



нашему, основательному, и на прикряи далеко ходить на ногу, укажишь хоти бы на какиах. Довольно значительный по числу абригеев горного Алтая—Калмык, является пред нами какой-то «отца Иосифа», до того мало «изучен», до того мало мы знаем. О калмыках, например, очень редкое пространное знание, как о народе введешь брошенный образ жизни, как о народе первобытно, заставляешь в своей достоянной неопытности, находится даже и такие, которые называют калмык «чуждыми» и с силой руки водворяют или скорный приторгов (с. М. Верев, восточный в по-длинной августа в очень поспешной и симпатичной газете «Рус. Вост.» под легкомысленным фальшивым «Дети природы».

Представленная нами картина хозяйственного быта калмык до некоторой степени дает уже нам право несколько иначе взглянуть на этот народ и признать в нем еще достаточно внутренней и физической сил для совершенствования и движения вперед по пути экономического успеха. Видея Аргамашки (в Тюльги), которая, будучи сама земледельцем, строит школу, церковь и наемляет учителя, чтобы обучить грамоте калмыцких ребят. Неридко встречаются в настоящее время учителя, языков, торговца или даже земледельца. Видны мы, что перелом в общем состоянии становится среди калмык явственно очевидным; видны мы, что калмыцкий труд приобретает себе все больше и больше значение. Наконец, замечая мы, что интерес к земле все еще большой (и больше) и больше и больше в калмыках. Недостаточно ли всего этого? Из сказанной своей статьи мы намерены составить вопросы—об устройстве марговетов горного Алтая.

Ю. Г.—И

Минусинский уездный сельскохозяйственный комитет.

26-го текущего января в Минусинске состоялось открытие уездного комитета особого совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности между предельностями и д. председателем уездного съезда крестьянских начальников М. О. Шарова. Из участия в комитет приехали кроме участников начальников еще чиновники разных ведомств, городской голова, представители купечества. Кроме того, комитет будет пополнен представителями крестьянства. Городские члены комитета получают приглашение еще в конце января, и надо полагать, за трехмесячный срок успевая порядочно ознакомиться с предметом в сь должной подготовкой явится к участию в общей работе, за которой с гущиной вниманием следить все читающая и думающая Россия. Насколько это предположение верно, покажут результаты.

Для руководства комитету прикомандирован особый совещания, выработанные им общие пункты программы, дополнительное разъяснение, арестованы до сих пор, в границах компетенции местных комитетов и, кроме того, еще одна программа, очевидно, желательная происхождения. Пись как материал, касающийся от с. сов., обществ, то, оставшиеся только на последние документы. Вот его текст:

- 1) Устройства особого учреждения, заведующего сельско-хозяйственным бытом в уезде.
2) Уведомление агрономов; введения сельскохозяйственных угодий; опытных полей, питомцев, образцов фермы, агрохимических, ветеринарских станций, обучение в уезде; метеорологических наблюдений, знакомство с агрономия, популярная брошюра.
3) Сведения сельскохозяйственных орудий и машин.
4) Комиссионный комитет для продажи сельскохозяйственных произведений.
5) Особое ведомство, заведующее скотоводством, с целью пункта, посылка производителей.
6) Устройство судно-сберегательных банок и васс.
7) Устройство выставок сельскохозяйственных произведений и премиями их.
8) Меры для уменьшения пожаров, возможность постройки для огневых материалов, облегчение покупки продовольственного.
9) Сведения конного развита, обсада семей деревень.
10) Устройство заводчиков при станциях железной дороги и рынках пристанях и выдача суду воды хреб.
11) Возможность развития кустарной промышленности.
12) Прямых минимальный развита надела.
13) Не трудится ли облегчить переход из подворного хозяйства.
14) Передача сельских дорог в руки уездной комиссии.
15) Увеличение школ.
16) Упрощение выдачи паспортов.
17) Устройство прироста скота, скотоводства и стариков; яси.
18) Возможно ли введение страхования от градоветов, коноразвита и т. д.
19) Меры для развития прироста рыболовства и охот.
20) Сведения в развитии марговетов.

То, что этой программой почти совершенно от ступит вопросы общественно-правового характера, не должно удалять нас от общей направленности, приданного работат ос. сов. Скорее должна быть отмечена малочисленность некоторых пунктов. Не знаю, как кому, а мне представляется наиболее интересным пункт 17-й. Хотим мы сказать, не думать, что я описал события, приведу сюда этого пункта.

Устройство прироста скота, немощных и стариков; яси.—Вот этого-то пункта и представляется мне наиболее заслуживающим внимания. И если меня спросить: по-чему? разве сельское хозяйство находится в таком тесном связи с вопросами прироста? —То я отвечаю: именно поэтому-то и важна важность этого пункта, что затрагивает связь с сельским хозяйством в самой отдаленной связи с сельским хозяйством. Довольно значительный по числу абригеев горного Алтая—Калмык, является пред нами какой-то «отца Иосифа», до того мало «изучен», до того мало мы знаем. О калмыках, например, очень редкое пространное знание, как о народе введешь брошенный образ жизни, как о народе первобытно, заставляешь в своей достоянной неопытности, находится даже и такие, которые называют калмык «чуждыми» и с силой руки водворяют или скорный приторгов (с. М. Верев, восточный в по-длинной августа в очень поспешной и симпатичной газете «Рус. Вост.» под легкомысленным фальшивым «Дети природы».

Взгляд совершенно правильный, но последовательно проведенный он должен привести к расширению программы. Названия пункта и важности, как предмет такого расширения программы. Если какой-нибудь член комитета решится выдвинуть вопрос о введении в край земских учреждений, то вопрос этот нельзя будет снять с очереди под предлогом не прямого отношения его к предмету: от введения или введения земских учреждений сельско-хозяйственная зависимость, конечно, гораздо больше, чем от того или иного решения вопроса прироста. И если другой член комитета захочет поднять вопрос о введении в част суда присяжных, то он опять-таки может в доказательство уместности обсуждения этого вопроса сослаться на 17-й п.

Впрочем, вопрос о введении земских учреждений должен быть поднят уже в силу важности первого пункта. Оты говорить об особом учреждении, заведующем сельскохозяйственным бытом в уезде. Понятие «сельско-хозяйственный быт» до того широко, что трудно вывести из себя обобщающую функцию, а понятие «особое учреждение» может быть прикомандировано к тому или другому органу самоуправления, как и в административном органе. И тут бы развилась проблема относительно удобства того и другого, но без обсуждения этого пункта нельзя. —О значении земских учреждений для края Сибирского нечего высказываться не раз, не раз еще вернется к этому вопросу. Выше бы опять только поставил на очередь, а обсуждение его — не стеснено никакими связанными обстоятельствами.

Вопрос, подлежащий обсуждению уездных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности, должен быть поставлен в виде программы, подлежащей обсуждению уездных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. Пись как материал, касающийся от с. сов., обществ, то, оставшиеся только на последние документы. Вот его текст:

Дальний Восток.

Расширение внешней торговли Японии.

Западные цивилизованные державы всегда старались завести торговлю с Японией на японских условиях, как-то: с Австралией, Южной Африкой и Дальним Востоком, где она энергично принимается за расширение сети торговых операций, получая от этого ежегодно громадные барыши. Япония же до сих пор пренебрежала к ним, считая торговлю делом второстепенным—противоположным направлению в ее торговлю сношениям с западными державами. Т. е. страна больше цивилизованных, земледельцев и торговцев, промышленность которых за последнее время поразительно стала угнетаться, причем даже и в тех отраслях, которые им заимствованы у Японии, а именно: производство на Германских казенях, каковые производятся разное количество товаров Японии, также как и производство «табак-кураро» (видимый ковра, стальные из особой породы олов), которые в настоящее время достают так-же наравне с Северо-Американскими Соединенными Штатами.

В виду этого в торговлю с Японией забрав претону и стали употребить всевозможные усилия к улучшению качества производимых товаров и в сокращении расходов до возможного минимума; кроме того японское правительство стало сильно заботиться о расширении внешней торговли и о введении торговых сношений с Австралией и Южной Африкой,—ждуя притом, что название пародовому обществу «Николеоскинка» большую услугу на открытие прямой связи между Японией и Австралией, причем, так как образом, начало торговых сношений с Австралией, которая в настоящее время начинает уже значительно расширяться, что усугубляется из численности населения и плотности вывозимых Японией товаров из Австралии:

Table with 2 columns: Year (Год) and Value (На сумму). Rows show data for 1896, 1897, 1898, 1899, 1900.

Из Австралии в Японию вывозится на сумму: кофе, ясиа, шерсть и т. д. Как видно из вышесказанной таблицы, торговля на кофу, ясиа и шерсть в Японии прогрессивно возрастает и, не смотря на это, Сибирь, богатая скотоводством, а потому могущая в самых случаях весьма выгодно обменять продукты скотоводства своей —Июния, до сих пор времени до этого не додумалась и сибирские коммерсанты, также образцов, удаляясь от случая из совершенно значительно выгодных торговых операций.

Иркутского соленаренного завода. Немедленно приступило к постройке собственного обширного здания пожарного сараи вышло на 1000 рублей противопожарных инструментов, записалось в члены Императорского пожарного общества. Выбрало из своей среды пожарную команду и застраховало ее в обществе Голубого Креста. В настоящее время в самом центре села, на базарной площади, красуется новое, с высокой колодезной здание, пожарного сараи.

Корреспонденция.

Туранский общества.

Сибирская жизнь.

ХРОНИКА СИБИРИ.

Маньчжурская дорога и русские интересы. Ам. Г. не без оснований сомневается в государственной значимости маньчжурской дороги.

Нельзя поручиться, говорит газета, что эта дорога в критическую минуту не окажется в руках пеккинского правительства, назначавшего главное лицо правления, а в таком случае не будет никаких гарантий, что дорога окажется способной служить русским государственным интересам.

Китайское правительство может назначить председателем правления дороги китайского сановника, достаточно энергичного, а акции дороги могут оказаться в руках китайцев или иностранцев и тогда вряд-ли можно будет считать маньчжурскую дорогу хотя бы в какой-то то или в какой-то степени соответствующей русским интересам и враздлин в этом случае дело может обойтись без вмешательства вооруженной силы.

Таким образом, может оказаться, маньчжурская жел. дорога, созданная при содействии русского правительства, иницие и причиной столкновения и будет наиболее сильным оружием в руках китайского правительства, отличного пониманию, где находится Азия, со стороны востока слышного важна, чтобы об ней можно было молчать.

Перевозка переселенцев. Интересно проследить за нижеуказанным развитием переноса переселенцев по уссурийской железной дороге. В 1886 году, т. е. в первый год эксплуатации дороги, было перевезено только 3989 чел. На следующий год перевозка увеличилась почти в 2 1/2 раза и достигла 9390 чел. Затем, с каждым годом эти перевозки прогрессируют, а именно: в 1898 году—12,559, в 1899 г.—30,772, в 1900 г.—61,120 и в предположенном году было перевезено переселенцев 85,210, а в текущем году пред полагается около 90,000 чел. Вышеприведенные цифры ясно говорят, что дороги и т. д. перемены кажутся по одному направлению и вперед. Во общем, за шесть лет существования Уссурийской железной дороги было перевезено 203,010 переселенцев, что составляет в среднем в год по 33,825 человек или в день около ста человек.

Вопрос о постройке Амурской жел. дороги. По сообщению Ам. Г., изыскания инженера Краевского и других были рассмотрены в Петербурге и признаны настолько поверхностными, что были поднят вопрос о необходимости произвести новую изыскания для Амурской линии. В виду этого японцы пришлось отложить вопрос о постройке Амурской железной дороги и было приступлено к постройке северной железной дороги от Вятки. Инженер Адрианов, о назначении которого заведующим постройкой амурской дороги сообщалось в Ам. Г., (что опровергли «Прим. Вост.») отказался от роли руководителя при постройке изысканиями 1894—95 гг. и отказался даже подписать штаты. Таким образом, больше чем простая поверхность изысканий была, поинимому причиной того, что Амурь остался без железной дороги. Как передаться в Петербурге даже инженеры путей сообщения возмущаются изысканиями Амурской линии и намерены потребовать товарищеским судом объяснений.

Иркутского соленаренного завода. Немедленно приступило к постройке собственного обширного здания пожарного сараи вышло на 1000 рублей противопожарных инструментов, записалось в члены Императорского пожарного общества. Выбрало из своей среды пожарную команду и застраховало ее в обществе Голубого Креста. В настоящее время в самом центре села, на базарной площади, красуется новое, с высокой колодезной здание, пожарного сараи.

Корреспонденция.

Туранский общества.

Сибирская жизнь.

ХРОНИКА СИБИРИ.

Маньчжурская дорога и русские интересы. Ам. Г. не без оснований сомневается в государственной значимости маньчжурской дороги.

Нельзя поручиться, говорит газета, что эта дорога в критическую минуту не окажется в руках пеккинского правительства, назначавшего главное лицо правления, а в таком случае не будет никаких гарантий, что дорога окажется способной служить русским государственным интересам.

Китайское правительство может назначить председателем правления дороги китайского сановника, достаточно энергичного, а акции дороги могут оказаться в руках китайцев или иностранцев и тогда вряд-ли можно будет считать маньчжурскую дорогу хотя бы в какой-то то или в какой-то степени соответствующей русским интересам и враздлин в этом случае дело может обойтись без вмешательства вооруженной силы.

Таким образом, может оказаться, маньчжурская жел. дорога, созданная при содействии русского правительства, иницие и причиной столкновения и будет наиболее сильным оружием в руках китайского правительства, отличного пониманию, где находится Азия, со стороны востока слышного важна, чтобы об ней можно было молчать.

Перевозка переселенцев. Интересно проследить за нижеуказанным развитием переноса переселенцев по уссурийской железной дороге. В 1886 году, т. е. в первый год эксплуатации дороги, было перевезено только 3989 чел. На следующий год перевозка увеличилась почти в 2 1/2 раза и достигла 9390 чел. Затем, с каждым годом эти перевозки прогрессируют, а именно: в 1898 году—12,559, в 1899 г.—30,772, в 1900 г.—61,120 и в предположенном году было перевезено переселенцев 85,210, а в текущем году пред полагается около 90,000 чел. Вышеприведенные цифры ясно говорят, что дороги и т. д. перемены кажутся по одному направлению и вперед. Во общем, за шесть лет существования Уссурийской железной дороги было перевезено 203,010 переселенцев, что составляет в среднем в год по 33,825 человек или в день около ста человек.

Вопрос о постройке Амурской жел. дороги. По сообщению Ам. Г., изыскания инженера Краевского и других были рассмотрены в Петербурге и признаны настолько поверхностными, что были поднят вопрос о необходимости произвести новую изыскания для Амурской линии. В виду этого японцы пришлось отложить вопрос о постройке Амурской железной дороги и было приступлено к постройке северной железной дороги от Вятки. Инженер Адрианов, о назначении которого заведующим постройкой амурской дороги сообщалось в Ам. Г., (что опровергли «Прим. Вост.») отказался от роли руководителя при постройке изысканиями 1894—95 гг. и отказался даже подписать штаты. Таким образом, больше чем простая поверхность изысканий была, поинимому причиной того, что Амурь остался без железной дороги. Как передаться в Петербурге даже инженеры путей сообщения возмущаются изысканиями Амурской линии и намерены потребовать товарищеским судом объяснений.

никогда не превышало 10%, всего числа учащихся, в 1901—1902 году, при 35 учащихся обучалось 20 девочек, т. е. число их сразу возросло до 37%. Так как мальчики поступают в школу обыкновенно в 8 лет, а девочек в 9, 10 и даже 11 лет, то понятно, в своих успехах они далеко превосходят мальчиков, и в эпоху их экзаменов из 10 парней, присутствующих у экзамена экзаменационной комиссии, только два выжили на должный уровень.—Неридко являлись. Садиковые же ожидают, что число девочек в школах будет увеличиваться до предельного уровня, однако и в настоящее время учебный год почти все продолжительные поехали учиться, да и среди «бывших» преобладающим по численности элементом явились девочки-же.

Корреспонденция.

Туранский общества.

Сибирская жизнь.

ХРОНИКА СИБИРИ.

Маньчжурская дорога и русские интересы. Ам. Г. не без оснований сомневается в государственной значимости маньчжурской дороги.

Нельзя поручиться, говорит газета, что эта дорога в критическую минуту не окажется в руках пеккинского правительства, назначавшего главное лицо правления, а в таком случае не будет никаких гарантий, что дорога окажется способной служить русским государственным интересам.

Китайское правительство может назначить председателем правления дороги китайского сановника, достаточно энергичного, а акции дороги могут оказаться в руках китайцев или иностранцев и тогда вряд-ли можно будет считать маньчжурскую дорогу хотя бы в какой-то то или в какой-то степени соответствующей русским интересам и враздлин в этом случае дело может обойтись без вмешательства вооруженной силы.

Таким образом, может оказаться, маньчжурская жел. дорога, созданная при содействии русского правительства, иницие и причиной столкновения и будет наиболее сильным оружием в руках китайского правительства, отличного пониманию, где находится Азия, со стороны востока слышного важна, чтобы об ней можно было молчать.

Перевозка переселенцев. Интересно проследить за нижеуказанным развитием переноса переселенцев по уссурийской железной дороге. В 1886 году, т. е. в первый год эксплуатации дороги, было перевезено только 3989 чел. На следующий год перевозка увеличилась почти в 2 1/2 раза и достигла 9390 чел. Затем, с каждым годом эти перевозки прогрессируют, а именно: в 1898 году—12,559, в 1899 г.—30,772, в 1900 г.—61,120 и в предположенном году было перевезено переселенцев 85,210, а в текущем году пред полагается около 90,000 чел. Вышеприведенные цифры ясно говорят, что дороги и т. д. перемены кажутся по одному направлению и вперед. Во общем, за шесть лет существования Уссурийской железной дороги было перевезено 203,010 переселенцев, что составляет в среднем в год по 33,825 человек или в день около ста человек.

Вопрос о постройке Амурской жел. дороги. По сообщению Ам. Г., изыскания инженера Краевского и других были рассмотрены в Петербурге и признаны настолько поверхностными, что были поднят вопрос о необходимости произвести новую изыскания для Амурской линии. В виду этого японцы пришлось отложить вопрос о постройке Амурской железной дороги и было приступлено к постройке северной железной дороги от Вятки. Инженер Адрианов, о назначении которого заведующим постройкой амурской дороги сообщалось в Ам. Г., (что опровергли «Прим. Вост.») отказался от роли руководителя при постройке изысканиями 1894—95 гг. и отказался даже подписать штаты. Таким образом, больше чем простая поверхность изысканий была, поинимому причиной того, что Амурь остался без железной дороги. Как передаться в Петербурге даже инженеры путей сообщения возмущаются изысканиями Амурской линии и намерены потребовать товарищеским судом объяснений.

тревости, в «доме» помещаются: читальня, библиотека, чайная, театральная зал, аудитория, рассчитанная на четверть человек. Будем надеяться, что и в нашем городе найдется открыться пожелательство о народной тревости отозваться на запрос народа к разумным развешивать и знания.

Корреспонденция.

Туранский общества.

Сибирская жизнь.

ХРОНИКА СИБИРИ.

Маньчжурская дорога и русские интересы. Ам. Г. не без оснований сомневается в государственной значимости маньчжурской дороги.

Нельзя поручиться, говорит газета, что эта дорога в критическую минуту не окажется в руках пеккинского правительства, назначавшего главное лицо правления, а в таком случае не будет никаких гарантий, что дорога окажется способной служить русским государственным интересам.

Китайское правительство может назначить председателем правления дороги китайского сановника, достаточно энергичного, а акции дороги могут оказаться в руках китайцев или иностранцев и тогда вряд-ли можно будет считать маньчжурскую дорогу хотя бы в какой-то то или в какой-то степени соответствующей русским интересам и враздлин в этом случае дело может обойтись без вмешательства вооруженной силы.

Таким образом, может оказаться, маньчжурская жел. дорога, созданная при содействии русского правительства, иницие и причиной столкновения и будет наиболее сильным оружием в руках китайского правительства, отличного пониманию, где находится Азия, со стороны востока слышного важна, чтобы об ней можно было молчать.

Перевозка переселенцев. Интересно проследить за нижеуказанным развитием переноса переселенцев по уссурийской железной дороге. В 1886 году, т. е. в первый год эксплуатации дороги, было перевезено только 3989 чел. На следующий год перевозка увеличилась почти в 2 1/2 раза и достигла 9390 чел. Затем, с каждым годом эти перевозки прогрессируют, а именно: в 1898 году—12,559, в 1899 г.—30,772, в 1900 г.—61,120 и в предположенном году было перевезено переселенцев 85,210, а в текущем году пред полагается около 90,000 чел. Вышеприведенные цифры ясно говорят, что дороги и т. д. перемены кажутся по одному направлению и вперед. Во общем, за шесть лет существования Уссурийской железной дороги было перевезено 203,010 переселенцев, что составляет в среднем в год по 33,825 человек или в день около ста человек.

Вопрос о постройке Амурской жел. дороги. По сообщению Ам. Г., изыскания инженера Краевского и других были рассмотрены в Петербурге и признаны настолько поверхностными, что были поднят вопрос о необходимости произвести новую изыскания для Амурской линии. В виду этого японцы пришлось отложить вопрос о постройке Амурской железной дороги и было приступлено к постройке северной железной дороги от Вятки. Инженер Адрианов, о назначении которого заведующим постройкой амурской дороги сообщалось в Ам. Г., (что опровергли «Прим. Вост.») отказался от роли руководителя при постройке изысканиями 1894—95 гг. и отказался даже подписать штаты. Таким образом, больше чем простая поверхность изысканий была, поинимому причиной того, что Амурь остался без железной дороги. Как передаться в Петербурге даже инженеры путей сообщения возмущаются изысканиями Амурской линии и намерены потребовать товарищеским судом объяснений.



