

ведчиков-первопроходцев, экономя компаниям затраты на проведение поисковых работ. Старательский фарт привлекал к себе множество готовых рисковать людей. Разорившиеся переселенцы, особенно молодые и одинокие, уходили на поиски золота в тайгу. Многие переселенцы сразу направлялись на золотые прииски или рудники.

Постройка Сибирской железной дороги оказала существенное влияние на преобразование золотопромышленности на капиталистической основе. Стало возможным техническое переоснащение добычи золота, применение машин. Еще весной и летом 1900 г. в Мариинском округе и в Южно-Енисейской тайге были установлены первые три драги, а в 1908 г. действовало уже 39 драг. Стала использоваться паровая энергия для водоотлива, приведения в действие золотопромывочных машин и машин для извлечения золота из кварцитов. Тем не менее в отрасли продолжал господствовать ручной труд. Рост добычи золота обеспечивался не столько внедрением машин, сколько увеличением численности рабочих и интенсификацией труда.

Завершение строительства Транссибирской магистрали потеснило золотодобывающую промышленность. Функционирование дороги вызвало усиленный спрос на более высококалорийное топливо, чем дрова. Быстрыми темпами начинает развиваться *угольная промышленность*. Если в 1900 г. в Черемховском и Кузнецком округах, главных районах угледобычи, добывалось 132 тыс. т, то в 1910 г. — 823,5 тыс. т (в годы Русско-японской войны 1904–1905 гг. — 1431 тыс. т). Этому способствовало то обстоятельство, что богатейшие месторождения угля находились почти по всей трассе магистрали. Добычу угля наряду с казенным ведомством вело множество частных предприятий.

В 1913 г. железные дороги потребляли уже только 77% добытого угля. Постепенно спрос на уголь возрастает и в других отраслях. Каменный уголь вытесняет дрова в речном пароходстве, мукомольной, цементной и других отраслях, расширяя сферу применения котлов и паровых машин, способствуя техническому прогрессу. Увеличение потребности в угле приводит к привлечению крупных капиталов