

шей степени свиней. Экономическое значение животноводства как источника тягловой силы, продовольственных ресурсов и сырья из года в год повышалось. Его товарность значительно возросла в связи с увеличением числа городов, рабочих поселков, особенно во время строительства железной дороги, а затем и усиления переселенчества, достигнув в 1913 г. 73% от валовой продукции сельского хозяйства.

Продукция животноводства послужила сырьевой базой для возникающей перерабатывающей промышленности. Особое место принадлежало *маслоделию*. Земельные просторы, хорошие естественные кормовые угодья и наличие водопоев оказались весьма благоприятными для развития в Сибири молочного скотоводства. По Московскому тракту ежегодно вывозилось до 5–6 тыс. т топленого масла. Масло изготавливалось трудоемким ручным способом. Количество его было явно недостаточно для завоевания рынка, да и отдаленные рынки для маслоторговцев, использовавших гужевой транспорт, были недоступны. За полстолетия вывоз масла возрос, но достиг в 1894 г. только 8 тыс. т.

На увеличение производства масла решающее влияние оказали появление сепаратора и строительство железной дороги. Появилась возможность заводского производства масла на новой технической основе и достаточно быстрой его доставки на отдаленные, ранее недоступные рынки. В 1894 г. предприниматель Вальков открыл два маслозавода, установив на них сепараторы. В 1896 г. работало уже 15 частных и 4 кооперативных завода. По мере открытия для движения поездов участков магистрали в Сибирь хлынул поток промышленников и торговцев. Не остался в стороне и иностранный капитал. Первыми появились представители торгового капитала в форме торгово-посреднических фирм. В 1896 г. в Кургане открыл свое представительство торговый дом «Паллизен и Ко», занимавшийся скупкой экспортного масла. Иностранцы продавали взамен сепараторы и полное оборудование для маслозаводов. Продажа производилась в кредит, погашаемый маслом, что было выгодно обеим сторонам. Началось быстрое строительство маслоза-