38 стр. Цена 1 р. 40 к.

» 6. Умов, К. А. К вопросу о невсхожести и потери всхожести риса в Приморье. Владивосток. 13 стр. Цена 20 коп.

## Серия 6.

Вып. 1. Пашков, Б. Основные этапы в развитии китайского языка. Владивосток, 1926 г. 14 стр. Цена 25 коп.

» 2. Клюкин, И. А. Письмо Улдзэйту иль-хана к Филиппу Красивому, Эдуарду I-му и прочим крестоносцам. Владивосток, 1926 г., 26 стр. Цена 40 к.

» 3. Овидиев, Н. П. Современное состояние литературного японского языка. Владивосток, 1926 г., 13 стр. Цена 25 к.

» 4. Клюкин, Инн. Ключ к изучению живой монгольской речи и письменности. Часть I (для начинающих). Фонетика, простейшая грамматика и образцы живой речи. Владивосток, 1926 г., 85 стр. Цена 2 руб.

» 5. Клюкин, Инн. Древнейшая монгольская надпись на Хорхира'ском («Чингисхановом») камне. Владивосток, 1927 г., 38 стр. Цена 1 р.

» 6. Рудаков, А. проф. Практический словарь служебных слов литературного китайского языка. Часть первая. Служебные слова односложные. Вып. I. Владивосток, 1927 г, 52стр. Цена 2 р. 50 к.,

## Серия 7.

Вып. 1. Агрономов Н., О преобразовании общего уравнения кривой второго порядка к простейшему виду. Владивосток, 1926 г., 8 стр. Цена 20 к.

» 2. Туранский, В. И. Итоги работ над Марсом в 1924—25 г. Владивосток, 1926 г., 31 стр. Цена 40 к.

» 3. Пентегов, Б. Применение печей Мак-Дугалля в сернокислотном производстве и очистка газа от пыли. Владивосток, 1927 г., 14 стр. Цена 40 к.

» 4. Туранский, В. Некоторые приближенные формулы рефракции. Владивосток, 1927 г., 5 стр. Цена 15 к.

» 4-а. Домбровская, Н. С. и Юшкевич, Ф. Ф. Материалы по химическому составу Дарасунских минеральных вод. Владивосток, 1927 г., 19 стр. Цена 40 к.

» 5. Туранский, В. И. Покрытия звезд Луною, видимых во Владивостоке в 1928 г. Владивосток, 1927 г., 6 стр. Цена 15 к.

» 6. Пентегов, Б. П. и Нянковская Р. Н. Адсорбционная характеристика ископаемых углей. Владивосток, 1927 г., 20 стр. Цена 45 к.

» 7. Любарский, Е. И., проф. Технический анализ образца Камчатской нефти. Владивосток, 1928 г., 7 стр. Цена 20 коп.

» 8. Его же. О причинах легкоплавкости пневой канифоли и мерах ее устранения. Владивосток, 1928 г., 9 стр. Цена 20 коп.

» 9. Его же. Перспективы использования мертвого терпентина в Забайкалье. Владивосток, 1928 г., 23 стр. Цена 45 коп.

» 10. Пастушенн, И. В. и Любарский, Е. И., проф. Исследование сухой перегонки угля на Липовецком заводе. Владивосток, 1928 г., 26 стр. Цена 60 коп.

» 11. Дорман, И. Е. и Жихарев, С. А. Зола приморских лиственных пород, как материал для удобрения. Владивосток, 1928 г., 28 стр. Цена 85 коп.

ДВГНБ

ЭР02669

Серия 8.

Вып. 1. Захваткин, В. А. Эмбриональное развитие Bythinia ventricosa Gray. Владивосток, 1926 г., 54 стр. Цена 1 р. 50 к.

» 2. Линдберг, Г. У. Список рыб., собранных А. А. Емельяновым в реках Ботчи и Копи, впадающих в Японское море, с описанием нового вида из рода Cottus (C. emeljanovi). Владивосток, 1927 г., 9 стр. Цена 20 к.

Серия 10.

Вып. 1. Венедиктов, П. С. К вопросу о недостаточной подготовке по русскому языку учащихся, поступающих в ВУЗЫ. Владивосток, 1927 г., 41 стр. Цена 75 к.

Серия 11.

Вып. 1. Домбровский, Б. С. К вопросу о возрасте горизонта с Taonurus и Spirophyton на пол-ве Муравьева-Амурского. Владивосток, 1926 г., 12 стр. Цена 20 к.

» 2. Домбровский, Б. С. Геологические наблюдения на полуострове Басаргине в окрестностях г. Владивостока. Владивосток, 1926 г., 14 стр. Цена 25 к.

» 3. Васильченко, С. М., студ. Горные породы низовьев реки Ульи Охотского района. Владивосток, 1927 г., 28 стр. Цена 90 к.

» 4. Домбровский, Б. С. Остатки молодого ископаемого кита Pachyacunthus Brandti nob. из нижне-сарматских отложений в окрестностях г. Вены (Австрия) Владивосток, 1927 г., 26 стр. Цена 1 р.

Серия 12.

Вып. 1. Плаксин, И. Н. Аскольдская золотая руда и опыты цианирования ее. Владивосток, 1926 г., 23 стр. Цена 25 к.

» 2. Пак, В. О нормировании расхода лесных материалов для крепления очистного пространства при разработке пластовых месторождений с обрушением кровли. Владивосток, 1927 г., 16 стр. Цена 50 к.

» 3. Пак, В. С. Применение криволинейных диаграмм скоростей к шахтному подъему с постоянным радиусом навивки каната. Владивосток, 1928 г. 34 стр. Цена 1 р. 25 коп

Серия 13.

Вып. 1. Хоцевич, В. Опыт графического анализа расстановки колес передка и сошников у рядовых сеялок. Владивосток, 1926 г., 27 стр. Цена 50 к.

» 2. Кравцов, В. А., инженер. К вопросу об измерении расходов воды в каналах с прямоугольным сечением. Владивосток, 1927 г., 12 стр. Цена 45 к.

» 3. Чернышев, М. Я. К вопросу о потере тепла водопроводом в промерзаемых грунтах. Владивосток, 1928 г. 31 стр. Цена 75 коп.

» 4. Хоцевич, В. П. Визирный прибор для проворки вертикальной проекции отвала плуга. Владивосток 1928 г. 15 стр. Цена 35 коп.

Серия 14.

Вып. 1. Шестаков, Д. Н. К вопросу о методах преподавания английского языка. Владивосток, 1926 г., 19 стр. Цена 40 к.

» 2. Шестаков, Д. Два момента из истории нашей археологической науки. Владивосток, 1926 г., 92 стр. Цена 50 к.

» 3. Шестаков, Д. Старейший памятник польской поэзии. Владивосток, 1927 г., 26 стр. Цена 40 коп.

» 4. Материалы по вопросу о неотложном открытии на Педагогическом Факультете Дальневосточного Государственного Университета лингвистического отделения. Владивосток, 1927 г., 26 стр. Цена 40 к.

Серия 15.

Вып. 1. Агрономов, Н. Сборник статей и заметок по различным вопросам математики и ее преподавания. Владивосток, 1928 г. 57 стр. Цена 2 рубля.

ЭР02669

Вып. 2. Об одном методе изложения теории детерминантов. Владивосток. 22 стр. Цена 50 к.
» 4. Рейн, А. О. Замечание к теореме о сложении параллельных сил. Владивосток 1927 г., 10 стр. Цена 25 к.

---

**В ближайшее время из печати выходят следующие Труды ДВГУ.**

1. Мацокин, Н. П.—К морфологии настоящего времени японского глагола.
2. Матвеев, З. Н.—Бохай (Из истории Восточной Азии VIII—X в.в.).
3. Ануфриев, П. С.—Современное состояние изучения русского языка в Японии.
4. Туранский, В. И.—Покрытия звезд Луною, видимые во Владивостоке 1929 г.
5. Пентегов, Б. П.—Адсорбция как общая характеристика ископ. угля и торфа.
6. Плаксин, И. Н.—Система золото-ртуть.
7. Татур, Г. К. и Вологдин, В. П.—Исследование эл.-сварочных соединений, применяемых при постройке сосудов высокого давления.
8. Рейн, А. О.—Графический способ исследования эпициклического ряда зубчатых колес.
9. Георгиевский, А. П.—Русские на Д. Востоке. Вып. IV. Русский фольклор Приморья.

---

Труды Государственного Дальневосточного Университета издаются в следующих 15 сериях:

I. Общий отдел; II. Общственно-экономические науки; III. Краеведение; IV. Лесные науки; V. Сельское хозяйство; VI. Востоковедение; VII. Физика и химия; VIII. Биология; IX. География; X. Педагогика; XI. Геология; XII. Горное дело; XIII. Техника; XIV. Лингвистика и литература; XV. Математика.

---

Mémoires de l'Université d'Etat à l'Extrême-Orient sont publiés dans 15 séries suivantes:

I. Partie générale; II. Sciences sociales et économiques; III. Etudes locales; IV. Sciences forestières; V. Agronomie; VI. Sciences Orientales; VII. Chémie et physique; VIII. Biologie; IX. Géographie; X. Pédagogie; XI. Géologie; XII. Science des mines; XIII. Technique; XIV. Linguistique et literature; XV. Mathématiques.

---

**Учебные пособия для студентов ДВГУ.**

Проф. В. С. Пак—Горная механика: вып. 1 «Шахтные подъемы».
» 2 «Центробежные насосы».
Инж. Л. М. Иольсон—Товароведение ч. II-ая.
Проф. П. Ф. Ливин и Г. К. Юинг—Учебник английского разговорного языка.
Доц. С. А. Данилов—Сопротивление материалов ч. I и ч. II-ая.
Окамото—Учебник китайского разговорного языка.
Т. Д. Червонецкий и Янцзы-Чжи.—Практический учебник китайского разговорного языка.
Проф. К. Д. Луговкин—Аналитическая химия ч. I и II.

---

**Научные издания г. Владивостока.**

1. Труды Д.В. краевого Научно-Исследовательского Института.
2. Новости научной жизни Дальнего Востока.
3. Записки Владивостокского отдела Государственного Географического общества.
4. Известия Тихоокеанской Научно-Промысловой станции.
5. Известия общества врачей Южно-Уссурийского края.
6. Научные бюллетени общества Востоковедения при ДВГУ.
7. Материалы по геологии и полезным ископаемым Дальнего Востока.
8. Бюллетень погоды Дальне-Восточного края.

---

ДВГУ

ЭР02669

# ОБЪЯВЛЕНИЯ.

**Бюро Научно-Методических Съездов Далькрайоно объявляет прием подписки на**

## ТРУДЫ I-Х КРАЕВЫХ НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИХ СЪЕЗДОВ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ ШКОЛ ПОВЫШЕННОГО ОБРАЗОВАНИЯ ДВ КРАЯ.

**Труды съездов** издаются в 5 выпусках (до 30 печ. листов).

**Содержание** I вып.: Вводные статьи и материалы пленарных заседаний съездов.
II » Материалы съезда преподавателей обществоведения.
III » Материалы съезда преподавателей русского языка и литературы.
IV » Материалы съезда преподавателей физики и математики.
V » Материалы съезда преподавателей естествознания и географии.

**Подписная цена** на все пять выпусков—**5** рублей.

Отдельно на I выпуск 75 коп., II—75 к., III—1 руб. 25 к., IV—1 руб. 25 к., V—5 руб.

Полный комплект **ТРУДОВ** (I—V вып.) может быть—по желанию подписчика—сброшюрован и переплетен в одну книгу.

**ТРУДЫ** могут высылаться при получении заявления о подписке наложенным платежом.

Заявления о подписке и подписную плату направлять по адресу: **Владивосток ДВ Государственный Университет, Бюро Н.-М. Съездов.**

---

## ОБЩЕСТВО ИЗУЧЕНИЯ УРАЛА, СИБИРИ и ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.

Вышли из печати: 1) **„От Урала до Великого океана“** Путеводитель по Уралу, Сибири и Дальнему Востоку сост. *П. Д. Бурский* и *С. М. Розеноер*. 312 стр. убористого текста с 20 фотогр. и 3 схематич. картами. Цена в коленкоровом переплете **2** руб. **75** коп.
» без переплета . . . **2** » **30** »

2) **„По южному Алтаю“** (Записки туристов) *И. Д. Бобынина, С. В. Буревич* и *А. Д. Гагарин* стр. 56, с 10 фотографиями и 2 картами. Цена **60** коп.

Заказы направлять: Обществу Изучения Урала, Сибири и Дальнего Востока, Москва, 19, п. о. Волхонка, д. 8.

При получении полностью стоимости выписанных изданий, книги высылаются за счет о-ва.

**Пересылка наложенного платежа за счет заказчика.**

---

**Цена 50 коп.**

---

Адрес: Дальневосточный Государственный Университет, Владивосток, Ключевая д. № 1.

S'adresser: Vladivostok (U. d. R.S.S., Sibérie), Université d'Etat à l'Extrême-Orient.

Окрлит 321. Тип. Г.Д.Университета 4185. Тираж 500.

ЭР02669