

Двухнедѣльный журналъ  
ЖИЗНИ СѢВЕРНАГО КРАЯ  
„Извѣстія Архангельскаго  
ОБЩЕСТВА  
изученія Русскаго Сѣвера“.

1910 г.

№ 1-й.

1 Января.

**Новые законы и распоряженія Правительства, пред-  
ставляющіе интересъ для Сѣвера.**

(1 отдѣлъ Собр. узакон. и распоряж. Правит. 1909 года).

№№ Ст.	Предметы узаконеній:
227. 2249.	Объ измѣненіи правилъ о пріемѣ въ Омскій кадетскій корпусъ на 5 сверхкомплектныхъ вакансій сыновей казаковъ Сибирскаго казачьяго войска непривилегированнаго состоянія.
228. 2277.	Объ упраздненіи во 2 военномъ отдѣлѣ Сибирскаго казачьяго войска должности завѣдывающаго оружіемъ и состоящихъ при немъ оружейныхъ мастера и подмастерья.
229. 2301.	Объ учрежденіи на Шайтанскомъ горномъ заводѣ Екатеринбургскаго уѣзда, Пермской губерніи должности полицейскаго надзирателя 2 разряда.
230. 2316.	Объ учрежденіи при Пермской Казенной Палатѣ капитала имени Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Раевского.
232. 2328.	Объ утвержденіи правилъ о порядкѣ приобрѣтенія ручнаго огнестрѣльнаго оружія и патроновъ казачьимъ населеніемъ Сибирскаго, Забайкальскаго, Амурскаго и Уссурийскаго казачьихъ войскъ.
233. 2336.	О порядкѣ надзора Министерства Путей Сообщенія за финляндскими желѣзными дорогами.
233. 2337.	О срокѣ введенія въ дѣйствіе <b>ВЫСОЧАЙШЕ</b> утвержденаго 16 января 1909 года закона въ части его, касающагося отмены нѣкоторыхъ установленныхъ ст. 939 Устава Таможеннаго (св. зак. т. VI изд. 1904 года) льготъ по беспошлинному привозу въ Россію черезъ западную границу Китая, въ предѣлахъ Туркестанскаго и Степного генераль-губернаторствъ, Томской и Енисейской губерній, китайскихъ товаровъ.
235. 2346.	Объ отчужденіи земли для сооруженія Тюмень-Омской желѣзной дороги.

**Нѣкоторыя данныя о водныхъ путяхъ  
съ р. Ухты на р. р. Каму и Сѣв. Двину.**

Цѣль настоящей статьи познакомить вкратцѣ читателей Извѣстій А. О. И. Р. С. съ результатами изысканій партіи по изслѣдованію водныхъ путей съ р. Ухты на р. р. Каму и Сѣв. Двину, вотъ уже второй

годъ работающей надъ изученіемъ рѣкъ Вычегды, Выми, Шомвуквы, Вельянки (Весыва), Вычегодскаго и Ижемскаго Черей, Ижмы, Ухты и Тобыша, а также Сѣверной и Южной Кельтмъ, Джурича и Сѣверо-Екатерининскаго канала.

Партія учреждена М. П. С. съ 1 декабря 1907 года съ цѣлью выясненія возможности и приблизительной стоимости устройства воднаго сообщенія р. Ухты съ р. р. Сѣв. Двиной и Камой для наибудобнѣйшаго и самаго дешеваго вывоза богатствъ Печорскаго края, а Ухтинской нефти въ частности, за границу и на внутренніе рынки Россіи.

На основаніи утвержденной Министерствомъ инструкціи проектируемый водный путь предполагается приспособить для плаванія судовъ длиной около 35 сажень, шириной до 5 саж. и съ осадкой около  $10\frac{1}{4}$  аршина. Подобныя баржи сейчасъ ходятъ по Мариинской водной системѣ и поднимаютъ до 55.000 пудовъ груза каждая. Пропускная способность должна быть 60 шлюзованій или пропускъ  $55.000 \times 60 = 3.300.000$  пудовъ въ сутки. При продолжительности навигаціи на Сѣверѣ Европейской Россіи отъ 120—150 дней въ году возможный годовой грузооборотъ шлюзованныхъ частей предполагаемыхъ водныхъ путей оказался бы не менѣе 400 миллионъ пудовъ.

Планъ изслѣдованныхъ рѣкъ и волоковъ показанъ на прилагаемой при семъ картѣ, а нѣкоторые характерные элементы ихъ, какъ-то длина отдѣльныхъ участковъ, паденія, поверхностные уклоны и проч. легко усматриваются изъ сокращеннаго продольнаго профиля.

Всего вариантовъ для соединенія воднымъ путемъ Печорскаго бассейна со Сѣверо-Двинскимъ и обязательно черезъ р. Ухту намѣчалось и было изслѣдовано три.

По *первому варианту* водный путь пролегаетъ по р. Ухтѣ, Ухтенскому волоку, р. р. Шомвуквѣ, Выми и Вычегдѣ. До открытія морскаго сообщенія съ устьемъ р. Печоры по этому направленію совершался почти весь лѣтній грузообмѣнъ между вымскими и ижемскими Зырянами: съ р. Ижмы слѣдовали болшей частью продукты оленьяго промысла, мѣха пушныхъ звѣрей, съ Вычегды же мануфактурный товаръ, металлическія издѣлія, казенное вино и проч. Въ настоящее время въ теченіе навигаціи съ р. Ухты на Шомвукву обыкновенно проходитъ до 10 большихъ лодокъ-шяговъ грузоподъемностью около 200—300 пудовъ каждая съ замшей изъ с. Ижмы, или порожнія за хлѣбомъ на р. Выми. Съ Шомвуквы же на р. Ухту идутъ главнымъ образомъ вымскіе Зыряне въ длинныхъ, узкихъ мелкосидящихъ лодкахъ лѣтомъ на сѣнокосъ, а подъ осень на промыслы: охоту, рыбную ловлю, выработку лѣса въ бассейнѣ р. р. Ухты, Тобыша, Ижмы.

*Р. Ухта*, пересѣка Тиманскій хребетъ, носитъ горный характеръ, изобилуетъ порогами и каменистыми переборами. Ширина ея около Ухтинскаго волока около 15 саж., у устья же 50—65 саж.; менные расходы воды соответственно около 0,75 и 5 куб. саж. въ секунду; максимальныя глубины колеблются отъ 0,2 до 1,6 саж. Берега высокіе, каменистые, мѣстами весьма интересныя въ геологическомъ отношеніи и живописныя, въ особенности, гдѣ рѣка пересѣкаетъ пестроцвѣтную пермскую толщу и даетъ высокія красныя, голубыя, синія и фіолетовыя обнаженія.

Для устройства по р. Ухтѣ волнаго пути, упомянутыхъ выше размѣровъ и пропускной способности, придется ее канализовать, т. е. разбить водоподъемными плотинами на отдѣльные бьефы, сообщеніе между

которыми совершалось бы черезъ шлюза. Въ этомъ смыслѣ р. Ухта представляетъ весьма благоприятныя естественныя условія какъ благодаря своей узкой глубокой долиной и многоводію, такъ и присутствію на мѣстѣ прекраснаго строительнаго матеріала. Единственное препятствіе—это большое паденіе рѣки, около 30 саж. на протяженіи 115 верстъ отъ Ухтенскаго волока до устья (см. сокр. прод. проф.), вызывающее устройство большого количества плотинъ со шлюзами. Полагая паденіе въ каждомъ шлюзѣ—2,5 саж., число ихъ опредѣлится около 12. Стоимость одной плотины со шлюзомъ исчисляется приблизительно около 600.000 рублей.

Главные притоки р. Ухты: Тобыщъ, шириной около 18 саж. у устья, расходъ воды 1 куб. саж. въ сек., Ярега и Чута. Послѣдніе два шириной около 3 саж. текутъ вдоль нефтеноснаго района и на берегахъ ихъ имѣется много естественныхъ выходовъ нефти, а также скважины фонъ-Вангеля, промысла ген. А. И. Абаковскаго и капитана Ю. А. Воронова.

*Ухтенскій волокъ*, т. е. водораздѣлъ между Ухтой и Шомвуквой, впадающей въ р. Вымь, длиной почти въ 5 верстъ, круто поднимается со стороны Ухты и весьма слабо спускается къ верховьямъ р. Шомвуквы, къ рѣкѣ Говнюгѣ. Объясняется это разностью уровней воды прилегающихъ къ волоку Печорскаго и Сѣверо-Двинскаго бассейновъ: р. Ухта на 13 саж. ниже Говнюги.

Покрываетъ водораздѣлъ отчасти сосновымъ боромъ, отчасти крупнымъ мѣшаннымъ кустарниковъ по горѣлому лѣсу и представляетъ собой возвышенность, изрѣзанную многими заболоченными ложинами и низинами; встрѣчаются чистыя торфяныя болота. Водораздѣлъ почти поперекъ у волока пересѣкается небольшимъ ручейкомъ „Горь-дорь-юль“, впадающимъ въ р. Ухту и своими верховьями всего на сажень 300 недоходящимъ до Говнюги. Въ виду этого переходъ водораздѣла воднымъ путемъ по долиной Горь-дорь-юля является наилегчайшимъ. Но все-же, чтобы изъ р. Ухты попасть въ Шомвукву, необходимо подняться не мѣнѣе, чѣмъ на 10 саж. Въ гидротехникѣ въ подобныхъ случаяхъ примѣняются нижеоименованные четыре способа:

1) Открытый каналъ безъ всякихъ искусственныхъ гидротехническихъ сооружений, начинающійся у нижележащей рѣки, пересѣкающей водораздѣлъ и, направляющійся далѣе по долиной вышележащей рѣки, и сходящійся на нѣтъ по мѣрѣ паденія въ послѣдней уровни воды. Многочисленныя неглубокія (до 5 саж.) буренія, произведенныя на Ухтенскомъ водораздѣлѣ, показали, что возвышенности его состоятъ изъ известняка и только сверху на 2—3 сажени покрыты сѣрымъ крупнозернистымъ пескомъ, между тѣмъ какъ ложбины почти сплошь и на большую глубину, выше 5—6 саж., изъ торфу, глины и песку. Открытый водораздѣльный каналъ съ р. Ухты на Шомвукву представлялъ бы въ началѣ вѣмку глубиной около 11 саж., черезъ, приблизительно, 12 верстъ уменьшающуюся до 1 сажени. Питаніе канала происходило бы изъ нижележащей рѣки, въ данномъ случаѣ Ухты.

2) Судоподъемникъ, т. е. платформа съ устройствомъ на ней бассейномъ для помѣщенія проходящихъ судовъ. Платформа эта гидравлически можетъ быть поднимаема и опускаема на необходимую высоту, при чемъ бассейнъ ея соединяется то съ верхнимъ, то съ нижнимъ бьефомъ. Суда изъ соответствующаго бьефа вводятся въ бассейнъ платформы и смотря по направленію движенія опускаются или поднимаются.

3) Наклонная плоскость между бьефами съ рельсовымъ путемъ и телѣжкой на немъ. Последняя погружается въ одинъ изъ бьефовъ, на ней устанавливается судно и при помощи особыхъ стальныхъ канатовъ перекатывается въ другой бьефъ.

4) Многокамерные шлюзы, т. е. лѣстницы камерныхъ шлюзовъ съ перепадомъ воды въ каждомъ изъ нихъ отъ 2—3 саж. На Ухтенскомъ водораздѣлѣ пришлось бы примѣнить пяти-или шестикамерный шлюзъ.

Очевидно, расходъ воды при переходѣ судна изъ одного бьефа въ другой при примѣненіи второго способа крайне ничтожный, при третьемъ равняется нулю, а четвертомъ болѣе или менѣе солидная величина, не менѣе 0,25 куб. саж. въ секунду. Это обстоятельство является рѣшающимъ для Ухтенскаго волока, весьма бѣднаго водой; какой же изъ трехъ первыхъ выше упомянутыхъ способовъ самый выгодный въ данномъ случаѣ, могутъ указать только подробные сравнительные проекты и смѣты.

На Ухтенскомъ волокѣ, на берегу р. Ухты съ сороковыхъ годовъ прошлаго столѣтія существуетъ выселокъ „Ухтенскій переволокъ“, состоящій изъ 4 хъ дворовъ, жители котораго занимаются хлѣбопашествомъ, скотоводствомъ, охотой, рыбной ловлей, а лѣтомъ между прочимъ и перевозкой лодокъ и шняговъ на особыхъ телѣгахъ изъ р. Ухты въ Говнюгу и обратно; для этого ими содержится цѣлый табунъ лошадей.

Верховья р. Шомвуквы представляютъ то чистое, то поросшее кустарникомъ болото. Не доходя снизу до волока по прямому направленію версты 2 Шомвука раздѣляется: первая лѣвая вѣтвь, собственно Шомвука, отклоняется значительно въ сторону отъ волока и черезъ нѣсколько верстъ теряется въ ключахъ и заболоченномъ лѣсу, вторая вѣтвь—Говнюга самымъ причудливымъ образомъ извиается въ болотѣ, граничащемъ съ волокомъ и заросшемъ сплошнымъ ивнякомъ. Ширина Говнюга у волока отъ  $\frac{1}{2}$ —1 саж., глубина около 0,5 саж., а протяженіе ея выше волока не менѣе 10 верстъ.

Общее паденіе Шомвуквы на протяженіи всего ея теченія—71 вер. опредѣлилось въ 21,32 саж. (см. сокр. прод. проф.), при чемъ глубины на переборахъ, болшею частью галечныхъ или каменистыхъ, не превышаютъ при меженныхъ горизонтахъ 4—5 вершковъ. Ширина ея въ нижнемъ теченіи отъ 7 до 14 саж., въ верхнемъ же въ большинствѣ случаевъ не болѣе 3 и даже 2 сажень. Расходъ воды у волока въ межень 0,03 куб. саж., у устья 0,40 куб. саж. Изъ притоковъ наиболѣе важные, считая сверху, р. р.: Кременецъ, Бадъ-юль, Яй-ю, Мадмасъ и Тай ю.

Долина Шомвуквы имѣетъ весьма характерный видъ: почти на всемъ протяженіи рѣка ограничена съ обѣихъ сторонъ песчано-галечными террасообразными гребнями, мѣстами довольно высокими (до 5 саж.) то сходящимися до 25 саж., то уходящими отъ рѣки на разстояніе до 3-хъ верстъ. Рѣчка при этомъ мечется, жметя отъ одного гребня къ другому и образуетъ въ мѣстахъ касанія съ ними большія песчано-галечныя обнаженія.

Изгибы Шомвуквы настолько круты и прихотливы, что при устройствѣ воднаго пути по ней придется рыть сплошной каналъ, придерживаясь dna ея долины и стараясь по возможности использовать прямые участки рѣки. Длина такого канала, за спрямленіемъ всѣхъ кривулннъ р. Шомвуквы, оказывается около 40 верстъ вмѣсто 71 вер.

по фарватеру рѣки (см. прод. проф.). Для преодоленія довольно большого паденія р. Шомвуквы, придется устраивать шлюза, но уже безъ разборчатыхъ платинъ, ограничиваясь для пропуска весеннихъ водъ простыми водоспусками. Стоимость одного желѣзобетоннаго шлюза для р. Шомвуквы можетъ быть оцѣнена въ 300.000 рублей.

Довольно значительное количество земляныхъ работъ складывается изъ перекоповъ по спрямленію колѣнъ рѣки и изъ уширеній, а также изъ углубленій существующаго русла въ мѣстахъ, гдѣ проектируемый каналъ съ нимъ совпадаетъ.

Въ виду ничтожнаго сравнительно расхода воды въ верховьяхъ р. Шомвуквы (около 0,30 куб. саж. въ сек.), въ случаѣ примѣненія 2-го, 3-го или 4-го изъ описанныхъ выше способовъ перехода черезъ Ухтѣвскій водораздѣлъ, придется прибѣгнуть къ дополнительному водоснабженію верхнихъ бѣговъ Шомвуквинскаго канала. Вода главнымъ образомъ будетъ расходоваться на шлюзование и пропускъ судовъ, фильтрацію и испареніе.

Дополнительное питаніе обыкновенно достигается или устройствомъ искусственныхъ озеръ—водохранилищъ, въ которыя собирается, сохраняется и только по мѣрѣ надобности расходуется весенняя высокая вода и лѣтніе дожди, или механическимъ перекачиваніемъ обратно изъ нижележащихъ бѣговъ въ верхнія уже использованной при шлюзованіи воды, или механической же подачей ея изъ какихъ либо другихъ водныхъ резервуаровъ и рѣкъ. Въ данномъ случаѣ весьма легко осуществимо механическое питаніе р. Шомвуквы изъ р. Ухты при помощи насосной станціи на водораздѣлѣ достаточной силы и водопровода длиной всего въ 5 верстъ. Съ другой стороны по мѣстнымъ топографическимъ условіямъ удобно также примѣнить водохранилища: перепрудить въ какомъ-нибудь узкомъ мѣстѣ повыше волока долину р. Шомвуквы глухой плотиной и залить весенней водой то большое болото, по которому пролегаютъ ея верховья и которое со всѣхъ сторонъ окружено водораздѣльными возвышенностями волока. Этимъ легко создать искусственное озеро версты 2 шириной и нѣсколько верстъ длиной. Для этой же цѣли вполне возможно воспользоваться и нѣкоторыми боковыми лощинами или димнами притоковъ въ верховьяхъ р. Шомвуквы.

Какъ механическое питаніе, такъ и устройство искусственныхъ водохранилищъ не представляетъ новости въ гидротехникѣ; къ нимъ неоднократно прибѣгали въ глубокой древности въ Средней Азіи, въ Аравіи и др. южныхъ странахъ при орошеніи полей и садовъ, и въ настоящіе дни почти вездѣ при проведеніи искусственныхъ водныхъ путей.

Рѣка *Вымь* (по зырянски Емва—игла вода) на изслѣдованномъ участкѣ, входящемъ въ составъ водныхъ путей съ р. Ухты на р. р. Каму и Сѣв. Двину, а именно, отъ устья Шомвуквы до впаденія ея въ р. Вычегду, рѣзко раздѣляется на двѣ части: первую—выше и вторую—ниже с. Веслянскаго.

Первая часть длиной 115 верстъ имѣетъ паденіе 14.668 саж. (см. прод. проф.), пересѣкаетъ отроги Тиманскаго хребта, обладаетъ поэтому быстрымъ теченіемъ, каменистымъ дномъ, эффектными порогами. Ширина р. Выми при среднихъ меженныхъ горизонтахъ у устья р. Шомвуквы 50 саж., у с. Веслянскаго—75 саж. Наименьшія глубины на порогахъ отъ 0, 20 до 0, 40 саж.; нѣкоторые изъ пороговъ образуютъ узкіе отъ 2—3 саж. шириной проходы глубиной около 1 саж. и болѣе.

Самые крупные пороги р. Выми: Кычиль-кось, Рочь-кось, Ошмась-кось и Коинъ-кось сосредоточены на участкѣ между притоками р. Коинъ справа, и Иолвой слѣва, между 87 ой и 111-ой верстами отъ устья Шомвуквы. Паденіе на этихъ 24 верстахъ 5 саж. Каменная порода, образующая пороги,—известнякъ, представляющій мѣстами сплошную гладкую плиту по ширинѣ всей рѣки. Встрѣчаются иногда песчаники. Въ береговыхъ обнаженіяхъ на Вымскихъ порогахъ начальникомъ партіи инженеромъ Н. В. Поповымъ открыты каменный уголь, пласты котораго имѣютъ большую мощность и простираются далеко отъ рѣки. За неимѣніемъ точныхъ изслѣдованій пока нельзя опредѣлить болѣе или менѣе точно количество и качество залегающаго на порогахъ каменнаго угля.

Расходъ воды въ р. Выми <sup>1)</sup> у устья Шомвуквы около 5 куб. саж. и у с. Веслянскаго около 10 куб. саж. въ секунду.

Берега рѣки выше устья р. Иолвы, совершенно необитаемы, покрыты дугами, мѣшаннымъ лѣсомъ и въ общемъ высоки. Это обстоятельство позволяетъ значительно поднимать воду при шлюзованіи рѣки, не опасаясь залить большія пространства окружающей территоріи. Число шлюзовъ и желѣзныхъ разборчатыхъ плотинъ, предполагая на каждомъ шлюзѣ паденіе отъ 2 до 2,5 саж., можно предположить около 6—7. Стоимость одной такой плотины со шлюзомъ около 700.000 руб.

Сообщеніе по Вымскимъ порогамъ совершается главнымъ образомъ на шестахъ въ небольшихъ, узкихъ, но длинныхъ лодкахъ, поднимающихъ до 60 пуд. полезнаго груза. Впрочемъ Ижемцы, слѣдующіе по р. Вымъ съ грузомъ замши и проч., или же за хлѣбомъ, ходятъ на большихъ лодкахъ—шнягахъ, около 4 саж. длиной и 1 саж. шириной.

Вымскіе крестьяне въ порогахъ бываютъ довольно часто: на рыбной ловлѣ, лѣтомъ на сѣнокосѣ, а осенью на охотѣ. Однако къ порогамъ всё относятся съ величайшимъ уваженіемъ и сѣно, которое съ верховьевъ Выми сплавляется ими на плотахъ, только тогда считаютъ своимъ, когда оно прослѣдуетъ пороги.

Лѣсъ весной черезъ пороги также сплавляется въ плотахъ, а не розсыпью, хотя нерѣдко бываютъ случаи застрѣванія и разрыва плотовъ.

Нижняя часть р. Выми отъ с. Веслянскаго до впаденія въ р. Вычегду имѣетъ весьма устойчивое, однообразное, равномерное и глубокое русло. Нѣтъ крутыхъ извилинъ, большихъ отмелей, подмываемыхъ береговъ, острововъ и старорѣчій. Вообще рѣка производитъ впечатлѣніе скорѣе грандіознаго искусственнаго канала, нежели естественно образовавшагося воднаго потока.

Средняя ширина рѣки около 100 саж., у устья же 240 саж. Расходъ воды р. Выми въ межень у впаденія въ Вычегду не менѣе 25 куб. саж. въ сек.

Берега съ разбросанными на нихъ тамъ и здѣсь деревнями и селами весьма живописны. Дно большей частью галька и песокъ.

Р. Вымъ вполне судоходна ниже с. Веслянскаго при осадкѣ до 10/4 аршина, если расчистить два, три переката около с. Турьи и Сереговскаго, а главнымъ образомъ ея баръ у впаденія въ Вычегду. Рѣка здѣсь

<sup>1)</sup> При среднихъ меженныхъ горизонтахъ.

разбивается на рукава, которые въ меженное время пересыхаютъ, образуя одинъ узкій и извилистый ходъ у лѣваго берега. <sup>2)</sup>

Въ настоящее время по р. Выми въ нижней ея части до с. Веслянскаго совершаютъ плаваніе два парохода, принадлежащіе мѣстному купцу П. Н. Козлову. Онъ почти исключительно одинъ и снабжаетъ вымскихъ крестьянъ хлѣбомъ, мануфактурнымъ и колониальнымъ товаромъ.

Средній подъемъ весеннихъ водъ противъ меженнаго горизонта достигаетъ 3 саж.

Главные притоки р. Выми, считая снизу: Чубъ, Веслянка, Иолва, Коинъ, Чисва, Шомвуква и Кедва.

*Второй изслѣдованный вариантъ* воднаго пути съ р. Ухты на р. Вымъ начинается на р. Ухтѣ у устья ея главнаго притока Тобыща, поднимается по нему до притока слѣва—Комбуръ—іюля, далѣе по долинѣ послѣдняго волокъ на долину Тсимья—Ворыка, небольшой рѣчки, впадающей въ р. Ропчу, которая въ соединеніи съ р. Юшеромъ, вытекающей изъ Синдорскаго озера, составляетъ р. Веслянку или Весы-ва. У устья р. Веслянки на р. Выми и расположено с. Веслянское.

Длина этого варианта приблизительно слѣдующая: Весы-ва—120 верстъ, Ропча—12 верстъ, Тсимья—Ворыкъ—50 верстъ, волокъ—9 вер., Комбуръ—іюль—6 верстъ и Тобыщъ—20 верстъ.

Этотъ вариантъ считался наилучшимъ такими знатоками Ухтенскаго района, какъ инженеръ А. Г. Гансбергъ, который лѣтъ 7—8 тому назадъ ходатайствовалъ вмѣстѣ съ инженеромъ В. Мещерскимъ передъ Министерствомъ Торговли и Промышленности и Министерствомъ Путей Сообщенія о производствѣ изысканій воднаго пути по этому направленію. Произведенныя лѣтомъ текущаго года изслѣдованія не подтвердили этого ходячаго мнѣнія.

*Рѣка Тобыщъ* у своего устья лишь очень немногимъ менѣе р. Ухты. Характеръ ея горный съ массой каменистыхъ перекатовъ и пороговъ. Паденіе на тѣхъ 20 верстахъ отъ устья до Комбуръ—іюля, которыми она входитъ въ составъ втораго варианта—3,85 саж., ширина около 18 саж., наименьшая глубина отъ 0,20 до 0,40 саж., меженный расходъ воды въ устьѣ—около 1 куб. саж. въ секунду.

Бассейнъ Тобыща издревле славился прекраснымъ сортовымъ лѣсомъ—лиственницами и сосной. Объясняется это малой сравнительно заболоченностью верховьевъ и притоковъ р. Тобыща. Еще теперь существуетъ катище и просѣка, начинающаяся на Тобыщѣ версты 4 выше устья и выходящая на р. Коинъ, притокъ р. Выми. Длина просѣки отъ 15 до 18 верстъ. По разсказамъ веслянскихъ Зырянъ еще при Петрѣ Великомъ по этой просѣкѣ перевозили мачтовые лиственницы и сплавливали по р.р. Коину, Выми, Вычегдѣ и Сѣв. Двинѣ въ Архангельскъ.

*Комбуръ—іюль* узкая лѣсная рѣченка съ громаднымъ паденіемъ, непроходимая даже въ маленькой лодочкѣ. Стѣдуя по ея долинѣ на 13-ой верстѣ отъ Тобыща достигли водораздѣла, на 27 сажень поднимающагося надъ уровнемъ воды въ Тобыщѣ у устья Комбуръ—іюля. Спускъ мѣстности на остальныхъ 3-хъ верстахъ волока отъ водораздѣла до Тсимья—Ворыка 7 саж., такъ что уровень воды его на 20 саж. выше Тобыща.

<sup>2)</sup> Наименьшая глубина въ межень наблюдалась на перекатѣ у с. Сереговскаго отъ 0, 20 до 0, 40 саж.

На волокъ много моховыхъ болотъ, заболоченныхъ лощинъ, встрѣчаются озерки. Грунтъ сверху—глина и песокъ, а подъ ними камень—пермскія отложения и мѣстами даже изверженныя породы—сіениты. Понятно, что всѣ упомянутыя обстоятельства должны значительно усложнять и затруднять устройство воднаго пути по этому волоку.—

*Тсимья-Ворыкъ* лѣсная рѣчка, въ общемъ напоминающая верхнюю часть описанной выше р. Шомвуквы съ той только разницей, что Шомвука протекаетъ въ ясно выраженной узкой долинь, берега же Тсимья—Ворыка визменны и заболочены. Русло его завалено корчами, упавшими деревьями. Пробраться по ней даже въ небольшой лодочкѣ представляеть большія затрудненія.

*Ропча и Юшеръ*, образующія при слияніи р. Веслянку, почти одинаковы по своимъ размѣрамъ, шириной около 15 саж. Юшеръ очень глубока и многоводна, такъ какъ черезъ нее проходятъ всѣ лишнія воды Сндорскаго озера и его бассейна.

Р. *Веслянка* одна изъ красивѣйшихъ и живописнѣйшихъ рѣкъ Ухтенскаго района, шириной отъ 20 до 40 саж., глубока и только въ верхней части попадаютъ на ней нѣсколько пороговъ. Расходъ воды въ ней въ межень у впаденія въ р. Вымь около 2 куб. саж. въ секунду. Конечно, въ естественномъ состояніи р. Веслянка не судоходна, но представляеть всѣ данныя для легкаго и удобнаго шлюзованія.

Для приведенія рѣкъ этого варианта въ судоходное состояніе для судовъ 35 саж. длины, 45 саж. ширины, 10/4 арш. осадки помимо шлюзованія р.р. Веслянки, Ропчи и Тобыша придется рыть сплошной шлюзованный каналъ по долинамъ р.р. Тсимья-Ворыка и Комбурь-юля, соединяя ихъ водораздѣльнымъ каналомъ по волоку. Устройство послѣдняго при описанныхъ выше топографическихъ условіяхъ возможно лишь съ примѣненіемъ крупныхъ гидротехническихъ сооружений.

Какъ видно, предположенія, что второй вариантъ, обходящій Вымскіе пороги, р. Шомвукву, Ухтенскій волокъ и верхнюю порожистую часть р. Ухты отъ волока до устья Тобыша, окажется значительно выгоднѣе перваго, не оправдались. И высокой, длинный, каменистый волокъ съ Комбурь-юля на Тсимья-Ворыкъ, и эта послѣдняя, дающая соединеніе съ р. Веслянкой, ставятъ устройству широкаго воднаго пути по этому направленію преграды болѣе серьезныя тѣхъ, которыхъ хотѣли избѣгнуть. Во всякомъ случаѣ только сравнительные проекты и болѣе или менѣе подробныя смѣты могутъ дать окончательный отвѣтъ на вопросъ о большей выгодности одного варианта передъ другимъ.

Оба описанныхъ варианта, выходя на р. Вычегду у с. Устьвыми (почтово-телеграфная станція и паромная пристань Вогвадино), представляютъ собой кратчайшій водный путь съ р. Ухты на Архангельскъ, Вологду, С.Петербургъ.

По третьему варианту предполагается поднимать Ухтенскую нефть вверхъ по р. Ижмѣ отъ с. Усть-Ухты до лѣваго притока ея—Ижемскаго Черя, и потомъ по нему до волока на Вычегодскій Черь, правый притокъ р. Вычегды.

Путь этотъ значительно длиннѣе перваго и втораго вариантовъ для грузовъ Печорскаго края, слѣдующихъ въ Архангельскъ и Вологду, за то преимуществва его нижеслѣдующія:

1) Близость и параллельность Ухтенскому нефтеносному району, имѣющему ясно выраженное простираніе съ сѣверо-запада на юго-востокъ.



2) Изобиліе естественныхъ богатствъ по долинѣ р. Ижмы, какъ-то: асфальта, желѣзныхъ и сѣрныхъ рудъ.

3) Удобное сообщеніе съ бассейномъ р. Седь-ю, притоки которой <sup>3)</sup> изобилуютъ массой естественныхъ выходовъ нефти и, по мнѣнію нѣкоторыхъ изслѣдователей, являются главными хранителями громадныхъ запасовъ Ухтенской нефти.

4) Кратчайшій путь для вывоза воднымъ путемъ черезъ Сѣв. и Южн. Кельтмы и упраздненный Сѣверо-Екатерининскій каналъ Ухтенской нефти на р. Каму, Уралъ и Сибирь.

5) Короткій, всего въ 1¼ версты длинной, низкій водораздѣлъ между Ижемскимъ и Вычегодскимъ Черями.

6) Возможность легкаго устройства богатаго дополнительнаго водоснабженія водораздѣльныхъ бѣфовъ.

Подробная инструментальная съемка и нивелировка этого варианта, произведенная лѣтомъ этого года, показали, что Черскій волокъ на 11 саж. абсолютно выше Ухтенскаго волокна (см. прод. проф.), что, естественно, увеличиваетъ число искусственныхъ сооружений. Объясняется это громаднымъ паденіемъ и порожистостью р.р. Вычегодскаго и Ижемскаго Черей и р. Ижмы.

*Рѣка Ижма* (по зырянски Изъ-ва-ю, т. е. камень—вода—рѣка) отъ устья Ижемскаго Черя до впаденія ея въ Печору длинной около 410 верстъ. На ней расположено не мало деревень и селъ, населенныхъ Зырянами, занимающимися земледѣліемъ (сѣютъ главнымъ образомъ рожь и ячмень), скотоводствомъ, рыбной ловлей, охотой, лѣснымъ промысломъ и въ зимнее время извозомъ. <sup>4)</sup>

На участкѣ отъ Ижемскаго Черя до Ухты, длинной 123 версты, р. Ижма принимаетъ много притоковъ (р.р. Розь, Чучь, Лекъ—Кемъ, Бурь—Кемъ, Верхній и Нижній Одесь, Седь-ю, Ай-юва) и изъ маленькой сравнительно рѣчки саж. 12,5 шириной, съ меженнымъ расходомъ воды въ 0.4 куб. саж. въ сек. выше устья Черя, обращается въ мощный многоводный потокъ шириной около 70 саж. съ расходомъ воды около 16 куб. саж. въ сек. непосредственно выше устья р. Ухты. <sup>5)</sup> Паденіе ея на этомъ участкѣ 24 саж., теченіе быстрое, изобилуетъ каменистыми переборами и многочисленными порогами. Русло извилистое, известковое отъ Черя до дер. Нямодъ и галечное съ грядами сѣраго слюдянистаго песчаника ниже ея; встрѣчаются и разноцвѣтные мергеля, въ особенности между р.р. Седь-ю и Ухтой. Около деревни Нямодъ кромѣ того въ руслѣ рѣки масса битуминозныхъ породъ; особеннаго упоминанія заслуживаетъ мощная гряда чистаго асфальта, пересекающая р. Ижму версты 4 выше дер. Нямодъ у устья р. Лекъ—Кемъ.

Берега довольно высокіе, покрыты лугами, мѣшаннымъ лѣсомъ невысокаго качества, подсѣками и вездѣ позволяютъ поднимать воду на 2 саж. противъ меженнаго уровня, не заливая прибрежной полосы, что понадобилось бы въ случаѣ шлюзованія р. Ижмы для устройства воднаго сообщенія.

На слѣдующемъ участкѣ р. Ижмы отъ с. Усть-Ухты до дер. Порожской, на протяженіи 50 верстъ, сосредоточены каменистыя отме-

<sup>3)</sup> (Лья - іоль, Вежа - Вожь).

<sup>4)</sup> На нижнемъ теченіи р. Ижмы въ селахъ Ижмѣ, Мохчѣ, Сюзибскѣ, Бакурѣ, Красноборскѣ сосредоточено оленеводство всего Печорскаго края.

<sup>5)</sup> (При горизонтѣ около 0.30 саж. выше меженнаго).

ли и знаменитые „Ижемскіе пороги“. Главные изъ нихъ, идя сверху, Трехголовый, Грива, Разливной, Бычье горло, Бобронокъ-кось, Селямъ-кось (порогъ Сердце) и Иждидь-извя-кось. Порода камня на первомъ изъ нихъ — кремнистый известнякъ, на прочихъ сѣрый слюдянистый весьма плотный песчаникъ. На берегахъ не видно почти никакихъ обнаженій, ни размывовъ, и только мѣстами неестественно торчашія въ руслѣ рѣки громадныя каменные глыбы краспорѣчино говорятъ о тѣхъ водоворотахъ и волненіяхъ, которыя разыгрываются тутъ во время ледохода и прохода высокихъ весеннихъ водъ.

Обыкновенно такія порожистыя мѣста приводятъ въ судоходное состояніе или расчисткой каменистаго дна взрывными работами, если рѣка обладаетъ большимъ расходомъ воды и паденіе ея не особенно велико (напримѣръ рѣка Свирь), или шлюзованіемъ. И тотъ и другой способъ примѣнимъ на р. Ижмѣ. Паденіе ея главныхъ пороговъ между деревнями Усть Сюзской и Порожской на разстояніи 30 верстъ около 4 саж., расходъ воды противъ с. Усть-Ухты 24 куб. саж. въ секунду при уровнѣ воды немного выше меженнаго. Ширина рѣки отъ 80—100 саж. Берега средней высоты съ открытымъ широкимъ приплескомъ покрыты мѣшаннымъ лѣсомъ.—

Отъ деревни Порожской до с. Щелья на протяженіи 150 верстъ р. Ижма подобно р. Выми ниже с. Веслянскаго производитъ впечатлѣніе сплошнаго, однообразнаго, громаднаго и глубокаго канала—настолько устойчиво ея галечное русло и плавны перегибы; ширина ея отъ 90—150 саж., глубина около 1 саж. Совершенно нѣтъ острововъ и старорѣчій. По берегамъ обширныя роскошнѣйшіе луга и мѣшанный лѣсъ. Участокъ этотъ вполне судоходенъ <sup>6)</sup> въ теченіе всей навигаціи при осадкѣ судовъ около 10/4 аршина.

Наибольшія трудности въ смыслѣ регулировки и устройства воднаго пути представляетъ безспорно нижнее теченіе р. Ижмы отъ с. Щелья до впаденія ея въ р. Печору на протяженіи около 85 верстъ.

Здѣсь она встрѣчаетъ песчаную полосу и размываетъ ее на весьма широкія пространства, образуя массу рукавовъ, острововъ, осередковъ, отмелей и старорѣчій. Дно подвижной песокъ—пльвунъ. Ширина рѣки около 300 саж., зато глубина очень незначительна и теченіе крайне неустойчивое. Берега песчаные и обнаженные, вообще русло весьма неустойчивое. Повидимому только землечерпаніе совмѣстно съ рациональнымъ исправленіемъ рѣки и укрѣпленіе русла въ состояніи обезпечить постоянную судоходную глубину не менѣе 1 сажени.

Этотъ именно участокъ и мѣшаетъ Печорскимъ пароходамъ заходить въ меженное время въ р. Ижму, хотя въ этомъ сильно нуждается богатое и многочисленное населеніе нижняго теченія р. Ижмы, такъ называемыя Ижемцы. Въ настоящее время сообщеніе между устьемъ р. Ижмы и с. Ижмой поддерживаетъ небольшая баржа Бр. Норицыныхъ, выходящая навстрѣчу къ каждому срочному рейсу товаро-пассажирскаго печорскаго парохода. Грузъ, привозимый моремъ черезъ Кую или по Печорѣ изъ Чердыни, отъ устья Ижмы вверхъ по рѣкѣ доставляется въ небольшихъ лодкахъ—шнягахъ, а также гужомъ по тракту. Только во время весенняго и осенняго половодія удается мелкосидящимъ Печорскимъ пароходамъ добраться до с. Кулемъ, откуда далѣе до дер. Порожской плаваніе совершается безъ всякихъ прѣпятствій.

<sup>6)</sup> Въ естественномъ своемъ состояніи.

Капитальное исправленіе нижняго теченія р. Ижмы, конечно, стоить большихъ денегъ. Какія необходимо принимать мѣры регулированія непостояннаго русла для приспособленія р. Ижмы къ свободному проходу буксирныхъ моторныхъ лодокъ и мелкосидящихъ баржъ, могутъ указать лишь предварительныя рекогносцировочныя изысканія.

На р. Ижмѣ отъ устья р. Ухты до с. Ижмы расположено 7 земскихъ почтовыхъ станцій (въ с. Усть-Ухтѣ, въ дер. Усть-Сюзской, Винлѣ, Кедвѣ, Карельской, с. Кулемѣ и Мохчѣ), на которыхъ содержатся лошади и имѣются особыя крытыя лодки.

Бечевникъ благодаря широкому приплеску рѣки въ общемъ довольно хорошій. Однако путешествіе на почтовыхъ лошадяхъ частнымъ лицамъ обходится не менѣе 10 ти коп. съ версты и лошади. Не менѣе высоки и цѣны на доставку груза. Этимъ объясняется крайне хлопотливая, продолжительная и дорогая доставка черезъ Архангельскъ и Печору на р. Ухту машинъ и другихъ предметовъ оборудованія нефтяныхъ промысловъ. Поэтому нельзя не привѣтствовать Вологодское губернскае земство, приступившее <sup>7)</sup> къ устройству короткой колесной дороги изъ с. Усть-Выми на Сидоровскую казарму.

Рѣчка *Ижемскій Черъ* на всемъ своемъ протяженіи 48,3 версты отъ волока до впаденія въ р. Ижму съ неизмѣрною быстротой струится по каменистому известковому руслу. Ширина его у устья отъ 3 до 5 саж., у волока мѣстами только 2 аршина; наименьшіе расходы воды соотвѣственно 0,30 куб. саж. и 0,02 куб. саж. въ секунду.

Берега большей частью высокіе, съ отвѣсными известковыми обнаженіями. Должна узкая и крутая поросла мѣшаннымъ кустарникомъ по горѣлому лѣсу. Отдѣльно торчащими стволами горѣвшихъ деревьевъ и валежникомъ покрыты и весь Черскій волокъ и верховья Вычегодскаго Черя. Картина въ высшей степени пустынная и наводящая на грустные размышленія о лѣсномъ хозяйствѣ на Русскомъ Сѣверѣ. Раньше, лѣтъ 15 тому назадъ, на волокѣ, повидимому, былъ великолѣпный густой лѣсъ и, по словамъ бывавшихъ тамъ зырянъ, водилось масса птицы и пушныхъ звѣрей.

*Водораздѣлъ Печорскихъ и Сѣверо-Двинскихъ водъ* около Черскаго волока длиной всего въ 600 саж. по прямому направленію и представляетъ собой холмистую мѣстность, изрѣзанную заболоченными лощинами и низинами. Уровень воды Вычегодскаго Черя у волока на 1,27 саж. выше уровня Ижемскаго. Характерно, что долины Черей идутъ другъ другу навстрѣчу до волока, а затѣмъ поворачиваютъ въ діаметрально противоположныя стороны и расходятся. Намѣтить при такихъ условіяхъ на мѣстности соединительный каналъ по пересѣкающей у Черскаго волока водораздѣлъ второстепенной долины не представляетъ большихъ затрудненій. Въ особенно многоводныя весны Зыряне будто бы переѣзжаютъ по ней непосредственно на лодкѣ изъ Вычегодскаго Черя на Ижемскій и обратно. Лѣтомъ лодки перетаскиваютъ по тропѣ, устланной кольями и огибающей все крутыя возвышенности, а также мокрыя низины. Имущество переносится на носилкахъ и плечахъ.

Ближайшіе къ Черскому волоку населенные пункты: село Роздино на р. Ижмѣ въ 58 верстахъ и дер. Кузьслудабожская на Вычегодскомъ Черѣ въ 40 верстахъ отъ него.

На волокѣ и вообще на всемъ Черскомъ водораздѣлѣ, несмотря на его сильную заболоченность и ключистость, вовсе не замѣчено

<sup>7)</sup> Въ цѣляхъ развитія Ухтинской нефтепромышленности.

большихъ торфяныхъ болотъ. Ложбины покрыты роскошными сочными лугами, которыхъ никто не косить. Буренія (до 5 саж.), произведенныя въ нѣсколькихъ точкахъ по проектной оси канала, показали, что подъ верхнимъ мхомъ слѣдуетъ плотная глина различной мощности, расположенная на почти горизонтальномъ, слегка покрытомъ галькой и пескомъ известковомъ пластѣ.

Ижемскій Черъ, какъ упомянуто выше, небольшая рѣчка у волока поднимается за нимъ верстъ 10, а затѣмъ теряется въ кочкахъ и ключахъ.

*Вычегодскій же Черъ* у волока шириной около 4 саж., глубиной 0.30 саж., обладаетъ расходомъ воды въ межень 0,07 куб. саж. въ секунду, и, по словамъ Зырянъ, имѣетъ выше волока протяженіе не мѣнѣе 30-ти верстъ.

Разумѣется, наблюденные небольшіе расходы воды въ Вычегодскомъ Черѣ, а въ особенности въ Ижемскомъ, недостаточны для питанія цѣлой системы искусственныхъ водныхъ путей. Но мѣстные условія, какъ-то широкія и глубокія долины обоихъ Черей выше соединительнаго канала, вполне благоприятствуютъ устройству огромныхъ искусственныхъ водохранилищъ, въ которыя могли бы собираться высокая весенняя вода и атмосферные осадки, а расходоваться лѣтомъ по мѣрѣ надобности.

Вычегодскій Черъ ниже волока по своему характеру можетъ быть раздѣленъ на три почти равныя части: верхнюю, состоящую изъ отдѣльныхъ тихихъ плесовъ, соединенныхъ быстринами, среднюю—порожистую съ быстрымъ теченіемъ и громаднымъ паденіемъ, и нижнюю—совершенно лѣсную рѣчку. Русло почти сплошь каменисто (известнякъ) и галечное. Долина ярко выражена, узкая въ средней и болѣе развѣстая, широкая въ верхней и нижней частяхъ. Притоковъ мало; изъ нихъ главные Чепанъ, Якъ-Чаръ и Вырь-Черъ. Ширина Вычегодскаго Черя у впаденія въ Вычегду 10 саж., меженный расходъ воды 0.70 куб. саж. въ секунду.

Сообщеніе по Вычегодскому и Ижемскому Черямъ, а также по р. Ижмѣ отъ устья Черя до дер. Лачъ можетъ совершаться исключительно въ небольшихъ зырянскихъ лодкахъ длиной около 2,5 саж., шириной 1½ аршина, поднимающихъ до 50 пуд. полезнаго груза. Вверхъ по теченію мѣстные Зыряне поднимаются на шестахъ или при помощи окованныхъ веселъ, упираясь ими въ дно рѣки. До открытія морского сообщенія съ устьемъ р. Печоры, по рассказамъ старожилловъ, Ижемцы нерѣдко провозили на своихъ шнягахъ по Черямъ на Вычегду оленину, мѣха.

Осуществленіе широкаго воднаго пути по Черямъ сопряжено съ рытьемъ по ихъ долинамъ сплошнаго шлюзованнаго канала, причѣмъ въ виду большой извилистости рѣчекъ и громадному паденію ихъ (см. прод. проф.) число шлюзовъ и количество земляныхъ работъ будетъ не малое.

Всѣ три описанныхъ выше варианта водныхъ путей съ р. Ухты на р.р. Сѣверную Двину и Каму выводятъ на р. *Вычегду*, которая, сливаясь у с. Котласа съ Малой Двиной, образуетъ Большую Сѣверную Двину. Къ ней же у села Керчемскаго примыкаетъ упраздненная Сѣверо-Екатерининская водная система.

Сплошная инструментальная съемка р. Вычегды за лѣто 1908 и 1909 г.г. произведена на протяженіи 614 верстъ, отъ устья Вычегодскаго Черя до с. Устьями.

Ширина рѣки при среднихъ меженныхъ горизонтахъ колеблется: у с. Помоздина около 40 саж., у с. Устькулома около 100 саж., у устья рѣки Вымы около 250 саж., а у гор. Сольвычегодска около 1 версты и болѣе<sup>8)</sup>.

Долина р. Вычегды состоитъ изъ наноснаго песку, глины и торфяника; болѣе устойчивые коренные берега расходятся обыкновенно на нѣсколько верстъ и почти нигдѣ не сходятся до того, чтобы совпали съ берегами рѣки. Въ объемъ правый берегъ долины, къ которому подходятъ отроги Тиманскаго хребта, болѣе высокій, около 30 саж., лѣвый же низменный, заболоченный. Въ виду слабаго аллювiального строенiя долины русло рѣки весьма неустойчиво, выписываетъ самыя изумительныя кривулы, образываетъ массу острововъ, рукавовъ, стариць, песчаныхъ отмелей и осередковъ. Покрывается пойма роскошными лугами, кустами, пашнями и частыми, живописно раскинутыми, зырянскими селами и деревнями. На коренныхъ берегахъ зеленѣютъ хвойныя лѣса.

Изысканiя доказали полную возможность судоходства по р. Вычегдѣ не только отъ устья до с. Усть-Кулома на протяженiи семисотъ съ лишнимъ верстъ, до куда теперь совершаютъ рейсы пароходы различныхъ пароходныхъ компанiй, но и выше—вплоть до с. Помоздина. При уровнѣ воды не ниже наблюдавшагося въ теченiе всего вышнiяго лѣта на участкѣ отъ с. Помоздина до с. Керчемскаго не найдено перекатовъ мельче 6-ти четвертей аршина, обыкновенная же глубина по фарватеру около 1 саж. и болѣе. Предубѣжденiе относительно мелководья р. Вычегды при отсутствiи какихъ-либо плановъ и изысканiй основывалось, повидимому, на полномъ незнакомствѣ съ рѣкой не только пароходныхъ лоцмановъ, но и мѣстныхъ жителей. Во всякомъ случаѣ въ теченiе весенняго и осенняго половодiя вся Вычегда вплоть до села Помоздина доступна пароходамъ и судамъ съ осадкой не болѣе 6-ти четвертей аршина.

На практикѣ судоходность верхней части р. Вычегды блестяще доказало путешествiе вологодскаго губернатора А. Н. Хвостова лѣтомъ 1908 года: казенный пароходъ „Самоѣдъ“ въ июлѣ мѣсяцѣ въ меженную воду свободно поднялся до с. Мыелдина, т. е. всего не дошелъ 100 верстъ до с. Помоздина.

Препятствiями для судоходства на р. Вычегдѣ являются первобытное состоянiе засореннаго корчами русла, масса крутыхъ перегибовъ, отмелей и осередковъ, отсутствiе дневной обстановки и ночного освѣщенiя, а также неимѣнiе на пароходахъ опытныхъ лоцмановъ изъ мѣстныхъ жителей. Не малыя затрудненiя плаванiю судовъ создаютъ и, такъ называемыя, помчи, особыя приспособленiя, устраиваемыя Зырянами для ловли рыбы. Онѣ состоятъ изъ кольцевъ, вбитыхъ въ дно рѣки почти на самомъ фарватерѣ и переплетенныхъ ивовымъ хворостомъ шириной около 1 саж. Ловля рыбы производится посредствомъ сѣтки, подвѣшенной къ нижнему концу коромысла, укрѣпленнаго на свайкѣ. Такiя загражденiя помимо затрудненiя судоходства вызываютъ отложенiя за ними песчаныхъ наносовъ, что не мало способствуетъ обмелѣнiю рѣки.

Устраненiе всѣхъ выше переименованныхъ препятствiй является необходимымъ условiемъ улучшенiя судоходныхъ качествъ р. Вычегды

<sup>8)</sup> Наблюдавшiяся лѣтомъ 1909 г. рабочiе расходы воды: выше устья Черя около 1.5 куб. саж., у с. Помоздина—5 куб. саж., у с. Мыелдина—8 куб. саж., у с. Усть-Нема—18 куб. саж., у с. Усть-Кулома—около 25 куб. саж. въ секунду.

и установленія безостановочнаго плаванія по ней въ теченіе всей навигаціи.

Въ настоящее время пароходное сообщеніе по р. Вычегдѣ поддерживаютъ слѣдующія пароходныя общества: Сѣверное пароходное Общество „Котласъ—Архангельскъ—Мурманъ“ (4 товаро-пассажирскихъ парохода), Вычегодско-Вымское пароходство П. Н. Козлова (2 товаро-пассажирскихъ парохода), пароходное Общество „Лебедь“ (2 парохода), 1 пароходъ Гурилева и 1—Камбалова. Отъ Котласа до города Усть-Сысольска пароходство продолжается безъ перерыва все лѣто и только при большомъ спадѣ воды пароходы не доходятъ 9 верстѣ до Усть-Сысольска, расположеннаго на р. Сысолѣ (притокѣ Вычегды), а останавливаются передъ баромъ ея, перекатомъ Човья. На участкѣ же гор. Усть-Сысольскъ—с. Усть-Куломъ пароходное сообщеніе въ сухія лѣта останавливается на 1—1½ мѣсяца вслѣдствіе указанныхъ выше препятствій.

Немедленная организація судоходства по р. Вычегдѣ выше с. Усть-Кулома до с. Помоздина является весьма насущной потребностью всего мѣстнаго края какъ въ виду его естественныхъ богатствъ, густой сравнительно населенности (села Керчемское, Усть-Немъ, Мшелдино, Джегоржимъ, Ванольское, Пожегъ, Помоздино, д. Вильгортская и проч.), такъ и главнымъ образомъ, того торговаго значенія, которое имѣетъ село Помоздино для обитателей р. Печоры и верхней Ижмы. Изъ с. Помоздина до Троицко-Печорскаго по существующему тракту всего 133 версты.

Практикующійся нынѣ способъ доставки грузовъ изъ с. Усть-Кулома въ Помоздино на большихъ лодкахъ—шнягахъ, несмотря на свою медленность и случайность, нерѣдко доводитъ до такихъ ненормальностей, что за провозъ одного пуда груза между указанными пунктами приходится уплачивать 1 рубль и болѣе. Существующій Печорскій трактъ между селами Усть-Куломомъ и Помозиномъ вслѣдствіе его гористости мало пригоденъ для грузового движенія.

Одинъ изъ главныхъ притоковъ р. Вычегды, р. Вымъ, былъ описанъ выше. Изъ другихъ необходимо упомянуть р.р. Сысолу и Вишеру; въ теченіе весенняго и осенняго половолья плаваніе пароходовъ по нимъ происходитъ болѣе или менѣе безпрепятственно. Несудоходные притоки, но весьма многоводные: Яренга, Локшма, Сѣв. Кельтма, Немъ, Южная Мылва, Воль и Вычегодскій Черъ.

Вычегдѣ, единственной на Русскомъ Сѣверѣ большой и многоводной рѣкѣ, имѣющей общее направленіе теченія съ востока на западъ, самой природой суждено стать главнымъ и мощнымъ воднымъ путемъ для доставки сибирскихъ и печорскихъ богатствъ за границу черезъ гор. Архангельскъ и во внутрь Россіи черезъ гор. Вологду. Но для этого ей въ ближайшемъ же будущемъ должны быть даны естественные водные выходы на р. Печору черезъ Южную и Сѣверную Мылвы съ одной стороны, и на р. Каму черезъ упраздненную *Сѣверо-Екатерининскую водную систему* съ другой стороны.

Послѣдній соединительный путь начинается на р. Вычегдѣ у с. Керчемскаго и поднимается по притоку ея Сѣв. Кельтмѣ 141 версту и по упраздненному Сѣверо-Екатерининскому каналу 16,4 версты, а спускается по р. Джуричѣ 36,4 версты и по южной Кельтмѣ 123,5 версты въ р. Каму (см. прод. проф.). Возвышеніе водораздѣла у южнаго устья канала со стороны Вычегды—13,58 саж., а со стороны Камы 7.5 саж.

Ширина *Стьв. Кельтмы* въ нижней части колеблется отъ 20—60 саж., въ верхней же уменьшается мѣстами до 3 саж.

*Рѣка Джуричь* типичная, заваленная карчами, лѣсная рѣчка, шириной отъ 5—15 саж. съ заболоченными низменными берегами.

*Рѣка Южная Кельтма* очень извилиста, шириной отъ 5—35 саж.; берега высокіе, встрѣчаются глубокіе, спокойные плеса.

Низкій водораздѣлъ и небольшое разстояніе между верховьями рѣкъ Сѣверо-Двинскаго и Камскаго бассейновъ въ этомъ мѣстѣ послужило причиною того, что по указу Екатерины II въ 1785 году было приступлено къ работамъ по соединенію р.р. Сѣв. Кельтмы и Джурича. Длина соединительнаго *Сѣверо-Екатерининскаго канала* была назначена 16 верстъ 322 саж. и весь путь рѣшено было приспособить къ движению судовъ грузоподъемной силой до 6000 пудовъ. Шлюзовъ одинаковыхъ спроектировано 3 (св. Екатерины, св. Александра и св. Николая), шириной 3,25 саж., длиной 15 саж., перепадъ воды на каждомъ изъ нихъ 11 футъ. Устройство канала съ долгими остановками по случаю частыхъ въ то время войнъ и недостатка денегъ было закончено только въ 1822 году.

Предполагалось, что по устроенной Сѣверо-Екатерининской водной системѣ произойдетъ весьма живой обмѣнъ уральскихъ товаровъ, и хлѣба внутреннихъ губерній на заграничныя издѣлія, привозимыя въ Архангельскъ моремъ. Однако предположенія о судоходномъ движеніи по новому водному пути далеко не оправдались. Объясняется это тѣмъ, что мысль, вполнѣ основательная сама по себѣ, была исполнена въ высшей степени не послѣдовательно: былъ устроенъ каналъ, сообщеніе съ которымъ по примыкающимъ къ нему нерасчищеннымъ, извилистымъ и весьма малкимъ въ лѣтнее сухое время (до 6 верш.) рѣкамъ Южной и Сѣверной Кельтмамъ и Джуричу было крайне затруднительно, иногда даже невозможно.

Составленный впоследствии администраціей канала проектъ переустройства и расширенія всего воднаго пути не получилъ утвержденія М. П. С., даже не были отпущены средства на ремонтъ существующихъ сооружений и въ 1838 году весь техническій и административный надзоръ былъ снятъ съ канала. Немаловажное значеніе на это рѣшеніе имѣла также выяснившаяся въ то время и превратно понятая возможность устройства новыхъ, особыхъ путей, а именно желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, каналъ былъ представленъ самому себѣ, сооруженія обвалились и по этому водному пути въ настоящее время могутъ съ трудомъ проходить лишь въ весеннее и осеннее половодіе плоскодонныя лодки длиной отъ 8 до 9 саж., поднимающія до 300 пудовъ.

Лѣтомъ 1908 года партіей по изслѣдованію водныхъ путей съ р. Ухты на р.р. Каму и Сѣв. Двину были вновь изслѣдованы и инструментально сняты р.р. Сѣв. и Южн. Кельтма, Джуричь и упраздненный Сѣверо-Екатерининскій каналъ. Въ настоящее время составленъ проектъ восстановленія этого воднаго пути, шлюзованія его и приспособленія къ проводу судовъ длиной 35 саж., шириной 4,5 саж. и съ осадкой  $\frac{10}{4}$  аршина.

Длина всего искусственнаго пути между устьями Сѣверной и Южной Кельтмъ за спрямленіемъ ихъ весьма крутыхъ и мѣстами причудливыхъ изгибовъ опредѣлилась въ 160 верстъ вмѣсто 317 верстъ по фарватеру рѣкъ (см. прод. проф.). Число шлюзовъ 11 на Вычегодской и 6 на Камской вѣтви; паденія ихъ постепенно увеличиваются,

начиная съ водораздѣльнаго бѣфа отъ 0.60 до 1.50 саж. Питаніе водораздѣла спроектировано изъ р. Джурича, по имѣющійся въ ней меженній расходъ малъ и обезпечиваетъ проходъ только 30 судовъ въ сутки грузоподъемной силой въ 50000 пудовъ каждое. Лѣтомъ 1910 года М-во Пут. Сообщ. предполагаетъ произвести изысканія въ верховьяхъ р. Джурича для рѣшенія вопроса о возможности и стоимости устройства въ нихъ большихъ водохранилищъ для дополнительнаго питанія всей Сѣверо-Екатерининской водной системы.

Судоходство по Камѣ совершается сейчасъ безпрепятственно въ теченіе всей навигаціи до устья р. Вишеры. Отъ устья Южной Кельмы до впаденія Вишеры по Камѣ всего 80 верстъ. Участокъ этотъ судоходенъ въ теченіе весенняго и осенняго половодія. Главными затрудненіями для плаванія судовъ являются засоренность рѣки карчами, камнями, отмелями и нѣкоторые мелкіе перекаты. Ширина Камы въ этомъ мѣстѣ отъ 100—200 саж. Для приведенія упомянутыхъ 80 верстъ въ безпрепятственное судоходное состояніе необходимо расчистить русло рѣки отъ карчей и камней, углубить перекаты и регулировать самыя затруднительныя участки рѣки исправительными сооружениями.

Возстановленіе Сѣверо-Екатерининскаго воднаго пути является необходимымъ условіемъ подъема промышленности и сельскаго хозяйства въ богатыхъ отъ природы Верхне-Камскомъ и Вычегодскомъ бассейнахъ. Только съ устройствомъ дешеваго воднаго сообщенія съ центромъ Россіи и за-границей здѣсь возможно станетъ переселеніе въ широкихъ размѣрахъ и рациональное использованіе лѣсныхъ и другихъ богатствъ.

Но кромѣ чисто мѣстнаго значенія этотъ водный путь имѣетъ громадное общегосударственное значеніе. Онъ явится тѣмъ удобнымъ, дешевымъ способомъ вывоза сибирскихъ и уральскихъ грузовъ, въ особенности сибирскаго хлѣба, черезъ Архангельскій портъ за границу, который весьма тщательно въ послѣднее время ищутъ разныя заинтересованныя въ процвѣтаніи нашего Сѣвера и Сибири Общества и Учрежденія. Длина его отъ ст. Левшина Пермскихъ желѣзныхъ дорогъ (у устья р. Чусовой на Камѣ) до с. Котласа 1220 верстъ: по р. Камѣ—360 верстъ, по Сѣверо-Екатерининской водной системѣ—160 верстъ и по р. Вычегдѣ—700 верстъ. Правда, онъ на 392 версты длиннѣе существующей желѣзной дороги Пермь—Вятка—Котласъ, но зато онъ—водный путь и доставка 1 пуда груза по нему обойдется не дороже 7—8 копѣекъ. При самомъ дешевомъ эксплуатационномъ тарифѣ жел. дор.  $\frac{1}{75}$  коп. съ пуда—версты, провозъ для разстоянія 828 верстъ Пермь—Котласъ съ 1 пуда составляетъ 11 копеекъ.

Съ другой стороны съ большою вѣроятностью можно утверждать, что наилегчайшимъ соединеніемъ рѣкъ Сибири съ рѣками Европейской Россіи является направленіе Чусовая—Иссеть—Тоболь—Иртышъ—Обь. Произведенная лѣтомъ текушаго года инженеромъ Мочульскимъ рекогносцировка перехода черезъ Уралъ по рѣкамъ Илычу и Сосьвѣ показала, что водораздѣлъ здѣсь возвышается не менѣе, чѣмъ на 200 саж. надъ уровнемъ примыкающихъ къ нему частей Печоры и Оби, а осуществленіе воднаго пути по этому варианту сопряжено съ исключительно дорогими и затруднительными гидротехническими сооружениями. Шлюзованіе р.р. Чусовой и Иссети крайне желательно также съ цѣлью использованія энергіи падающей воды для нуждъ уральской горнопромышленности (см. докладъ инж. Карницкаго XI сѣзду рус-



скихъ дѣятелей по водянымъ путямъ въ февралѣ нынѣшняго года.) Такимъ образомъ Обь-Енисейскій каналъ, соединеніе р.р. Чусовой и Усети, Сѣверо-Екатерининская водная система съ примыкающими къ нимъ рѣками составятъ въ будущемъ ту могущественную водную артерію, которой суждено соединить сплошнымъ, глубокимъ, кратчайшимъ и дешевымъ воднымъ путемъ озеро Байкаль съ заграничнымъ портомъ Архангельскомъ.

Заканчивая настоящее краткое описаніе и характеристику водныхъ путей съ р. Ухты на р.р. Каму и Сѣв. Двину нельзя не выразить того глубокаго впечатлѣнія, которое производитъ Русскій Сѣверъ своими огромными естественными богатствами, дремучими лѣсами, роскошными лугами, плодородными угодіями и залегающими въ нѣдрахъ его полезными ископаемыми. Несомнѣнно, что Печорскому уѣзду Архангельской губерніи и Яренскому, Усть-Сысольскому уѣздамъ Вологодскій губерніи въ самомъ ближайшемъ будущемъ предстоитъ стать богатымъ горнозаводскимъ и промышленнымъ краемъ. Необходимо только тщательное изученіе этой обширной области и скорѣйшее оборудованіе ея сносными путями сообщенія.

По глубокому моему убѣжденію, основанному на 2-хъ лѣтнемъ подробномъ и основательномъ знакомствѣ съ Сѣверомъ Европейской Россіи, онъ нуждается не въ желѣзныхъ дорогахъ, разные проекты которыхъ нерѣдко высказываются въ повременной печати, а въ устройствѣ лѣсныхъ дорогъ, зимнихъ просѣкъ, а, главнымъ образомъ, въ развитіи и улучшеніи его многочисленныхъ, богатыхъ, естественныхъ путей—рѣкъ и водныхъ сообщеній.

Желѣзная дорога имѣетъ экономическое обоснованіе въ густо населенной мѣстности съ массой благоустроенныхъ подъѣздныхъ и шоссеиныхъ дорогъ, а не въ краѣ, гдѣ населеніе ютится только по берегамъ рѣкъ, на которыхъ, естественно, впервые возникнетъ и промышленная жизнь. Многими изслѣдователями Русскаго Сѣвера даже отрицается возможность земледѣльческой культуры тамъ вдали отъ рѣчныхъ долинъ. Очевидно громадные необитаемые участки, пересекаемые жел. дорогой, между большими водными артеріями будутъ осуждены на полное мѣстное бездѣйствіе. Разсматривать же водныя сообщенія какъ подъѣздные пути къ жел. дорогѣ нѣтъ ни малѣйшаго основанія: рѣки Русскаго Сѣвера всѣ, большей частью, имѣютъ направленіе съ юга на сѣверъ и могутъ служить для передачи грузовъ непосредственно на морскіе пароходы съ одной стороны и во внутрь Россіи черезъ водныя соединительныя системы съ другой стороны, безъ какихъ-либо дорого стоящихъ услугъ желѣзной дороги.

Не стану входить здѣсь въ разсужденія о преимуществахъ водныхъ путей передъ желѣзными дорогами при перевозкѣ массовыхъ, малоцѣнныхъ, громоздкихъ грузовъ, какими почти исключительно изобилуетъ Русскій Сѣверъ. Этотъ вопросъ нерѣдко поднимался въ послѣднее время при обсужденіи колоссальныхъ ежегодныхъ дефицитовъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ и того забвенія, которому были преданы наши водные пути въ послѣднія десятилѣтія лихорадочнаго желѣзнодорожнаго строительства. Периодически пресловутыя залежи хлѣбныхъ грузовъ во внутреннихъ губерніяхъ лишній разъ доказываютъ органическую неспособность желѣзныхъ дорогъ справляться съ сезонными тяжеловѣсными грузами.

Никакая желѣзная дорога не въ состояніи не только окупить себя, но и покрыть эксплуатаціонные расходы, если ея грузъ ограничивается желѣзнымъ матеріаломъ, нефтью и др. малоцѣннымъ сырьемъ, въ особенности при перевозкѣ на далекія разстоянія. Ни для кого не тайна, что сибирскіе грузы только потому и не вывозятся въ болѣе или менѣе значительномъ количествѣ черезъ Европейскіе порты за границу, что высокіе желѣзнодорожные тарифы ихъ совершенно обезцѣниваютъ на мѣстѣ добычи въ Сибири.\*)

Въ виду всего изложеннаго крайне необходимыми и единственно рациональными мѣрами оборудованія Архангельской и Вологодской губерній сносными путями сообщенія въ ближайшемъ будущемъ представляется въ слѣдующемъ:

1) Изслѣдованія въ судоходномъ отношеніи и организація срочнаго пароходства на рѣкахъ:

а) Печорѣ съ ея притоками Цыльмой, Ижмой, Уссой, Ковжой, Шуромъ, Сойвой и Илычемъ;

б) Мезени съ притокомъ Вашкой;

в) Вычегдѣ съ притоками Вымью, Вышерой и Сысолой.

2) Углубленіе перекатовъ и обстановка фарватера упомянутыхъ рѣкъ, расчистка рула ихъ отъ карчей и камней, шлюзованіе наиболее затруднительныхъ участковъ.

3) Оборудованіе внѣшнихъ портовъ на устьяхъ р. р. Печоры и Мезени; углубленіе и обстановка баровъ этихъ рѣкъ.

4) Устройство соединительныхъ системъ р. Вычегды съ Камой чрезъ упраздненный Сѣверо-Екатерининскій каналъ съ одной стороны и съ р. Печорой черезъ Сѣв. и Южную Мылвы съ другой стороны.

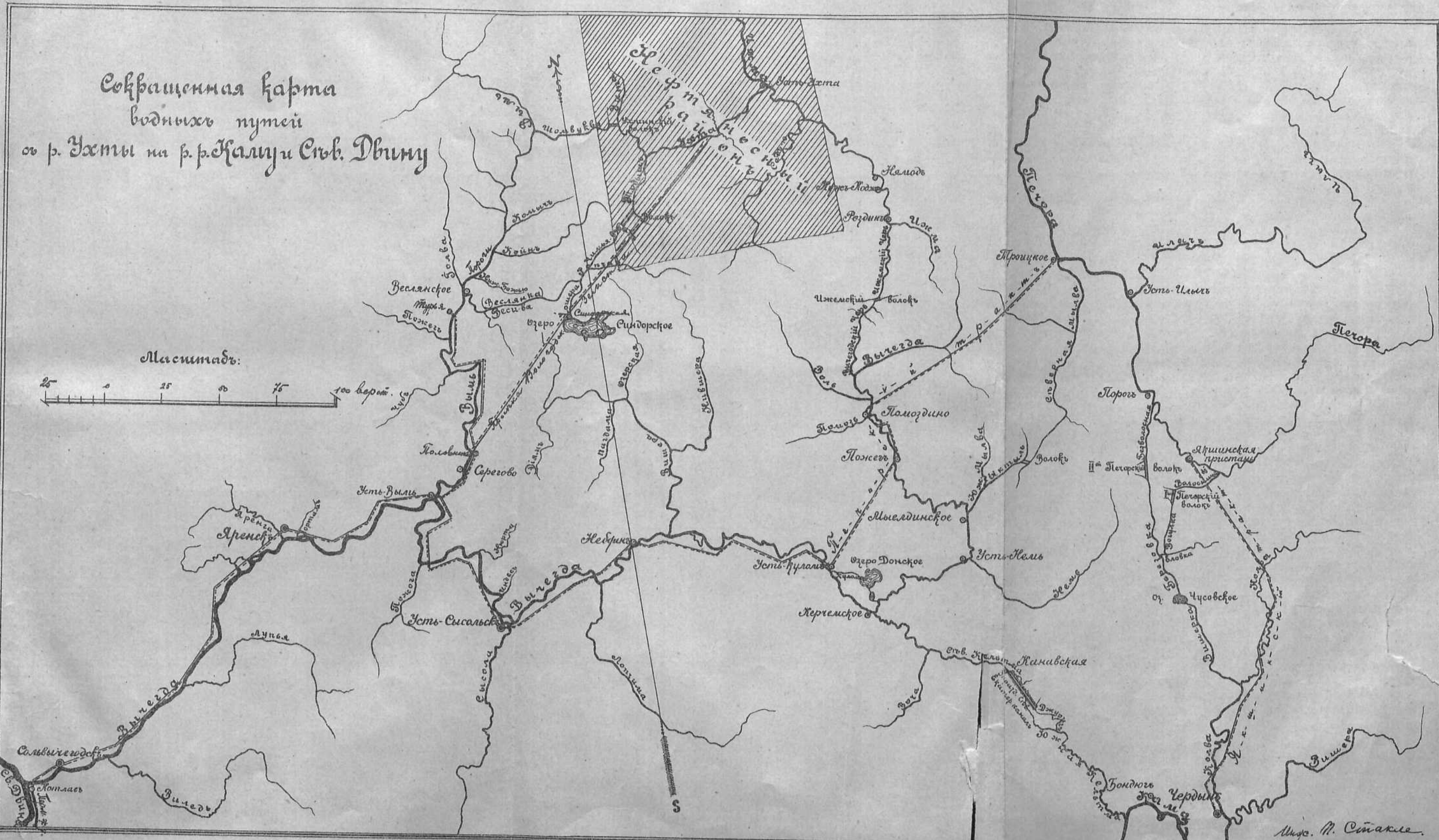
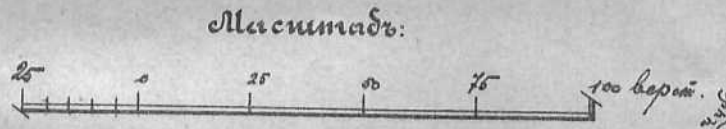
5) Устройство цѣлой сѣти колесныхъ дорогъ и просѣкъ для зимняго проѣзда. Примѣромъ этого можетъ служить устраиваемая Вологодскимъ губернскимъ земствомъ колесная дорога изъ дер. Половинковъ на р. Выми къ Сидоровской казармѣ на р. Ухтѣ. вмѣсто крайне утомительнаго и продолжительнаго (не менѣе 8 дней) путешествія въ маленькой лодочкѣ по р. р. Выми, Шомвуквѣ и Ухтѣ, сейчасъ имѣется возможность попасть изъ с. Устьвыми на р. Вычегдѣ на р. Ухту по упомянутой просѣкѣ легко и удобно въ двое сутокъ. О преимуществахъ и перевозкѣ по этому пути громоздкихъ и тяжелыхъ машинныхъ частей буровыхъ инструментовъ говорить не приходится.

Только въ послѣдствіи, когда при дальнѣйшемъ развитіи промышленной и торговой жизни Русскаго Сѣвера явится необходимость въ безпрерывномъ пассажирскомъ сообщеніи между какими-нибудь пунктами, извѣстная срочной доставкѣ и вывозу нѣкоторыхъ продуктовъ, будетъ пора думать о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ. Пока же должны быть использованы колесныя дороги и естественные пути-рѣки.

Что же касается доставки Ухтенской нефти на внутренніе рынки Россіи и вывоза ея за границу, то пока ея грандіозныя залежи все еще находятся въ нѣдрахъ Тиманскаго хребта и нѣтъ даже приблизительныхъ данныхъ о томъ, какова будетъ ея ежегодная добыча въ самое ближайшее время, преждевременно указывать и рѣшать самое выгодное и окончательное направленіе ея выхода водныхъ путемъ или нефтепро-

\*) Мы думаемъ, что сооруженіе желѣзнодорожныхъ путей должно лежать преимущественно на частной инициативѣ, а водныхъ путей всецѣло на постоянной заботѣ правительства.

Сокращенная карта  
водных путей  
от р. Ухты на р. р. Калуги Св. Двину



Изд. М. Стакле

водомъ. Богатый матеріалъ къ этому дадутъ составляемые нынѣ партіей по изслѣдованію водныхъ путей съ р. Ухты на р. р. Каму и Сѣв. Двину сравнительные проекты и смѣты стоимости устройства и эксплуатациі водныхъ путей съ р. Ухты на р. р. Каму и Сѣв. Двину по тремъ, описаннымъ выше, вариантамъ. Основаніемъ для этого служатъ произведенныя лѣтомъ 1908 и 1909 гг. полевыя подробныя изысканія.

Одно, однако, можно утверждать съ увѣренностью уже теперь: Ухтенская нефть только тогда будетъ въ состояніи конкурировать въ центрѣ Россіи съ другими родами топлива и съ Бакинской нефтью въ частности, если она, подобно послѣдней, изъ мѣстъ добычи на мѣста потребленія будетъ доставляться воднымъ путемъ или нефтепроводомъ, а не по желѣзной дорогѣ.

Инженеръ п. с. П. Сталке.

## Изъ былого прошлаго нашего Сѣвера.

Располагая архивными документами XVIII в., относящимися къ Архангельской губ., мы выбрали изъ нихъ интересныя по содержанію, которые печатаемъ въ хронологическомъ порядкѣ, предполагая по возможности чаще возвращаться въ журналѣ къ открываемому нами отдѣлу старинныхъ документовъ и архивныхъ дѣлъ.

*Ред.*

### Инструкція для ловли ханжей въ Архангельскѣ.

*(Извлечено изъ дѣлъ Архангелогородской Губернской Канцеляріи по 2 описи № 146).*

#### И н с т р у к ц і я

изъ архангелогороцкой губернской канцеляріи архангелогороцкаго гарнизона.....

Понеже по имянному Ея Императорскаго Величества указу велено, ежели гдѣ нѣкія ханжи і скитающія по миру являться будутъ, то ихъ ловить і допрашивать і, во исполненіе онаго Ея Императорскаго высокаго указу, велено отъ архангелогороцкихъ полицмейстерской конторы і ратуши вышеупомянутыхъ являющихся ханжей и скитающихся по миру, чрезъ нарочно определенныхъ ис тѣхъ мѣстъ людей, въ городе Архангельскѣ ловить і приводить въ архангелогороцкую губернскую канцелярію немедленно безъ всякаго упущенія, а для лучшаго въ томъ успѣху изъ губернской канцеляріи определенъ ты ундеръ офицеръ і при тебѣ четыре человѣка солдатъ, того ради поступать тебѣ по нижеслѣдующимъ пунктамъ:

1-е.

Являющихся въ городе Архангельскѣ ханжей, которые иногда живутъ не в домѣхъ, но в шалашахъ, являя себя простому народу святыми і сѣдящихъ по рынкамъ, вымышленныхъ расказиковъ и поющихъ нѣкія басни для прелщения простого народа, да бы тѣмъ обманомъ себѣ тунеяцкой лѣбъ получить, тако-жъ скитающихся по миру, какъ мужеска такъ і женска полу малолѣтнихъ і престарѣлыхъ всѣхъ, не обходя никого, ловить тебѣ і приводить в губернскую канцелярію в самой скорости безъ всякаго послабленія і упущенія.

2-е.

Понеже въ губернской канцеляріи не безызвѣстно, что таковыхъ, шатающихся по миру, нигдѣ инде болѣе того, какъ во время божественнаго пѣнія въ церкви, наипаче в воскресные і торжественные дни, не находитца для прошения милостыни, что і по указамъ в то время весьма допускать запрещено, того ради в такие дни, после совершения божественнаго пѣнія, означенныхъ людей, выходящихъ іс церкви или вѣдъ церкви стоящихъ, потому-жъ брать и приводить въ губернскую канцелярію немедленно, дабы чрезъ такой способъ оныхъ тунеядцевъ і обманщиковъ вовсе іскоренить.

3-е.

Будучи тебѣ при вышеписанномъ отправленіи, обидѣ и налоговъ і наирасныхъ приметокъ никому не чинить, подѣ опасеніемъ военнаго суда.  
Дана марта 29 дня 1740 года.

Таковую инструкцію архангелогороцкаго гарнизона каптернарьмуъ Семень Коровинъ принялъ, прошеніемъ ево ѳузельеръ Іванъ (?) росписался.

Переселеніе 886 душъ важескихъ дворцовыхъ крестьянъ въ битецкія дворцовыя села Воронежской губерніи.

*(Изъ дѣла Архангелогородской Губернской Канцеляріи по 3 описи № 90).*

В архангелогородскую губернскую канцелярію із важеской приказной ізбы репортъ.

По присланному Ея Императорскаго Величества із вышереченной губернской канцеляріи октября отъ 25 числа прошлаго 1745 году указу велѣно, сколко із важескихъ волостей на поселение въ битецкія села мужеска і женска полу вывезено будетъ, о томъ въ губернскую канцелярію репортовать:

і потому Ея Императорскаго Величества указу, въ важеской приказной ізбѣ, по справкѣ, по силѣ присланныхъ Ея Императорскаго Величества із главной дворцовой канцеляріи указовъ, із важескихъ дворцовыхъ волостей на поселение в битецкіе села выборные мирскими людьми і всеми крестьяны із дворцовыхъ природные малоземельные крестьянѣ, а иные по желанію своему целыми семьями, мужеска полу пять сотъ четыре, рожденныхъ послѣ поданія к нынѣшней ревизіи сказокъ девятнадцать, ітого мужеска полу пятьсотъ двадцать три, женска триста шестьдесятъ три, всего мужеска і женска полу восемьсотъ восемьдесятъ шесть душъ, для поселенія в битецкія села в генваре мѣсяце в разныхъ числѣхъ сего 1746 году все выславы, техъ битецкихъ селъ управителямъ, при промеморіяхъ съ приобщеніемъ поимянно мужеска і женска полу реэстровъ, с провозжатыми і о вышеписанномъ архангелогородской губернской канцеляріи важеская приказная ізба симъ покорно і представляетъ. Февраля 22 дня 1746 году.

### Благоустройство города Архангельска.

*(Изъ дѣла Архангелогородской Губернской Канцеляріи по 3 описи № 93).*

### Протоколъ.

Понеже по губернаторской і воеводкой і полицейской інструкціямъ і по указомъ Ея Императорскаго Величества повелено не токмо в городѣхъ, но и в уездѣхъ мосты содержать во всякой ісправности, а особливо в строеніи домовъ і в прочемъ обывательскомъ распоряженіи имѣть чистоту, і хотя в городѣ Архангельскомъ мосты і имѣютца, точию отъ

архангелогороцкой губернской канцеляріи усмотрѣно, что оныя во многихъ мѣстахъ отгнили, а индѣ и вовсе пропали, такожь въ хоромномъ строеніи у нижнихъ кровель ыпущены на улицу желобья, отчего не только въ малыхъ, но и въ большихъ улицахъ имѣтца проездъ многотрудной і весьма несвободной. къ тому-жь у многово строения нужники подѣланы строениемъ на улицы безъ всякаго прикрытія і отъ того наноситца смрадной запахъ, того ради по указу Ея Императорскаго Величества Архангелогороцкая губернская канцелярія приказали: в Архангелогороцкую полицеймѣйстерскую кантору послать промеморию, чрезъ которую требовать, чтобъ отъ той канторы приказано было во всемъ городѣ Архангельскомъ обывателемъ вышеписанные мосты починить, а гдѣ вовсе отгнили і провалились, то вновь здѣлать, і построенные на нижнихъ кровляхъ спускные желобья і поделанные на улишнюю сторону нужники, отъ которыхъ имѣютца воздуши смердящія і отъ того обывателемъ могутъ болезни приключитца, обломать і тѣ мѣста очистить і все то ісправить конечно сего сентября къ последнимъ числамъ, да и впредь содержать безъ всякаго запущенія, дабы городская чистота, яко то всемъ нужное дѣло, состояла всегда в неперменномъ ісправленіи, в чемъ той полиціи имѣть крепкое смотреніе. А занеісправленіе техъ мостовъ никто іной ответъ можетъ дать или і наложенной отъ главныхъ командъ штрафъ повести, какъ той полиціи полицеймѣйстеръ. А ежели вскорѣ вышеписанное ісправлено не будетъ, то губернская канцелярія принуждена будетъ об ономъ на тое полицію представлять въ главную полицеймѣйстерскую канцелярію.

Подлинной протоколъ скрепленъ тако: Степанъ Юрьевъ, Федоръ Бутковской, въ должности секретаря Василей Ивановъ.

Слушано и подписано сентября 15 дня 1747 году.

Исторія школьника Архангелогородской гарнизонной школы Василя Руднаго.

*(Изъ дѣла Архангелогородекой Губернской Канцеляріи по 3 описи № 128).*

В архангелогородецкую губернскую із гарнизонной канцеляріи доношение:

Сего декабря 12 дня в поданномъ в архангелогородецкую гарнизонную канцелярію отъ опредѣленнаго при архангелогородецкой гарнизонной школѣ архангелогородекаго полку прапорщика ивана елагина репортъ написано, сего де декабря 8 числа изъ обретающихся в архангелогородецкой гарнизонной школѣ въ командѣ ево, прапорщика, архангелогородекаго гарнизоннаго полку учителей солдатъ иванъ волковъ объявилъ ему, прапорщику, найденную имъ, волковымъ, изъ учениковъ его тогожь полку у комплектнаго школьника василя руднаго маленькую тетратку, в которой писаны притивно христіанскому закону речи, і о которой объявленной школьникъ рудной объявилъ, якобы взялъ онъ, рудной, тое тетратку у посацкаго человекъ семена никитина сына, а чьимъ прозваніемъ-того не знаетъ. Того ради архангелогородецкой губернской гарнизонная канцелярія о вышепредписанномъ школьникѣ рудномъ симъ доношениемъ и представляетъ, при чемъ и показанная тетратка сообщена. Декабря 13 дня 1755 года.

Показанной школьникъ василей рудной в присутствіи архангелогородецкой губернской канцеляріи генваря 12 дни 1756 года подъ битьемъ ложами допрашиванъ, а в допросе сказалъ:

Объявленная в доношеніи із архангелогородецкой гарнизонной канцеляріи тетратка досталась ему такимъ случаемъ, что 755 году предъ Ни-

колинымъ днемъ шелъ изъ дому своего по утру в школу и, будучи противъ двора пробирнаго мастера александра соколова, увидаль лежащую на дороге обернутую бумагу, і взявъ оную, в которой явилась показанная тетратка, которую и положилъ в карманъ і носилъ при себѣ в кармане дни с три, токмо не читаль і никакова по ней дѣйствія не чинилъ і объявить ее собою замаятоваль и послѣ того в третей день пришелъ в школу и той школы учитель солдатъ іванъ волковъ стль у него, рудного, в корманяхъ искать денегъ (понеже и прежде того онъ, волковъ, у ево рудного три копейки в карманѣ, обыскавъ, взялъ), токмо в то время денегъ онъ, волковъ, не нашель, а увидель оную в обернутой бумагѣ тетратку і, взявъ, объявилъ прапорщику івану елагину, о которой онъ, рудной, тогда, отъ страха и избывая себѣ наказанія, показалъ, якобы тое тетратку взялъ у посацкого человекъа семена никитина і то на него тогда показалъ напрасно, а подлинно не у ево взялъ, но на дороге нашель і в семъ допросе показалъ онъ самую сущую правду; отъ роду ему пятнадцать лѣтъ.

То го жъ числа показанной школьникъ василей рудной вторично из истинной правды подъ битьемъ лозами допрашиванъ и показалъ, что онъ во всемъ утверждается на первомъ своемъ допросе.

1756 году марта 6 дня обрѣтающейся в губернской канцеляріи за вахмистра архангелогородскаго гарнизона каптернамусъ іванъ ботанинъ сею подпискою объявилъ, сего де марта онаго 6 числа, пришедъ въ губернскую канцелярію, караульной на гаупвахте оберъ офицеръ поручикъ андрей kwasниковъ объявилъ, что де из содержащихся колодниковъ школьникъ солдатской сынъ василей рудной находится в тягчайшей болѣзни, о чемъ онъ ботанинъ, объявя въ губернскую канцелярію, при семъ і подписуется.

Въ Архангелогородскую губернскую канцелярію отъ Архангелогородской полевой госпитале репортъ:

Сего 756 году марта 6 дня присланъ былъ отъ оной губернской канцеляріи Архангелогородской гарнизонной школы школьникъ василей рудной для ползованія болѣзни, которой сего марта 8 числа волею Божию умре, а находился оной в болѣзни горячнѣй, при томъ же и крѣчайшее запираніе в грудяхъ, того ради оной губернской канцеляріи об ономъ симъ репортомъ объявляю. Марта 8 дня 1756 года. Полковой лекаръ Стругофъ.

### П у б л и к а ц ы я

из архангелогородской губернской канцеляріи объявляетца во всенародное извѣстіе.

По указу Ея Императорскаго Величества в архангелогородской губернской канцеляріи по доношенію изъ гарнизонной канцеляріи, поданному 755 году декабря 14 дня, при которомъ объявленъ из обрѣтающихся в архангелогородской гарнизонной школе школьникъ василей рудной съ найденною у него учителемъ солдатомъ волковымъ маленькою тетраткою, въ которой писаны противно христіанскому закону речи, опредѣлено: оную тетратку, в силу воинскаго 18 главы 149 и 150 артикуловъ, зжечь на публичномъ месте чрезъ палача. Марта ? дня 1756 году.

Къ исторіи разведенія картофеля въ Архангельской губерніи.

(Изъ дѣлъ Архангелогородскаго Губернатора Головцына, по описи № 13).

Благородный господинъ поручикъ.\*)

По указу Правительствующаго Сената велено земляныя яблоки, которыя в англійи называются потетесь, сажениемъ размножать, дабы, в случае хлебнаго недостатка, некоторое подспорье зделатца могло, почему я для единого опыта на нынешній толко одинъ годъ и купилъ здесь техъ яблоковъ несколько, кои і посылаются при семъ, і имѣете вы, розыскавъ пристойное к сажению оныхъ в губернаторскомъ саду мѣсто, оныя посадить, а какимъ образомъ и на какой землѣ садить и сохранять, тому ясное описание у сего приложено и во всемъ по тому описанию вамъ поступать безъ всякаго упущенія, а дабы поспеть оныя могли, то к посадке ихъ времени не упустите.

вашего благородія покорный слуга

Егоръ Головцынъ.

Апреля 13 дня 1765 году.

Описание какъ земляныя яблоки сажать слѣдуетъ.

Оныя земляныя яблоки сеются или садятся нижеслѣдующимъ образомъ: весной взявъ яблоко, во столько частей, сколько на немъ рубчиковъ, или самородныхъ ямочекъ, на подобие гласъ есть, изрезать и посадить оныя частицы в черную землю, которая была бы несколько сыровата, глубиною в землю отъ 6 до 7 вершковъ, которые осенью и вырывать и изъ нихъ болшіе собирать, а малые пока в землѣ оставлять, отчего и впредь плодъ будетъ и ежели мелкіе яблоки 2 года из земли не вынимать, то оныя могутъ плодъ свой умножить, также и яблоки будутъ гораздо крупнѣе, трава отъ тѣхъ земляныхъ яблоковъ вырастаетъ от земли в высоту напримѣръ аршина на полтора.

Наказаніе батожьемъ за хожденіе по городу Архангельску въ ночные часы безъ фонаря и свистаніе.

(Изъ дѣлъ Архангелогородскаго Губернатора Головцына № 64).

Указъ Ея Императорскаго Величества Самодержицы Всероссийской отъ генералъ-майора и архангелогородской губерніи губернатора Головцына в архангелогородской губернской магистратъ. Сего 1766 году генваря 2 дня в поданномъ ко мнѣ из архангелогороцкой полицемѣйстерской конторы репорте представлено,—прошедшаго де 1765 году декабря 31 дня в ночныхъ часахъ приведенъ в ту полицемѣйстерскую контору ундеръ-офицеромъ Шапошниковымъ архангелогородецъ посадкой человекъ Степанъ Головинъ, которой взятъ в хожденіи в ночи в неуказанныхъ часахъ безъ фонаря и в свистаніи, а по приводе оной Головинъ показалъ, что онъ в техъ ночныхъ часахъ былъ в доме у архангелогородца Григорія Аврамова по пріятству в гостяхъ, отъ котораго по выходе изъ квартиры идучи дорогою близъ сорюловской рогатки и взятъ, а озорничества никакого не чинилъ и свистанія не имелъ, чего для оной Головинъ на разсмотреніе ко мнѣ и представленъ при томъ репорте, а показанной ундеръ-офицеръ Шапошниковъ и находящіяся в командѣ солдаты Яковъ Быковъ съ товарищи-шесть человекъ мне объявили, что оной Головинъ подлинно шелъ пьяной безъ фонаря и свисталъ, чего для и взятъ и отведенъ в полицію под караулъ, а понеже оной Го-

\*) Письмо губернера Головцына поручику Ивану Шарапову.



ловинъ и напредь сего, будучи в Холмогорахъ, чинилъ озорничество, в чемъ онъ свидѣтелями и изобличенъ и мнѣ было о томъ извѣстно, почему и приказано было от меня за то учиненное в Холмогорахъ озорничество учинить ему Головину наказание батошьемъ, но онъ Головинъ и за всемъ тѣмъ до нынѣ не унялся и отважился в городе пьяной в ночное время ходить безъ фонаря и свистать, того ради, по указу Ея Императорскаго Величества, мною опредѣлено: вышесписаннаго архангелогородца Головина отослать в архангелогородской губернской магистратъ при указѣ и велѣть ему Головину за пьянство и за хождение в ночные часы в городе архангельскомъ безъ фонаря и за свистаніе учинить при правящемъ полицемѣйстерскую должность капитане Пестереве нещадно наказание батошьемъ, о чемъ для ведома и в архангелогородскую полицемѣйстерскую контору послать указъ. Яковъ Головцынъ. Генваря 7 дня 1766 году.

Сообщилъ Н. Голубцовъ.

## Отъ членовъ-корреспондентовъ А. Д. И. Р. С.

### I

#### „Полтовская корга“.

Поморскій край—одна изъ тѣхъ мѣстностей, гдѣ еще живы въ народной массѣ обычаи и традиции сѣдой старины, доказательствомъ чего служить, на примѣръ, встрѣчающееся множество деревянныхъ крестовъ, которые красуются на всѣхъ здѣшнихъ дорогахъ. Исторія этихъ крестовъ несложная и имѣетъ своимъ основаніемъ существующій у мѣстнаго населенія обычай увѣковѣчивать постановкой крестовъ различныя житейскія событія, въ родѣ смерти близкаго человѣка, радостной встрѣчи и т. п. Среди этихъ памятниковъ есть такіе, которые чтятся мѣстнымъ населеніемъ, сохранившимъ до нашихъ дней старыя религиозныя уклады, какъ святыню, и украшаются разными приношеніями (полотенцами, кружевами, лентами и проч.). На мѣстѣ нѣкоторыхъ изъ нихъ, уже сгнившихъ отъ времени, воздвигнуты реннителями уже часовни.

Минувшимъ лѣтомъ мнѣ пришлось посѣтить одну изъ такихъ часовень, находящуюся на пути между г. Кемью и с. Шуей, на т. н. „Полтовской коргѣ“ (небольшой островъ). Поѣздка въ это мѣстное „святое мѣсто“ доставила мнѣ большое удовольствіе, оставивъ въ моей памяти неизгладимое воспоминаніе. День, въ который я выѣхалъ изъ г. Кемы, выдался солнечный, жаркій. Дулъ легкой, попутный вѣтерокъ. Нашъ карбасъ плавно скользилъ по зеркальной морской поверхности, лавируя среди цѣлаго лабиринта острововъ, то сѣрыхъ, угрюмыхъ, похожихъ на разрушенную каменную пирамиду, то зеленыхъ, поросшихъ густой растительностью, рельефно выдѣляющихся изъ воды своими причудливыми очертаніями. Пернатые обитатели этихъ островковъ встрѣчали насъ пронзительнымъ крикомъ, кружась надъ нами цѣлыми стаями. Иногда, при обходѣ какой-либо *луды*, мы вспугивали стадо утокъ, которыя при отдѣленіи отъ воды производили шумъ своими крыльями... А съ высоты безоблачнаго, лазуреваго неба щедро лились на насъ знойные лучи июльскаго солнца... Женки-гребцы поски-

дали свои кокошники и лежали въ разныхъ позахъ на днѣ карбаса. На кормѣ бодрствовала только пожилая женщина „коршикъ“ (кормчій), передавая мнѣ легенду, связанную съ возникновеніемъ часовни на Полтовской коргѣ...

— Ангели, какая въ эту ночь была погодушка! Ревъ моря былъ слышенъ въ Шую. Взводни ходили по морю, какъ огромныя горы. Крещенные такъ ужъ и думали, что наступилъ конецъ свѣту. Всю ноченьку молились Богу. Въ Шуѣ въ то время была одна больная дѣвушка, которая больше года не сходила съ постели—ни смерти, ни живота. Въ ту ночь она вдругъ „выстала“ сама и стала смотрѣть въ окно по направленію къ морю.

— Агрипинка, ты что смотришь въ окно?—спросила мать, которая не могла диву набраться на свою больную дочь.

— Свозите меня на Полтовскую коргу; я хочу повидаться съ своей сестричкой—отвѣчала дѣвушка.

— Съ какой сестричкой?—стала допытываться мать.

— Свозите—увидите сами—твердила дѣвушка. Больше отъ нея не могли допытаться ничего.

На утро погода утихла и родители повезли свою дочь на „свиданіе съ сестричкой“ на Полтовскую коргу, гдѣ дѣйствительно нашли выброшенную на одинъ изъ выступовъ островка мертвую дѣвушку, такой невиданной красоты, что они долго не могли оторвать отъ нея глазъ. Утопленница была—въ простомъ, поморскомъ сарафанѣ, съ заплетенными въ одну косу волосами, и,—что всего болѣе удивило крещеныхъ—утопленница сидѣла на прялкѣ. Богобоязненные родители больной дѣвушки приняли это за знаменіе Божіе, и окадивъ утопленницу ладономъ, погребли ее тутъ-же на коргѣ по старообрядческому обычаю. Съ тѣхъ поръ это мѣсто стало почитаться святымъ и въ послѣдствіи здѣсь была выстроена часовня.

— Въ эту часовню раньше много жертвовали—замѣтила въ заключеніе моя собесѣдница,—но эти пожертвованія забирали себѣ мірскіе попы и больше жертвовать не стали.

Пока моя собесѣдница передавала мнѣ эту интересную исторію, показалась и Полтовская корга—цѣль нашего путешествія. Я съ любопытствомъ стала разсматривать ее. Это довольно живописный съ густой растительностью островокъ, нѣсколько удлиненной, причудливой формы, усѣянный кругомъ множествомъ подводныхъ камней, что, вмѣстѣ съ сочетаніемъ тишины и величіемъ окружающей природы, ставитъ этотъ островокъ въ очень выгодное положеніе: болѣе подходящаго мѣста для духовнаго отдыха врядъ-ли гдѣ можно встрѣтить. И, дѣйствительно, когда я находился на этомъ островкѣ, среди его нетронутой, первобытной природы, и прислушивался къ ритмическимъ всплескамъ разбивающихся о подножъя островка волнъ, я невольно проникался чувствомъ умиленія и уносился мечтою куда-то въ невѣдомую даль, къ самому Великому Творцу Мира..

Часовня построена изъ дерева, и ничѣмъ не отличается отъ другихъ видѣнныхъ мною, старообрядческихъ часовенъ и только иконостасъ ея представляетъ нѣкоторый интересъ своею старинною живописью.

Мы согрѣли здѣсь чайникъ и, напившись чаю, отправились въ обратный путь. Было жаль покидать этотъ островокъ, гдѣ такъ чувствуется легко и свободно, и я вполнѣ понималъ религіозную психоло-

гію населенія, которая далеко не чужда эстетическаго вкуса; путниковъ тянетъ сюда не одно религіозное чувство, но и чувство той улады, того душевнаго отдыха, котораго не можетъ не жаждать сѣверный житель, вынужденный вести постоянную борьбу съ грознымъ молохомъ—моремъ.

А. А. Каменевъ.

## II

### Изъ жизни Поморья.

Поморскій край, вслѣдствіе своей отдаленности отъ центра цивилизаціи и неудобныхъ путей сообщенія, всегда оставался забытымъ, и только въ сравнительно недавнее время, благодаря разившейся здѣсь мѣстной промышленности, получилъ свое теперешнее значеніе. Тѣмъ не менѣе, экономическій бытъ его населенія отъ этого нисколько не выигралъ, и наряду съ картиною дымящихся заводовъ можно видѣть другую картину, изображающую полуразвалившуюся поморскую хибарку. Явленіе обычное, гдѣ растетъ капитализмъ. Сельское хозяйство въ поморьѣ не развито, если не считать незначительныхъ расчистокъ, обращенныхъ подъ покосы, съ которыхъ съ трудомъ собирается лишь необходимое количество сѣна для прокормленія одной—двухъ коровъ и лошади. Огородничество тоже существуетъ въ крайне миниатюрномъ масштабѣ, при чемъ культивируется только картофель, который, вслѣдствіе, неумѣнія ухаживать за землей, даетъ далеко не блестящіе урожаи, и отчасти рѣпа. Кустарныя ремесла здѣсь едва развиты; большинство сумѣетъ смастерить развѣ только весло или топорище... Близость моря и суровыя сѣверныя условія, не позволяющія заняться земледѣльческою культурою, сдѣлали изъ поморовъ отважныхъ промышленниковъ—рыболовъ. Рыбный промыселъ распространенъ по всему поморскому берегу и составляетъ главный источникъ, изъ котораго населеніе черпаетъ свои жизненныя ресурсы. Промыселъ этотъ подраздѣляется на два вида—мѣстный и отхожій (на Мурманѣ). Первый производится преимущественно зимою. Окружающія здѣшнія села воды изобилуютъ разной мѣстной рыбой,—навагой, корюхомъ, сельдью и проч. Эта рыба сбывается поморами прїѣзжающимъ сюда изъ сосѣднихъ губерній—Олонецкой и Вологодской—скупщикамъ, зарабатывающимъ на поморской рыбѣ громадныя барыши (въ погонѣ за которыми не стѣсняются даже сбывать на столичныхъ рынкахъ въ коchenомъ видѣ корюху за сельдь). Кромѣ перечисленныхъ видовъ рыбы въ мѣстныхъ водахъ ловится (правда, не вездѣ) семга. Самый хорошій ловъ этой рыбы бываетъ осенью (въ октябрѣ), когда она идетъ вверхъ по теченію. Ловятъ ее т. н. „поѣздами“, т. е.—двумя карбасами, развѣхавшимися на извѣстное разстояніе. Ловля семги сопряжена съ извѣстными опасностями, такъ какъ эта рыба любитъ жить въ порогахъ, которые здѣсь отличаются своею быстротою, и нерѣдко случается, что карбасъ, попавъ въ водоворотъ, гибнетъ. Другой видъ промысла производится въ лѣтнее время на Мурманѣ, у береговъ котораго ловится въ громадномъ количествѣ крупная океанская рыба—греска, зубатка и палтусъ, для сбыта которой у нѣкоторыхъ промышленниковъ имѣются свои парусныя суда. Этотъ послѣдній промыселъ издавна составлялъ главное богатство края, стягивая сюда все трудоспособное поморское населеніе. Отливъ промышленниковъ на Мурманъ обыкновенно бываетъ въ маѣ

мѣсяцѣ. Съ этого времени угрюмые негостепріемные берега Мурмана оживаютъ, закипаетъ на нихъ трудовая жизнь... Промыселъ этотъ сопровождается съ опасностями, ибо, удаляясь отъ берега иногда далеко—верстъ за 10—15, промышленники нерѣдко бываютъ застигнуты штормомъ, и, не будучи въ состояніи выбраться изъ открытаго моря, гибнутъ въ морской пучинѣ, дѣлаясь добычей прожорливыхъ бѣлугъ и друг. морскихъ звѣрей. Ежегодно ненасытный молохъ—океанъ лишаетъ десятки семей ихъ поильцевъ и кормильцевъ...

Къ сожалѣнію, этотъ промыселъ ведется тѣмъ-же примитивнымъ образомъ, какъ вели его въ старину дѣды, вслѣдствіе чего онъ представляется въ отсталомъ видѣ.

Незнаніе промышленниками улучшенныхъ способовъ веденія промысла очень печально отзывается на экономическомъ благосостояніи населенія, ведя его съ каждымъ годомъ къ упадку,—а отсюда порождаются такіа невыгодная житейскія явленія, какъ эксплуатація населенія кулаками. Необходимо поднятіе здѣсь культурнаго уровня населенія, распространеніе техническихъ знаній, путемъ открытія специальныхъ учебныхъ заведеній, открытіе широкаго кредита на приобрѣтеніе орудій рыболовства и справочно-посредническихъ конторъ, что возможно только съ введеніемъ въ краѣ земскаго самоуправленія.

А. А. Каменевъ.

### III

#### Съ низовьевъ Печоры.

Въ Пустозерской волости Печорскаго уѣзда все населеніе—исключительно рыбаки, центральнымъ промысломъ которыхъ считается семужій.

Начинается онъ обыкновенно въ половинѣ іюля, около Ильина дня, съ того времени, какъ „станетъ идти семга“ въ р. Печору, а это время узнается обычно изъ результатовъ постоянной рыбной ловли, т. к. крестьяне все время въ теченіе лѣта ловятъ „бѣлорыбицу“ въ р. Печорѣ неводами. „Семга стала попадать въ невода, пора собираться на семгу“, т. е. на семужій промыселъ—правило, коимъ неизмѣнно пользуются до сего времени.

Кончается семужій промыселъ обычно въ послѣднихъ числахъ августа, въ началѣ сентября, опредѣленной даты, разумѣется, не возможно указать потому, что конецъ ловли зависитъ отъ „хода“ семги. „Семга стала рѣдка“... и часть промышленниковъ, собираясь домой, складываетъ свои поплавы—сѣти съ большими, спеціально для семги, ячеями.

Болѣе энергичные остаются еще. Случается, какъ это было и нынѣшней осенью, что только появленіе „сала“ на рѣкѣ, и слишкомъ очевидная близость ледостава заставляютъ рыбака вернуться домой. Въ настоящій годъ семга „била“ и очень недурно до послѣднихъ чиселъ сентября.

Изъ рѣчныхъ промысловъ болѣе всего цѣнны „низовые“, т. е. въ дельтѣ р. Печоры, вешній и осенній. Вешній начинается сейчасъ же по вскрытіи, и часто рыбацкая флотилія идетъ на „низъ“ буквально за льдомъ; заторы льда причиняютъ невольную остановку отважнымъ рыбакамъ.

Продолжаются „низовые“ промыслы до конца іюня, если къ этому времени выловятъ 105 пудовъ рыбы на лодку; желательной нормой, до которой стараются „доловить“, это 15 пуд. на пай,—значитъ въ лодкѣ 7 паевъ; норма опредѣляется количествомъ „дерева“ (бочекъ), имѣющагося въ лодкахъ, каковое количество опредѣляетъ грузоподъемность карбаса; послѣдніе обыкновенно строятся по одному образцу—вмѣстимостью до 100—120 пуд.

Наловили счастливыя ранѣе Петрова дня, ранѣе, понятно, и возвращаются.

Неудачники все же дольше 10—15 іюля не остаются на промыслѣ въ „низу“: предстоящей семужій промыселъ торопитъ ихъ, и часто рыбаки, не успѣвъ отдохнуть послѣ нудной „попажи“, противъ быстрого теченія р. Печоры, съ „низу“, въ тотъ же день, даже черезъ 2—3 часа послѣ пріѣзда, отправляются на „семгу“.

Осенній „низовой“ промыселъ начинается приблизительно съ половины сентября и продолжается или до „нормальной“ ловли—по 15 п. на пай, или до заморозковъ, грозящихъ „заморозить“ рыбацкую флотилію на мѣстѣ стоянки—ловли. Часто „замерзшіе“ промышленники возвращаются пѣшкомъ, а добыча доставляется по болѣе или менѣе сносному санному пути.

„Зельдевый“ (зельдь—родъ ряпушки, величиной не больше сельди) промыселъ не длителенъ, начинается въ зависимости отъ времени появленія первыхъ отрядовъ зельдей („идеть зельдь“—спѣшно собираются) въ періодъ отъ второй половины іюня до 5—8 іюля и продолжается недѣлю, двѣ и больше, пока не выловятся нормальные 15 п. паевыхъ.

Зельдевый промыселъ кончается почти одновременно съ вѣшнимъ низовымъ. Занимаются имъ или „непошедшіе“ на низъ старички (зельдевый промыселъ легче, менѣе длителенъ и ничуть не менѣе прибыленъ низового), или счастливыя изъ низовыхъ промышленниковъ, уже вернувшихся вскорѣ же по отправкѣ на низъ съ „нормой“ промысла.

Омулевый промыселъ производится по ночамъ въ теченіе сентября мѣсяца.

Кромѣ указанныхъ отличительныхъ моментовъ лова, ловятъ по вскрытіи рѣки каждый день, если не каждый часъ, такъ просто: „не омулей, не зельдей, а что попадетъ“, ловятъ бабы, восьмилѣтніе ребятишки; на рѣдкіе случаи, что эти рыбаки счастливые „низовцы“.

Озерные промыслы производятся лѣтомъ и зимой. Лѣтомъ—въ свободный періодъ времени по возвращеніи съ низу—до начала семужьяго промысла, и даже во время семужьяго промысла ловятъ въ озерахъ тѣ изъ крестьянъ, которые не производятъ сами ловли семги, а продаютъ „тони“. Зимой—сейчасъ же по установленіи саннаго пути „набздомъ“ на 2—3 максимумъ дня черезъ нѣкоторые промежутки времени. Омулевый и озерные промыслы, особенно лѣтній, не затрагиваютъ интересы крестьянской массы въ цѣломъ; они, сравнительно, не многочисленные, не они альфа и омега рыбака. То же самое можно сказать и объ „осеновкахъ“. Это групповая ловля рыбы въ избушкахъ на озерахъ; обыкновенно бываетъ немного „осенующихъ“ группъ, а ловля длительная—мѣсяцъ и больше времени, и кропотливая. Начинается „осеновка“ за полмѣсяца и раньше до начала бездорожицы, очень чувствительной въ здѣшнихъ краяхъ, а кончается по установленіи саннаго пути.

Какъ ни странно, но пароходы вредятъ рыбному „низовому“ промыслу.

Ловятъ всегда въ часы прилива, и когда вода „пѣлна“, когда она начинаетъ „затихать“, въ этотъ дорогой моментъ почти всегда снуютъ пароходы съ моря или съ Печоры и разгоняютъ рыбу; тѣ же пароходы вьдутъ семужьи поплави и на виновниковъ не найти управы.

Въ озерахъ часто рыба, вслѣдствіе толстаго льда, задыхается, гниетъ и заражаетъ воду, вслѣдствіе чего промыселъ на нѣкоторое время уменьшается.

Какъ на причину общаго характера, не позволяющую бѣдной части населенія подняться въ промысловой жизни на самостоятельные погги, слѣдуетъ указать на дороговизну конопля (5—6 р. пуд. очень важной) и соли (60—70 к. пудъ плохой, а хорошей соли нѣтъ совсемъ); почему устройство складовъ конопля, прядена прямо необходимо. Склады соли хотя есть (напр. въ Вискѣ), но въ нихъ находится дрянная архангельская—пенокская и въ рѣдкихъ только случаяхъ пермская соль. Отсутствие хорошей соли, требуемой печорской пелядью и омулями, очень нѣжными рыбами, и неумѣнье засаливать ихъ, рѣзко бросаются въ глаза. Недосоленная, а потому съ специфическимъ запахомъ, а то слишкомъ пересоленная рыба находитъ единственныхъ покупателей—чердынцевъ, а отсутствие конкуренціи у послѣднихъ складывается къ невыгодѣ населенія, которое принуждено отдавать по 2 р. 60 к.—2 р. 80 к. maximum пудъ отборныхъ пелядей и зельдей. Петербургскіе, московскіе и ярославскіе скупщики семги привозятъ для собственной засолки испанскую соль („шпанку“) и искусство соленія рыбы ихъ секретъ.

Неотложно нужны, если не рыбацкая школа, то хотя бы курсы, гдѣ въ зимнее время преподавались бы предметы, имѣющіе близкое отношеніе къ промысловой жизни даннаго района. Нужно учить печорцевъ засолкѣ и консервировкѣ рыбы. Хорошо оборудованныя зимнія вечернія курсы—чтенія могутъ съ успѣхомъ распространять промысловыя свѣдѣнія и отчасти замѣнить организацію сравнительно дорого стоящей рыбацкой школы.

Сѣти вяжутъ здѣсь сами—обыкновенно бабы; за поплави (семужьи) обычнаго размѣра въ 45 маховыхъ сажень платятъ 7 руб.; обыкновенныя сѣти (неводы) по 12—11 коп. за маховую сажень; „частики“ („частая“ сѣть), больше всего для заборовъ, дороже раза въ 1½ неводовъ. Кромѣ перечисленныхъ сѣтей есть еще зельдевки—тонкія изъ суровыхъ нитокъ.

Вязанье сѣтей даетъ кормъ „бобылкамъ“—„сиротинамъ“ старухамъ; гнилыя сѣти не бросаютъ зря, а распускаютъ „рушаютъ“, что опять таки кормитъ бѣдняковъ, и „вырушавши“ употребляютъ на веревки.

Вопросъ о сохраненіи сѣтей настолько серьезень, что на него должно обратить вниманіе. Здѣсь сѣтки обыкновенно смолятъ и никому неизвѣстно имѣется ли другое средство, болѣе дешевое и съ успѣхомъ замѣняющее осмолку.

А. Г. Ивановъ.

## IV

## Съ верховьевъ Печоры.

Промышленное населеніе верховьевъ Печоры (а также Колвы и Вишеры) переживаетъ счастливую для нихъ годовицу.

Цѣны на всѣ товары лѣсного промысла дошли до невѣроятія и продолжаютъ ежедневно расти, обѣщая скупщикамъ или громадные барыши или кислую пилюлю на предстоящей Ирбитской ярмаркѣ, которую уже чувствуютъ въ нашихъ глухихъ лѣсахъ.

Въ настоящее время бѣлку чистую—носковую мелкіе скупщики—„маркитанты“ и вояжеры отъ дальнихъ фирмъ покупаютъ уже 35—36 коп., а нѣкоторые даже предлагаютъ и 38 коп.

Изъ этого можно заключать какими высокими цѣнами продаютъ они, вѣроятно, не обходя себя кое-какой долей и барыша, не считая подвизыванія въ десятокъ бѣлокъ двухъ—трехъ осеннихъ „печенокъ“, что значительно увеличиваетъ ихъ барышъ, такъ какъ печенку отъ промышленниковъ покупаютъ за половинную цѣну.

Несмотря на такія высокія цѣны, нынѣшняя осень считается по обилію промысла одною изъ рѣдкихъ. Находятся промышленники, убившіе до 1000 штукъ бѣлки и рябчиковъ.

Рябчиковъ, правда, здѣсь было не много, и цѣна хотя стоитъ высокая—до 70 коп. за пару, но по причинѣ затяжной осени оказывается очень много браку.

Рѣдкій охотникъ успѣлъ набить въ среднемъ 100 паръ.

Но зато бѣлки били въ среднемъ не менѣе 800 штукъ на челоуѣка.

Изъ этого числа 500 шт. можно смѣло считать чистой—„носковой“, а остальную „полубѣлку“, „печенку“ и „красную“, такъ что общій заработокъ хорошаго промышленника за 2 охотничьихъ мѣсяца превышаетъ 250 рублей, да плюсъ къ этому удача счастливца, убившаго нѣсколькихъ горностаевъ, куницу или другого дорогого звѣря.

Куница здѣсь 13—15 руб., а горностаи доходятъ до 3 руб. 50 коп.

Безнѣжная осень вполне способствовала промыслу, а благодаря позднему установленію зимняго пути промышленники успѣли управиться и съ наступающими въ то время работами, которыя иногда бывають помѣхою „лѣшняѣ“ или наоборотъ.

Но дальнимъ промышленникамъ высокими цѣнами воспользоваться не пришлось.

Къ такимъ должны быть отнесены жители верховьевъ Печоры и Вишеры, рѣдко знающіе настоящую цѣну своему промыслу, особенно задатчики или вѣрнѣе данники мѣстныхъ пушнинныхъ королей, обѣзжающихъ деревни и забирающихъ товары по цѣнамъ, какимъ имъ вздумается.

По этой причинѣ, какъ дорого въ ярмаркахъ не проходили бы пушные товары, здѣсь цѣна всегда стояла на „смирненномъ уровнѣ“ и только года два—три про наши лѣса узнали посторонніе покупатели и стали прѣзжать и посылать сюда своихъ агентовъ за покупкой пушнины.

Съ какимъ бы промышленникомъ не пришлось говорить, всякій съ удовольствіемъ сознается, что нынѣ для него счастливый годъ и что все это только благодаря „низовымъ“ покупателямъ, какъ здѣсь обыкновенно называютъ всякаго прѣзжаго сюда издали или „снизу“.

— „Не будь бы этихъ, наши „Алиньё“ дороже 15 коп. едва ли бы объявили цѣну за бѣлку“... говоритъ какой нибудь верхъ-печорецъ. „Алиньёмъ“ называютъ чердынскихъ купцовъ Алиныхъ, изстари славящихся скупкою пушнины и рябчиковъ по Печорѣ, Вычегдѣ, Колвѣ, Вишерѣ и даже въ Верхотурскомъ уѣздѣ.

Алины начали покупку бѣлки съ 20—22 коп., назначивъ 25 коп. партіоннымъ промышленникамъ и мѣстнымъ скупщикамъ, работающимъ для нихъ же.

Эта цѣна существовала до 10-го ноября, хотя въ Чердыни пріѣзжіе покупатели назначали уже и 30 коп., и не страшась выступали конкурентами чердынцамъ. Такіе скупщики объѣзжали и по ближнимъ деревнямъ, но вдалъ при нашихъ бездорожницахъ въ то время заѣхать имъ не удалось, а какъ только установился санный путь первыми къ верхъ-печорцамъ устремились приказчики Алиныхъ и позабрали бѣлку по 30 коп., хотя въ Чердыни прочіе покупали уже 35 коп. и дороже.

Кромѣ Алиныхъ пріѣзжалъ представитель другой чердынской фирмы, но не осмѣлился объявить своей цѣны, а покупалъ съ условіемъ прибавить сверхъ Алинской 2 коп., но по видимой неопытности этотъ представитель не довелъ своего дѣла до конца, почему верхъ-печорцы въ будущемъ новаго скупщика къ себѣ не ждутъ, а съ терпѣніемъ и смиреніемъ должны будутъ подчиняться своимъ старымъ хозяевамъ Алинымъ.

При новыхъ скупщикахъ промышленникамъ приходится плохо изъ за пороха, которымъ въ Чердыни торгуетъ только одинъ Алинь и достать кромѣ него негдѣ.

Выше Якшинской пристани по Печорѣ въ 10 деревняхъ, со словъ мѣстныхъ жителей, насчитывается около 190—200 лицъ, владѣющихъ ружьемъ; бѣлки же всего навалено и сдано разнымъ покупателямъ не менѣе 100 тысячъ, т. е. въ среднемъ на каждое ружье приходится по 500 штукъ.

Нѣкоторые изъ промышленниковъ, узнавъ о повышеніи цѣнъ, вывезли товаръ въ Чердынь и вмѣсто 25 коп., какъ брали у нихъ Алинскіе скупщики, успѣли продать по 35 коп., да съ подвязкой одной печенки въ каждомъ десяткѣ, что, въ сравненіи съ носковой покупкой, увеличиваетъ стоимость бѣлки болѣе чѣмъ на 1½ коп.

Горностаи у мѣстныхъ промышленниковъ ушелъ 1 р. 70 к.—2 р. за штуку, а теперь пріѣзжіе даютъ и 3 р. 50 к.

Зайчину мѣстные покупаютъ 12 коп., пріѣзжихъ покупателей на этотъ товаръ пока нѣтъ, но приходится ожидать тоже considerableго спроса и на него, такъ какъ пріѣхавшіе съ Никольской ярмарки изъ Ильинска передаютъ, что тамъ зайчину покупаютъ уже 22 к. и опоекъ 70 коп. за фунтъ, а здѣсь послѣдній пока 50—55 коп.; да дороже едва ли и будетъ, потому что онъ идетъ только въ однѣ мѣстныя сильныя руки и пріѣзжихъ покупателей пока на него не бывало; хотя людямъ, знающимъ цѣну этого товара, было бы не безвыгодно имѣть здѣсь тоже своего агента.

Печорскіе товары съ Якши почти всѣ вывезены. Печорской рыбой торгуютъ въ Чердыни цѣнно.

Товаровъ изъ Чердыни на Якшу отправлено, какъ передаютъ всѣ торговцы, много и начинается перевозка муки и соли съ Усть-Еловской пристани.



Цѣна за такую перевозку установилась 1 руб. за 9-пудовый куль, а за перевозку товаровъ изъ Чердыни на Якшу 35 коп., съ обязательствомъ за эту цѣну столько же привезти и обратно.

Овесъ возчики у своихъ хозяевъ „по уговору“ покупаютъ 4 р.— 4 р. 20 к. за 6-пудовый куль, тогда какъ у прочихъ онъ 3 р. 50 к.— 3 р. 60 коп.

Вездѣ и во всемъ хозяйскія традиціи!

\* — \*

## Научныя новости.

Уже давно подмѣченъ фактъ, что въ приполярныхъ областяхъ растенія развиваются лучше и быстрѣе, чѣмъ въ болѣе южныхъ ближайшихъ широтахъ. Солнце стоитъ на небѣ ниже, грѣетъ меньше, а хлѣбные злаки, напримѣръ (рожь и ячмень), зрѣютъ быстрѣе. Эту аномалію объясняли дѣйствіемъ свѣта, избытокъ котораго кажется несомнѣннымъ въ тѣхъ областяхъ, гдѣ солнце почти не заходитъ во всѣ лѣтніе мѣсяцы.

Недавно Лемстрѣмъ, проф. гельсингфорскаго университета, опубликовалъ свои наблюденія, которыя совершенно измѣняютъ этотъ общераспространенный взглядъ. По его словамъ, подъ 67° сѣверн. широты растенія получаютъ въ 2—3 лѣтнихъ мѣсяца все-таки меньше тепла и свѣта, чѣмъ подъ 60°.

Причину же быстрого роста растеній на сѣверѣ онъ видитъ въ тѣхъ электрическихъ токахъ, которые идутъ между землей и атмосферой и которые производятъ сѣверное сіяніе. Прохожденію этихъ токовъ сквозь растеніе какъ нельзя лучше благопріятствуютъ такіе органы, какъ ости у колосовъ злаковъ и шиловидные листья у хвойныхъ деревьевъ.

Что растенія вообще испытываютъ дѣйствіе электрическихъ токовъ, это многими признавалось и прежде. На этомъ основаніи предпринимались разнообразныя опыты электрокультуры растеній, которые теперь дѣлаются чаще и успѣшнѣе. Лемстрѣмъ самъ продолжалъ такіе опыты и результаты ихъ считаетъ вполне благопріятными для теоріи электрическаго воздѣйствія на растенія.

Но интереснѣе всего, что онъ подмѣтилъ на концентрическихъ слояхъ древесины у хвойныхъ неравномѣрность наростанія ихъ. Толщина этихъ слоевъ, оказывается, имѣетъ свои опредѣленные максимумы и минимумы, и эти максимумы и минимумы колеблются съ правильной періодичностью каждыя 10 или 11 лѣтъ. Отсюда онъ дѣлаетъ выводъ о вліяніи на растенія солнечныхъ пятенъ, появленіе которыхъ имѣетъ ту же періодичность. Но вліяніе это не прямое, а косвенное, и обуславливается именно электричествомъ, воздушные токи котораго то усиливаются, то ослабѣваютъ въ зависимости отъ появленія или исчезновенія солнечныхъ пятенъ.

21-го декабря прошлаго года въ общемъ собраніи Русскаго Энтомологическаго Общества Н. Я. Кузнецовъ прочиталъ сообщеніе П. П. Подъяпольскаго: *О хлорофилѣ у насекомыхъ.*

П. П. Подъяпольскій, на основаніи сравнительнаго спектральнаго анализа зеленаго пигмента тѣла животныхъ и растеній и на основаніи

общности обезцвѣчивающихъ и растворяющихъ (спиртъ, эфиръ, хлороформъ) реактивовъ, приходитъ къ заключенію о томъ, что зеленый пигментъ не только насѣкомыхъ (кузнечиковъ, богомоловъ и др. прямокрылыхъ), но даже и позвоночныхъ животныхъ (лягушки *Rana esculenta*) до человѣка, включительно (при болѣзни называемой „хлоромою“), есть тотъ же хлорофилъ растений. Какъ и растительный, животный пигментъ спектроскопически дѣлится на зеленое и желтое начала, при чемъ спектръ перваго даетъ крайне интенсивную черную полосу поглощенія хлорофила. Какъ и у растений, зеленый пигментъ пріуроченъ къ дыхательнымъ элементамъ у лягушки—къ кровеноснымъ сосудамъ (обхватывая ихъ), у прямокрылыхъ (*Orthoptera*)—на трахеяхъ.

Авторъ этой грандіозной біогенетической проблемы (имѣвшей, впрочемъ, предшественниковъ) различаетъ 4 источника появленія хлорофила въ тканяхъ животныхъ: а) самородный, б) заимствованный, введенный съ растительной пищею, в) восстановленный и г) симбіозъ (сожительство животнаго начала съ растительнымъ).

Но возникаетъ вопросъ: прежде чѣмъ дойти до щелочныхъ отдѣловъ кишечника, не окислится-ли весь пигментъ въ кислотныхъ отдѣлахъ?

На этотъ вопросъ авторъ даетъ убѣдительные отвѣты: 1) у безпозвоночныхъ (въ частности, насѣкомыхъ) реакція кишечника щелочная, слѣд. растительный хлорофилъ окисленію не подвергается, а 2) у позвоночныхъ (наприм., черепахи), какъ то видно изъ наблюденія спектральныхъ полосъ поглощенія хлорофила въ экскрементахъ, окисляется только наружная, периферическая часть комковъ растительной пищи, такъ-что въ экскрементахъ черепахи часто приходится находить кусочки листьевъ, совершенно зеленые.

Впрочемъ, какъ это и было указано въ запискѣ профессора Тарнани, проблема химической общности въ строеніи гемоглобина крови и хлорофила растений давно уже была выдвинута.

Огромный интересъ представляютъ собою насѣкомыя рода *Pulchrephillium*, которыя не только покровительственною окраскою, но и всѣмъ своимъ *habitus*’омъ чрезвычайно напоминаютъ собою настоящіе листья растений, имѣя, напримѣръ, на крыльяхъ даже жилкованіе листьевъ. Эти насѣкомыя весною—зеленыя, затѣмъ, параллельно съ ходомъ увяданія листьвы деревьевъ, на которыхъ они водятся, постепенно желтѣютъ и, наконецъ, становятся совершенно ярко желтыми или бурыми, подражая опавшей и высохшей листьвѣ.— Проблема глубококровнаго родства растительныхъ и животныхъ организмовъ!.

Но, съ нашей точки зрѣнія, было бы ошибочно думать, что здѣсь мы въ области столкновенія монизма съ телеологіею. Автору сообщенія, къ сожалѣнію, неизвѣстны, очевидно, біологическія работы покойнаго М. Ю. Гольдштейна (убитаго въ Архангельскѣ 17-го октября 1905 г.), автора „живое и мертвое“, и его статьи, напримѣръ, въ „Образованіи“ за 1904 г. Гольдштейнъ разсматриваетъ выработку зеленого покровительственнаго пигмента у насѣкомыхъ (жуковъ) въ качествѣ реакціи, направленной противъ избыточнаго поглощенія зеленыхъ лучей солнечнаго спектра, отражаемыхъ листовою растеній,—т. е. чисто механическое перерожденіе красящаго кожнаго пигмента въ пигментъ отражающій, а не поглощающій цвѣта окружающей среды. И дѣйствительно, продолжительная реакція массы отражаемыхъ основной средою лучей не можетъ не произвести фізіологическаго нарушенія функціональнаго равновѣсія и не вызвать возникновенія соотвѣтственной защиты отъ механически вліяюща-

го фактора. За характернымъ примѣромъ намъ не далеко идти—это, такъ сказать, „хамеліоны“ царства членистоногихъ (*Arthropoda*), но стоящихъ ниже, чѣмъ насѣкомыя, животныхъ—„пауки—лимонники“: на стебляхъ, напримѣръ, „ромашки“ (*Pyrethrum ambiguum*) они—зелены, на лепесткахъ периферическихъ цвѣтковъ—бѣлѣютъ, на желтыхъ центральныхъ цвѣткахъ (какъ и на цвѣтахъ лютиковъ и т. п.)—желтѣютъ; и, надо полагать, не для того, чтобы быть менѣе замѣтными, менѣе отличными, по окраскѣ отъ субстратовъ, а оттого, что поглощеніе лучей цвѣтовъ (т. е. числа колебаній и длины волн!), отражаемыхъ основною средою, чисто механически, вызываетъ раздраженія, избѣжать которыхъ данное животное (относящееся къ наиболѣе впечатлительнымъ видамъ) только и можетъ путемъ „антитестической“ выработки соответственнаго пигмента, разъ добыча пищи для данной формы сосредоточена главнымъ образомъ въ однообразныхъ условіяхъ данной среды. Остальное уже принадлежитъ естественному отбору, ничего телеологическаго себѣ не заключающему. Т. е. дѣло идетъ, принципиально, о томъ, чисто физически вызываемомъ, приспособленіи, съ какимъ мы встрѣчаемся, напримѣръ, у листьевъ экваторіальной (вертикальное положеніе пластинъ) и сѣверной (горизонтальное положеніе пластинъ), у листьевъ воднаго лютика (*Ranunculus aquaticus*), у черно-крылыхъ разновидностей южныхъ видовъ жуковъ на сѣверѣ (—интенсификація поглощенія тепловыхъ лучей) и т. д... Спектроскопія (безсмертныя открытія Фраунгофера, ее создавшія), конечно, дала общечеловѣческой наукѣ очень многое; но особенно теперь, когда законъ Лавуазье о „вѣчности вещества“ и „элементы“ Д. И. Менделѣева дрогнули передъ переоцѣнкою въ духѣ новѣйшихъ открытій, въ духѣ Густава Ле-Бона („Возникновеніе и исчезновеніе матеріи“, 1909), когда матерія разсматривается лишь въ качествѣ нѣкотораго состоянія равновѣсія, условно устойчиваго, когда атомъ является сложнѣйшимъ производнымъ нематеріальныхъ вихрей ээира, когда не только „клѣточка“, но ея элементы, въ родѣ хромозомъ, напримѣръ, являются намъ въ видѣ системъ умопомрачительной сложности, —теперь данная сходства или даже однородности, указываемыя современными пособиями спектроскопіи, микроскопіи и химическаго анализа, утрачиваютъ свою категоричность и безапелляціонность; и утвержденіе объ общности по составу хлорофила растений и зеленаго пигмента кожи животныхъ становится рискованнымъ; но сама проблема, въ ея цѣломъ, и, въ частности, проблема цвѣтовой общности, конечно, отъ этого не утрачиваетъ свое огромное значеніе... Намъ представляется, что и тутъ, и въ этомъ вопросѣ матеріалы Крайняго Сѣвера, какъ во многомъ другомъ, могутъ дать крайне важныя, существенныя аргументирующія обоснованія, которыя смогутъ подвинуть впередъ разрѣшеніе этой грандіозной біологической, —даже біогенетической, — проблемы...

Труды бюро по прикладной ботаникѣ въ послѣдней книжкѣ (№ 8 за истекшій годъ) содержатъ работу завѣдывающаго бюро Р. Э. Регеля: „Протеинъ въ зернѣ русскаго ячменя“. Какъ извѣстно, содержаніе протеина играетъ первостепенную роль при сужденіи о пригодности ячменя для пивоваренія, и ячмень, содержащій протеина болѣе 13%, для пивоваренія оказывается непригоднымъ; между тѣмъ ячмень пивоваренный цѣнится гораздо выше кормоваго. Континентальность климата должна содѣйствовать отложенію въ зернѣ протеина и потому можно было опасаться присутствія избытка его въ русскомъ ячменѣ, но дан-

ныя изслѣдованій бюро по прикладной ботаникѣ не оправдываютъ такихъ опасеній. Въ трудѣ г. Регеля прежде всего приводится краткая справка о прежнихъ изслѣдованіяхъ по вопросу о протѣинѣ въ русскомъ ячменѣ. Въ литературѣ авторъ нашелъ анализы сырого протеина для 94 пробъ русскаго ячменя; присоединивъ къ этимъ анализамъ данныя лабораторій большихъ пивоваренныхъ заводовъ, г. Регель дѣлаетъ выводъ, что даже въ условіяхъ рѣзкой континентальности климата у насъ вполне возможна культура хорошаго пивовареннаго ячменя. Бюро по прикладной ботаникѣ произвело всего 1041 анализъ сырого протеина для 661 образца ячменя, причемъ 974 анализа приходятся на 612 образцовъ русскаго ячменя. Анализы производились съ 1905 по 1908 г. г. Матеріаломъ послужила обширная коллекція ячменей, собранная бюро изъ всѣхъ частей Имперіи и изъ другихъ странъ для сравненія. Передъ изложеніемъ результатовъ анализовъ, г. Регель останавливается критически на существующихъ взглядахъ относительно качества пивовареннаго ячменя и приходитъ къ заключенію, что ячмень съ нормальнымъ содержаніемъ сырого протеина отъ 9 до 12% по расчету на сухой вѣсъ слѣдуетъ считать наилучшимъ для пивоваренія. Примѣнительно къ этому положенію и произведеннымъ анализамъ и на основаніи изученія другихъ качествъ ячменя—необходимо признать, что въ Россіи имѣется вполне пригодный для изготовленія пива высшаго достоинства ячмень, вывозъ же русскаго ячменя въ качествѣ кормового г. Регель объясняетъ лишь не на чемъ не основаннымъ требованіемъ, чтобы пивоваренный ячмень содержалъ не болѣе 11% протеина, и предразсудкомъ, уже оставленнымъ въ Америкѣ, будто шестирядный ячмень, какъ таковой, не годится для изготовленія хорошаго пива, тогда какъ анализы и дѣйствительность показываютъ, что озимый шестирядный ячмень по качествамъ даже выше ярового двуряднаго. Отмѣчая приведенные кочечные выводы г. Регеля и обращая вниманіе хозяевъ на его обширную работу, слѣдуетъ прибавить, что она содержитъ въ высшей степени цѣнныя данныя для отдѣльныхъ районовъ производства ячменя, а для обоснованія тѣхъ или иныхъ соображеній снабжена многочисленными ссылками на предшествовавшія работы въ той же области; можно пожелать, чтобы труды бюро имѣли значительное число читателей на Сѣверѣ для поддержанія на мѣстахъ связи съ бюро по прикладной ботаникѣ.

## Жельзнодорожные пути.

На происходившемъ въ г. Перми въ ноябрѣ 1909 г. съѣздѣ лѣсопромышленниковъ вопросъ о Бѣломорской ж. д. вызвалъ чрезвычайно продолжительныя пренія.

Въ возникшихъ преніяхъ съ особенной полнотой высказались два представителя пермскаго управленія земледѣлія и госуд. имущества—вначальникъ управленія г. Дубенскій и младшій ревизоръ г. Эсымонть.

г. Дубенскому понятно, что, трасируя дорогу неудобными мѣстами, г. Вольтманъ стремился возможно скорѣе достичь Архангельска. Однако ораторъ полагалъ бы, не боясь удлиненія пути, отклонить линію дальше къ сѣверу, захватить все среднее и часть верхняго теченія р. Мезени и затѣмъ, захвативъ р. Пинегу около г. Пинеги и Кулогорь, идти уже на Архангельскъ.

Достоинствомъ проекта Бѣломорско-Уральской дороги г. Дубенскій склоненъ считать какъ то обстоятельство, что она пересѣкаетъ Уралъ, такъ и то, что для цѣлей горно заводскихъ транс-уральская линія совершенно необходима и рано или поздно, но построить ее все равно придется.

Ораторъ не ограничился одной критикой. Онъ предложилъ вниманію съѣзда вариантъ Бѣломорско-Уральской дороги, а именно: отъ Надеждинскаго завода вести линію на г. Чердынъ, Бождюгъ, затѣмъ водораздѣломъ р. р. Кельтмы и Сысолы, пересѣкая р. Вычегду, далѣе до р. Мезени, подходя къ р. Пинегѣ, на Архангельскъ. Вся магистраль, по расчету г. Дубенскаго, составитъ 1600 в. Отъ главной магистрали ораторъ намѣчаетъ рядъ подъѣздныхъ путей на р. Ухту, къ Усть-Цильмѣ и др., общей сложностью въ 1129 верстъ.

Этотъ вариантъ г. Дубенскій считаетъ болѣе подходящимъ для сѣверной магистрали, главнымъ образомъ потому, что линія ж. д. при этомъ направленіи овладѣетъ громаднымъ пространствомъ, всего до 25 милліон. дес., давая исходъ самымъ разнообразнымъ грузамъ изъ бассейна р. Камы отъ ея верховья въ Вятской губ. до с. Бондюга (31 в. отъ Чердыни), захватить цѣликомъ бассейны Вишеры и Колвы, а съ проведеніемъ вѣтокъ на с. Гаринское и на Усть-Цильму (114 в.) дорога будетъ обслуживать бассейны р. р. Сосьвы и Лодзьвы полностью, а бассейнъ р. Печоры въ три четверти.

На всемъ своемъ протяженіи, вмѣстѣ съ вѣтвями, линія дороги по варианту г. Дубенскаго, какъ онъ рассчитываетъ, почти нигдѣ не будетъ конкурировать со сплавомъ; она будетъ лишь перехватывать грузы, сплаваемые на пространствѣ 22.000 вер. водныхъ путей и направлять ихъ далѣе—или на востокъ, или же къ Архангельску—на западъ.

Съ проведеніемъ соединительныхъ линій на Тоборинское-Туринскъ-Тюмень, можно будетъ имѣть почти прямымъ ж. д. путемъ соединеніе Архангельска съ Омскомъ, а проведя вѣтви Помяненный-Веретье и Таборинское-Ирбитъ-Невьянскъ, можно расширить до необходимаго предѣла ж. д. сѣтъ въ горнозаводскомъ районѣ, связавъ его съ неистощимыми на долгіе годы запасами горючихъ матеріаловъ и рудъ.

Вѣтка Тюмень-Тобольскъ прибавитъ въ сферѣ влиянія дороги всю Тавду, Тоболь и весь Иртышъ съ громадной областью въ десятки милліоновъ десятинъ (около 17 милл.).

Для использованія частно-владѣльческихъ дачъ Южно-Заозерской и Московскаго Т-ва, огулъ быть проведены на Петропавловскую вѣтви частнаго значенія при второстепенномъ участіи государства.

Уральскій хребетъ придется перерѣзать въ менѣе удобномъ мѣстѣ, чѣмъ то, которое намѣтилъ г. Вольтманъ, но мѣста эти уже изслѣдованы и здѣсь обнаружены богатые прииски благородныхъ металловъ и полезныхъ ископаемыхъ. Залежи рудъ открыты по обѣ стороны хребта, какъ на Сосьвѣ и Лодзьвѣ, такъ и на Вишерѣ.

Линія должна пройти черезъ все четыре гряды Урала, а въ предѣлахъ Вологодской губ. она перерѣжетъ и пятую гряду. Наболѣе серьезныя преграды, какъ Поваркушъ и Помяненный Камень могутъ быть обойдены и трудности представляютъ лишь 80—90 в. въ предѣлахъ Пермской губ., гдѣ придется имѣть дѣло съ гранитомъ и горными ручьями.

Съ трудностями при обсужденіи вопроса относительно этой дороги считается особенно не приходится. Соединеніе бассейновъ Камы и Оби вблизи главныхъ центровъ горнозаводской промышленности и возмож-

ность связать желѣзнымъ путемъ двѣ окраины государства, использовать и оживить при томъ цѣлую сеть водныхъ артерій протяженіемъ болѣе 22.000 верстъ—такая задача, предъ которой блѣднѣютъ все трудности.

Самымъ главнымъ преимуществомъ предлагаемаго имъ направленія г. Дубенскій считаетъ захватъ дорогою громадныхъ пространствъ въ бассейнахъ четырехъ крупныхъ рѣкъ, широкое использование сплавныхъ путей безъ конкуренціи съ ж. д. линіей и широкую возможность дальнѣйшаго развитія ж. д. линіи безъ опасности отмиранія отдѣльных ея частей.

Имѣя въ виду громадную площадь сферы вліянія дороги, г. Дубенскій находитъ возможнымъ считать ее болѣе или менѣе обеспеченной цѣнными лѣсными грузами.

Г. Эйсымонтъ считаетъ расчеты г. Вольтмана о количествѣ грузовъ ошибочными. Ошибки эти можно исправить, измѣнивъ направленіе дороги.

Выслушавъ по этому вопросу еще нѣсколькихъ ораторовъ, сѣздъ призналъ, что вопросъ объ устройствѣ Бѣломорско-Уральской ж. д. имѣетъ громадное значеніе не только для Пермскаго края, но и для всего Русскаго Сѣвера.

Принимая во вниманіе, что многія детали вопроса не могутъ быть настоящимъ сѣздомъ въ достаточной степени выяснены, сѣздъ высказалъ пожеланіе, чтобы къ слѣдующему сѣзду въ 1910 г. вопросъ былъ, по возможности, всесторонне разработанъ.

Подъ предсѣдательствомъ начальника управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ г. Вурцеля въ министерствѣ путей сообщенія происходили засѣданія совѣщанія для разработки программы установленія коммерческаго сообщенія средняго теченія р. Оби съ Западной Европой.

Первое засѣданіе было открыто рѣчью г. Вурцеля, указавшаго на громадную важность вопроса о выходѣ сибирскихъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ на рынки Европы и предложившаго обсудить программу дальнѣйшихъ занятій совѣщанія.

Много говорилъ Борисовъ (извѣстный художникъ и авторъ этюдовъ полярныхъ видовъ), съ пафосомъ предлагавшій разрушить преграду Уральскихъ горъ и устроить водяное посредствомъ шлюзовъ соединеніе рѣкъ Сосьвы съ Печорой, чтобы установить непрерывное водяное сообщеніе Оби съ устьемъ Печоры.

Г. Житковъ, столь же убѣжденно, рекомендовалъ спуститься еще южнѣе и устроить соединеніе системъ Иртыша съ Камой при посредствѣ Исети.

Г. Борисовъ заявилъ, что о непрерывномъ пути изъ Оби къ портамъ Англій черезъ Карское море для коммерческаго судоходства нужно прекратить всякіе разговоры—плаваніе по Карскому морю сопряжено съ рискомъ быть запертымъ въ Югорскомъ Шарѣ, а при такой неопредѣленности торговое мореплаваніе развиваться не можетъ. Нужно искать иныхъ выходовъ изъ Оби.

На это утвержденіе спокойно, но увѣренно возражалъ генералъ Вилькицкій, который заявилъ, что онъ не смотритъ на этотъ путь такъ пессимистично, какъ г. Борисовъ. Изъ опыта своихъ плаваній этимъ путемъ, а также изъ детальнаго разбора всѣхъ случаевъ прохожденія су

довъ удачныхъ и неудачныхъ, онъ выводитъ категорическое заключеніе, что сообщеніе по Ледовитому океану черезъ Карское море къ устьямъ Оби и Енисея возможно каждый годъ.

Другой вопросъ, какъ смотрѣть на этотъ путь съ коммерческой точки зрѣнія. Путь этотъ открытъ на время отъ 1 до 1½ мѣсяцевъ. Карское море очищается отъ льдовъ въ іюнѣ, иногда въ концѣ мая, но всегда въ половинѣ августа. Весь сентябрь оно свободно отъ льдовъ.

Гудзоновъ заливъ въ Сѣв. Америкѣ находится въ менѣе благоприятныхъ условіяхъ, чѣмъ Карское море, однако американцы изучили условія плаванія по нему и тамъ установлены правильные рейсы.

В. А. Карауловъ напомнилъ, что еще въ 17 столѣтіи этимъ путемъ происходили торговыя сношенія, прекращенныя русскимъ правительствомъ. Очевидно въ настоящее время мы располагаемъ большими возможностями побѣдить трудности этого пути.

Н. В. Некрасовъ указалъ на невыясненность условій плаванія отъ бухты Находки въ Обской губѣ до Обдорска. Бар. Аминовъ указалъ, что въ Набымской Оби повидимому есть глубокой фарватеръ. Онъ поручалъ кап. Синицыну минувшимъ лѣтомъ произвести здѣсь промѣры, но, къ сожалѣнію, этого сдѣлано не было.

Ген. Вилькицкій, замѣтивъ, что было бы счастьемъ найти такой фарватеръ, на основаніи своихъ изслѣдованій сомнѣвается, чтобы онъ существовалъ.

Предсѣдательствующій г. Вурцель попросилъ выяснить, какія дополнительныя изысканія и свѣдѣнія нужны для выясненія о сѣверномъ морскомъ пути.

Г. Вилькицкій полагалъ необходимымъ взять въ мин. торговли и промышленности справку о стимости устройства беспроволочнаго телеграфа и знаковъ. Нужны 4 станціи телеграфа—двѣ на Новой Землѣ, 1 на Югорскомъ шарѣ и на устьѣ Печоры. Задача телеграфа—освѣдомлять идущія въ Карское море суда, гдѣ ледъ очистился—въ Югорскомъ Шарѣ или на сѣверѣ отъ Новой Земли.

Что касается лоцій по Карскому морю и Обской губѣ, то избранная имъ инструкція плаванія практически оказалась совершенно достаточною. Изслѣдованія фарватера Оби въ губѣ надо продолжать.

Затѣмъ г. Вурцель поставилъ вопросъ можно ли разсчитывать, чтобы этотъ сѣверный путь обезпечилъ коммерческое сообщеніе Зап. Сибири съ Европейскими рынками.

П. П. Чирвинскій и Н. В. Некрасовъ полагали, что базироваться на этомъ пути нельзя, для выясненія этого необходимо сопоставленіе грузовъ, ожидаемыхъ къ экспорту съ количествомъ рейсовъ, возможныхъ черезъ Карское море, при этомъ Н. В. Некрасовъ добавилъ, что сѣверный путь будетъ подсобнымъ къ желѣзно-дорожному, обезпечивающему регулярность движенія грузовъ.

Наконецъ, совѣщаніе обратилось къ обсужденію цѣлесообразности пунктовъ примыканія проектируемыхъ полярныхъ дорогъ.

Оказалось, что свѣдѣній о пригодныхъ для судовъ бухтахъ на Сѣверномъ европейскомъ берегу Ледовитаго океана очень мало. Признано необходимымъ изслѣдовать Медынскую губу, Варандей, устье Печоры и Индійскую губу.

Въ дальнѣйшихъ засѣданіяхъ были доложены техническія соображенія осплошныхъ водныхъ путяхъ изъ Западной Сибири, по которымъ для

соединенія Сѣв. Сосьвы (Обь) и Илыча (Печора) помимо другихъ сооруженій нуженъ водный туннель въ 17 верстъ длины при 8 саж. ширины.

Г. Борисовъ сдѣлалъ заявленіе, что при трудности перехода Урала каналомъ, нужно построить отъ Сосьвы до Илыча перевальную желѣзную дорогу въ 130 верстъ.

Со стороны В. Н. Вольтмана, приглашеннаго на засѣданіе по желанію сибирскихъ депутатовъ, были неоднократно приведены доказательства въ пользу Восточно-Уральско-Бѣломорской жел. дор., а также возраженія противъ другихъ ораторовъ; характерно, между прочимъ, высказанное въ частной бесѣдѣ сибирскимъ депутатомъ Н. В. Некрасовымъ мнѣніе, что если Зап. Сибирь получить Восточно-Уральско-Бѣломорскую жел. дор., то не остается ничего желать лучшаго. Приводимъ почти дословно высказанныя въ нѣсколькихъ засѣданіяхъ совѣщанія В. Н. Вольтманомъ соображенія, какъ вообще по поводу проектовъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ на сѣверѣ, такъ и въ частности по поводу его собственнаго проекта.

В. Н. Вольтманъ считаетъ важнымъ установить, изъ какихъ тарифовъ надлежитъ исходить при разсмотрѣніи подлежащихъ обсужденію въ совѣщаніи проектовъ желѣзныхъ дорогъ: существующихъ ли тарифовъ, или тѣхъ, которые могутъ быть установлены по соображенію коммерческихъ интересовъ желѣзнодорожныхъ предпріятій и отмѣчаетъ, что его дорога имѣетъ своей цѣлью—соединеніе съ Архангельскимъ портомъ какъ Обь-Иртышскаго воднаго бассейна, такъ и Приуральской Сибири (Челябинско-Курганско-Петропавловскаго района) и черезъ посредство Богословской ж. д., а также Пермской дороги, создаетъ связь проектируемаго пути съ Великимъ Сибирскимъ желѣзн. дор. путемъ.

Обращаясь къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ статей, изъ которыхъ, по соображеніямъ инженера Кнорре, составляетъ стоимость доставки сибирскаго хлѣба отъ верхнихъ пристаней Оби и Иртыша до Лондона или другого западно-европейскаго рынка и которыя, за округленіемъ, суммируются сорока копейками, В. Н. Вольтманъ говоритъ: стоимость рѣчного фрахта отъ названныхъ пристаней до Обдорска или какой-либо другой начальной станціи „полярныхъ“ дорогъ можно съ достаточной точностью опредѣлить въ 10—11 коп. съ пуда, конечно, въ предположеніи дѣйствительнаго поступленія на Обско-Иртышскій водный путь тѣхъ массовыхъ грузовъ, на которые рассчитываютъ предприниматели; можно даже предположить, что съ развитіемъ судоходства на рѣкахъ Западной Сибири эти фрахтовые ставки могутъ понизиться до 7—8 коп. съ пуда. Однако, если по справедливому утверженію О. А. Струве, вопросъ о пристани *отправленія* на рѣкахъ Оби или Иртышѣ (Семипалатинскѣ, Павлодарѣ, Бійскѣ, Барнауль и т. д.) не имѣетъ значенія для размѣра помянутыхъ фрахтовъ, то, наоборотъ, вопросъ о *конечной* пристани на рѣкѣ Оби не представляется безразличнымъ. Можно съ увѣренностью сказать, что доставка груза до „полярныхъ“ пристаней на рѣкѣ Оби будетъ стоить копейки на полторы-двѣ дороже, нежели до пристани, создаваемой Бѣломорской ж. д., ибо, во-первыхъ, крайнее нижнее теченіе Оби является болѣе затруднительнымъ для плаванія (отчасти благодаря неизслѣдованности фарватера), во-вторыхъ, разстояніе до „полярныхъ“ пристаней, примѣрно, на 600 верстъ болѣе нежели до Бѣломорской пристани (т. е. практически излишній пробѣгъ судовъ до „полярныхъ“ пристаней будетъ на 1200 верстъ больше), и, въ



третьихъ, періодъ навигаціи въ самомъ нижнемъ теченіи будетъ нѣсколько болѣе короткимъ, нежели въ участкахъ рѣки, приближающихся къ Самарову и такимъ образомъ одна и та же флотилія, при меньшемъ срокѣ навигаціи и болѣе длинномъ оборотѣ, выполнитъ меньшіе перевозки. Что касается, засимъ, расходовъ по храненію грузовъ на Обской пристани и по элеваторнымъ операціямъ, то они съ примѣрной правильностью исчислены П. П. Червинскимъ 3 коп. съ пуда и этотъ размѣръ можно считать одинаковымъ для всѣхъ пристаней нижняго теченія Оби. Стоимость собственно желѣзнодорожной перевозки по „полярнымъ“ дорогамъ зависитъ, конечно, отъ ихъ разстояній, которыя, какъ было уже указано въ совѣщаніи, опредѣлившись въ одномъ проектѣ въ 400—450 верстъ, засимъ по мѣрѣ стремленія отдѣльныхъ предпринимателей найти удобный выходъ къ морскому порту на болѣе западномъ побережьѣ океана, доходятъ до 600 верстъ. При этихъ предложеніяхъ провозная плата по „полярнымъ“ дорогамъ (безъ дополнительныхъ сборовъ) составитъ для хлѣбныхъ грузовъ:

при разстояніи въ 400 в.	—	10,62
„ „ „ 450 в.	—	11,36
„ „ „ 500 в.	—	12,09
„ „ „ 550 в.	—	12,83
„ „ „ 600 в.	—	13,56

Дополнительные сборы составятъ при всякомъ направленіи желѣзнодорожныхъ перевозокъ одну и ту же величину (въ среднемъ около 1 коп.). Стоимость провозной платы для хлѣбнаго груза по Бѣломорской дорогѣ съ пристани на рѣкѣ Оби до Архангельскаго порта, при разстояніи въ 1200 верстъ, исчисляется въ 21 коп. съ пуда, т. е. превышаетъ провозныя платы по „полярнымъ“ дорогамъ максимумъ на 10,38 коп. и минимумъ на 7,44 коп.

Обращаясь затѣмъ къ опредѣленію фрахтовъ по морскому пути отъ „полярныхъ“ дорогъ до Лондона, нельзя не признать, что размѣры этихъ фрахтовъ указаны г. Кнорре въ несоразмѣрно низкихъ цифрахъ. Въ самомъ дѣлѣ существующіе нынѣ фрахты отъ Архангельска до Лондона не ниже  $7\frac{1}{2}$ —8 коп. съ пуда, при большой работѣ порта, при его прекрасномъ естественномъ положеніи, при навигаціонномъ періодѣ въ 6 мѣсяцевъ, при наличности города, при правильномъ посѣщеніи порта многими сотнями океанскихъ судовъ и т. д. Съ увѣренностью можно сказать, что „полярные“ порты (безразлично будетъ ли то Варандейскій, Медынскій или Печорскій портъ), при худшихъ естественныхъ условіяхъ, при меньшей глубинѣ, при вдвое или даже втрое болѣе короткомъ періодѣ навигаціи, при отсутствіи значительныхъ населенныхъ пунктовъ, при несомнѣнно меньшихъ размѣрахъ обратныхъ грузовъ, имѣющихъ поступать на портъ, не связанный съ общей желѣзнодорожною сѣтью, при большихъ страховыхъ преміяхъ и т. д.,—будутъ имѣть фрахты для хлѣба, превышающіе фрахты Архангельскаго порта не менѣе, какъ на 4 коп. съ пуда, а вѣроятно опредѣлятся не менѣе, какъ 15 копеекъ съ пуда. Далѣе собственно портовые расходы и сборы, опредѣляясь съ одной стороны эксплуатаціонными расходами порта, необходимою рентируются и погашать строительный капиталъ порта, подлежащаго сооруженію, рабочими платами и т. д., а также разные накладные расходы, не включая комиссіонныхъ, на „полярномъ“ портѣ составятъ копейки на четыре выше, нежели на Архангельскомъ портѣ. Равнымъ образомъ, потери процентовъ

на реализаціи товара при вывозѣ черезъ „полярные“ порты по сравненію съ Архангельскимъ портомъ составляютъ, благодаря меньшему рабочему періоду порта, не менѣе 2 коп. на пудъ хлѣба. Такимъ образомъ, главнѣйшіе статьи, изъ которыхъ составляются расходы по перевозкѣ хлѣбнаго груза изъ хлѣбородной Сибири, примыкающей къ Обскому бассейну, до Лондона, составляютъ при полярныхъ дорогахъ:  $10+3+11\frac{1}{2}+15=39\frac{1}{2}=40$  коп. безъ всѣхъ накладныхъ, портовыхъ и т. п. расходовъ. Въ частности эта сумма не включаетъ расходовъ комиссіонныхъ, которые для простоты расчета удобнѣе принимать одинаковыми для всѣхъ русскихъ портовъ вообще, хотя, казалось бы, организація экспортнаго дѣла въ новомъ безлюдномъ мѣстѣ должна вызывать большія платы комиссіоннымъ учрежденіямъ. Если же рассуждать относительно и сравнивать общія конкретныя условія работы „полярныхъ“ дорогъ и Бѣломорской дороги и принять во вниманіе отмѣченныя выше разницы въ отдѣльныхъ статьяхъ по перевозкѣ черезъ „полярныя“ и Бѣломорскую дороги, то нельзя не придти къ выводу, что переплаты по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ за большее разстояніе по Бѣломорской дорогѣ, составляющія, какъ сказано, отъ  $7\frac{1}{2}=10\frac{1}{2}$  коп. съ пуда (за округленіемъ) съ избыткомъ покрываются уже разницей во фрахтѣ между „полярнымъ“ портомъ и Архангельскимъ портомъ (4 к.), разницею въ рѣчнсмъ фрахтѣ ( $1\frac{1}{2}=2$  коп.), разницею въ накладныхъ расходахъ (4 коп.), наконецъ, потерями на процентахъ въ силу болѣе медленной реализаціи черезъ полярные порты. Иными словами, съ точки зрѣнія чисто хозяйственныхъ интересовъ Сибири, *отправка хлѣбныхъ грузовъ по Бѣломорской ж. д. черезъ Архангельскъ будетъ сопряжена во всякомъ случаѣ съ большими выгодами нежели отправка черезъ „полярныя“ дороги.* Посему на вопросъ, поставленный г. председателемъ: въ какія условія будетъ поставленъ вывозъ сибирскаго хлѣба по проектируемымъ дорогамъ, казалось бы, съ полнымъ правомъ можно отвѣтить: условія эти, рассуждая безотносительно, лучше, нежели при направленіи вывоза черезъ Балтійскіе порты, рассуждая же относительно, они лучше при постройкѣ Бѣломорской ж. д., нежели при постройкѣ „полярныхъ“. Къ сказанному надлежитъ добавить, что при перевозкѣ другого массоваго сибирскаго груза, экспортъ коего за границу вполнѣ вѣроятенъ, а именно, лѣса, относительныя выгоды Бѣломорскаго направленія передъ „полярными“ обрисовываются еще болѣе яркимъ образомъ, такъ какъ разница въ провозной платѣ по желѣзнымъ дорогамъ на разстояніи 1200 верстъ и 400—600 верстъ составитъ всего 4—3 коп. съ пуда, т. е. почти равна одной разницѣ между фрахтовыми ставками для лѣса „полярныхъ“ и Архангельскаго портовъ.

Обращаясь къ сравненію общихъ условій экспорта хлѣбныхъ грузовъ, создаваемыхъ „полярными“ и Бѣломорской желѣзными дорогами, съ существующими условіями вывоза на Архангельскъ черезъ Котласъ, надлежитъ прежде всего имѣть въ виду, что вывозъ этотъ создается не разрывомъ тарифовъ въ Челябинскѣ, какъ то было упомянуто нѣкоторыми членами совѣщанія, а лишь созданіемъ особыхъ исключительныхъ тарифовъ № 17 и 18 дѣйствующихъ на участкахъ Челябинскъ-Маклютка Сибирской дороги и Истокъ-Поклевская Пермской дороги. Такимъ образомъ собственно южная или средняя Сибирь, примыкающая къ судходнымъ рѣкамъ Обскаго бассейна, названнмъ тарифомъ не пользуется и фактически на Котласъ не вывозитъ, такъ что для нея остается пока далекій путь на Балтійскіе порты, затрудняемый къ тому же

искусственнымъ переломомъ тарифа въ Челябинскѣ, который, впрочемъ, имѣеть за себя по крайней мѣрѣ, по мнѣнію многихъ, серьезныя экономическія основанія. Если съ одной стороны предположить, что помянутый выше исключительный тарифъ (табличный) будетъ распространенъ и на Тюмень (что впрочемъ не безспорно) и учесть при этомъ то сокращеніе разстоянія (около 116 вер.), которое создается постройкой спрямительной линіи Пермь-Заимка-Екатеринбургъ, то, собственно, желѣзнодорожный провозъ отъ Тюмени до Котласа будетъ составлять не менѣе 20-21 вмѣсто 23 $\frac{1}{3}$  коп. по нормальному тарифу. Засимъ доставка хлѣбнаго груза воднымъ путемъ съ южныхъ сибирскихъ пристаней до Тюмени, при условіи шлюзованія Туры и Тобола, опредѣляется бар. Аминовымъ въ 10 коп., каковая цифра теоретически представляется приемлемой. Расходы по доставкѣ отъ Котласа до Архангельска по С. Двинѣ составляютъ нынѣ для хлѣба не менѣе 5 коп., а храненіе хлѣба на Тюменской пристани (3 коп.) и на Котласской (1 $\frac{1}{2}$  к.), съ расходами по перегрузкѣ (1 $\frac{1}{2}$  к.) составитъ 6 коп. Такимъ образомъ стоимость доставки южно-сибирскаго хлѣба до Архангельскаго порта составитъ 42-43 коп., т. е. превышаетъ доставку до Лондона даже при перевозкѣ черезъ „полярныя“ дороги, не говоря уже о Бѣломорской желѣзной дорогѣ.

Правительство, въ частности министерство путей сообщенія и настоящее совѣщаніе интересуются вопросомъ объ установленіи для Сибири возможности дешеваго вывоза сырья, въ особенности хлѣба, какъ условія, безъ котораго врядъ-ли могутъ быть осуществлены широкія колонизаціонныя мѣропріятія правительства въ Сибири. Конечно, правительство стремится найти не только *дешевый*, но *вмѣстѣ съ тѣмъ* удобный, *практическій*, *регулярный* и *вполнѣ обезпеченный* вывозной путь изъ Сибири. Какъ совершенно справедливо было указано совѣщанію П. П. Червинскимъ и О. А. Струве въ заведеніи 27 ноября, первоочереднымъ частнымъ вопросомъ въ настоящемъ дѣлѣ, правильное разрѣшеніе коего составляетъ центръ тяжести общаго вопроса, есть опредѣленіе того морскаго пункта или порта, гдѣ желѣзная дорога должна *выйти*. По единодушному мнѣнію участниковъ совѣщанія изъ всѣхъ возможныхъ портовъ наиболѣе предпочтительнымъ является для указанной выше задачи Двинскій портъ. Казалось бы, при такихъ предпосылкахъ единственно правильнымъ заключеніемъ было бы рѣшеніе вопроса о выходѣ желѣзной дороги именно къ Архангельскому порту, а не исканіе такого порта еще въ какомъ-либо другомъ мѣстѣ, кромѣ предположенныхъ проектами „полярныхъ“ дорогъ, какъ на то указываетъ П. П. Червинскій. Само собою разумѣется, что такое рѣшеніе вопроса диктуется только той его постановкой, которая сдѣлана вполнѣ правильно г. предсѣдателемъ совѣщанія, т. е. необходимою отысканія наиболѣе благоприятнаго для Сибири сочетанія дешевизны, удобства, регулярности и обезпеченности сибирскаго экспорта. Засимъ, конечно, остаются пока незатронутыми самостоятельныя вопросы о стоимости осуществленія того или иного транспортнаго предпріятія, о его финансовой судьбѣ, въ частности о возможности для него рентировать надлежащимъ образомъ затраченный на него капиталъ, вопросъ о заинтересованности въ немъ государства, какъ хозяина и какъ руководителя экономической жизнью страны, вопросъ о мѣстномъ значеніи дороги, и т. д. Всѣ эти вопросы, очевидно, ожидаютъ своей очереди.

О. А. Струве, говоря о большей дороговизнѣ перевозки хлѣба по Бѣломорской, нежели по „полярнымъ“ дорогамъ, исходитъ изъ того соображенія, что Бѣломорская дорога на 800 верстъ длиннѣе кратчайшаго изъ возможныхъ „полярныхъ“ дорогъ (хотя самъ О. А. Струве и сомнѣвается въ возможности такой короткой линіи) и что посему, при тарифѣ въ  $\frac{1}{40}$  съ пудо-версты, за это излшнее 800-верстное разстояніе отправитель будетъ переплачивать 20 коп. Противъ этого нужно возразить лишь то, что при разстояніи перевозки въ 1200 верстъ тарифная ставка для хлѣба составляетъ не  $\frac{1}{40}$  к. съ пудо-версты, каковой она примѣрно является для зоны въ 400 в., а около  $\frac{1}{60}$ , и посему стоимость перевозки хлѣба по Бѣломорской дорогѣ и составляетъ 21 коп. съ пуда, т. е. лишь на  $10\frac{1}{2}$  коп. выше стоимости перевозки по кратчайшей „полярной“ дорогѣ и  $7\frac{1}{2}$  коп. выше стоимости перевозки по наиболѣе длинной „полярной“ дорогѣ. При учетѣ общихъ конкретныхъ условий экспорта черезъ посредство „полярныхъ“ и Бѣломорской дорогъ сбереженія при пробѣгѣ по „полярнымъ“ дорогамъ оказываются фиктивными и съ избыткомъ покрываются перерасходомъ экспортера по другимъ статьямъ. Вотъ почему *Бѣломорская дорога даетъ Сибири Обско-Иртышскаго бассейна наиболее дешевый, удобный, регулярный и обезпеченный путь на заграничные рынки черезъ посредство одного изъ лучшихъ русскихъ портовъ.*

Что касается, наконецъ, сомнѣній, высказанныхъ нѣкоторыми членами совѣщанія, о возможности вывоза хлѣба на заграничные рынки въ ближайшіе послѣ уборки мѣсяцы,—то, конечно, эти сомнѣнія весьма основательны сами по себѣ. При окончаніи уборки хлѣбовъ въ Южной Сибири въ августѣ для вывоза хлѣба остается, строго говоря, лишь одинъ мѣсяць, да и этотъ мѣсяць не можетъ быть вполне и всюду использованъ, такъ какъ вывозъ сыромолотнаго хлѣба невыгоденъ и нежелателенъ. Такимъ образомъ, хотя и нужно принять за вполне вѣрное предположеніе, что извѣстное количество сибирскаго хлѣба будетъ доставлено на западно-европейскіе рынки еще въ текущую навигацію (причемъ, конечно, размѣры этой доставки будутъ значительно выше при Бѣломорской дорогѣ, нежели при „полярныхъ“ дорогахъ),—но все же осторожнѣе будетъ полагать, что большая часть хлѣба будетъ ожидать вывоза до ближайшей весны. Практически, при извѣстной приспособленности кредита, эта отсрочка означаетъ лишь потерю процентовъ на капиталъ, затраченный въ товарѣ, которая совершенно незамѣтна при огромныхъ сбереженіяхъ, получаемыхъ сибирскимъ хлѣбопашцемъ при новыхъ путяхъ по сравненію съ существующими. Во всякомъ случаѣ, неудобства и невыгоды этой отсрочки вытекаютъ изъ стихійныхъ и непреоборимыхъ условий Сибири и сопровождаютъ всѣ возможные пути, т. е. „полярныхъ“ ж. д., Бѣломорскую или Тюмень-Котласъ, хотя и не въ одинаковой для всѣхъ ихъ степени, ибо одновременное соединеніе Архангельскаго порта и съ водной системой р. Оби и съ Великой Сибирской ж. д., конечно, усиливаетъ значеніе Бѣломорской дороги въ смыслѣ возможности направленія сибирскаго хлѣба къ порту въ любое время гола.

Далѣе В. Н. Вольгманъ не соглашается съ О. А. Струве, что желѣзная дорога, рассчитанная исключительно на транзитные грузы, при тѣхъ размѣрахъ этихъ послѣднихъ, изъ которыхъ исходило совѣщаніе (отъ 20 до 40 мил. пудовъ), не можетъ рентировать потребный для нея капиталъ и покрывать свои эксплуатаціонные расходы, причемъ, конечно, утвержденіе

О. А. Струве становится тѣмъ болѣе обоснованнымъ, чѣмъ большую длину такой исключительно транзитной линіи принимать къ разсмотрѣнію. Правда, нѣкоторые эксплуатаціонные расходы, зависящіе отъ движенія, О. А. Струве принимаетъ въ болѣе высокихъ нормахъ, напр. стоимость поѣздовъ для проектируемыхъ дорогъ исчисляетъ минимумъ въ 1 р., между тѣмъ какъ этотъ расходъ для дорогъ, работающихъ въ аналогичныхъ условіяхъ, составляетъ низшую величину (Пермская—52 к., Сибирская—78, Полескія—56, Сѣверныя—72, Богословская—48), но этого рода частности могутъ лишь нѣсколько ослабить, но не устранить утверженіе О. А. Струве. Совершенно иное положеніе принимаетъ вопросъ о транзитныхъ перевозкахъ въ томъ случаѣ, когда онѣ поступаютъ на желѣзнодорожную линію, имѣющую мѣстное значеніе, сооруженіе которой оправдывается уже громаднымъ количествомъ мѣстныхъ грузовъ, а таковой и является Уральско-Бѣломорская дорога. Если осуществится эта дорога, то, конечно, поступленіе на нее собственно транзитныхъ грузовъ съ Обскаго бассейна,—для которыхъ ею открывается самый удобный, обеспеченный и дешевый путь,—явится обстоятельствомъ, чрезвычайно благоприятнымъ для ея финансовыхъ судебъ. Въ этомъ смыслѣ высказался и О. А. Струве и еще болѣе опредѣленно Н. В. Некрасовъ,—конечно, не входя въ обсужденіе вопроса о томъ, дѣйствительно ли Бѣломорская дорога имѣетъ мѣстное значеніе и является, такъ сказать, самодовлѣющимъ предпріятіемъ. Разумѣется, подобный вопросъ не можетъ быть предметомъ разсмотрѣнія въ настоящемъ совѣщаніи.

В. Н. Вольтманъ считаетъ необходимымъ также отмѣтить, что при оцѣнкѣ значенія „полярныхъ“ и Бѣломорской дорогъ для вывоза сибирскаго сырья и размѣровъ этого вывоза, совѣщаніе имѣло въ виду исключительно хлѣбъ и продукты животноводства, но не приняло во вниманіе другого массоваго груза—лѣса съ бассейна р. Оби, для коего 10-15 мил. пудовъ представляется сравнительно незначительной величиной.

Въ послѣднемъ засѣданіи совѣщаніе пришло къ слѣдующимъ выводамъ.

Морской путь черезъ устье р. Оби и Карское море не можетъ обезпечить вывоза въ Западную Европу всей массы сибирскаго сырья, а имѣетъ лишь вспомогательное значеніе для сибирской торговли, производящейся по бассейну этой рѣки; представляетъ же означенный морской путь весьма важное значеніе для вывоза многихъ грузовъ изъ бассейна р. Енисея. Для возможности пользованія указаннымъ морскимъ путемъ, представляется, по мнѣнію совѣщанія, настоятельно необходимымъ и неотложнымъ: 1) произвести возможно подробное обслѣдованіе бара р. Оби и 2) строить по берегамъ Карскаго моря соотвѣтственную обстановку, а также построить четыре станціи беспроволочнаго телеграфа. Въ виду неотложности дѣла, по мнѣнію совѣщанія, слѣдуетъ необходимый кредитъ испросить теперь же, для того, чтобы надежное сообщеніе черезъ устье р. Енисея могло быть устроено уже въ началѣ навигаціи 1911 года. По вопросу о вывозѣ въ западную Европу сибирскаго сырья смѣшаннымъ водно-желѣзнодорожнымъ путемъ въ совѣщаніи указывалось, что при такомъ пути вывозъ грузовъ можетъ провозиться по р. Оби до нѣкотораго пункта по этой рѣкѣ, а оттуда по проектируемой полярной желѣзной дорогѣ до побережья Сѣвернаго Ледовитаго океана. Такой провозъ, по мнѣнію совѣщанія, можетъ оказаться выгоднымъ, сравнительно съ существующими нынѣ сообщеніями, при условіи протяженія

полярной дороги не болѣе 450—500 верстъ, въ предположеніи, что стоимость постройки обойдется не дороже 43.000 р. на версту,—безъ подвижнаго состава. Въстѣ съ тѣмъ, въ виду того, что условія проведенія указанной дороги не вполне разработаны и стоимость постройки ея недостаточно выяснена, въ совѣщаніи указывалось на необходимость произвести хотя бы рекогносцировочныя изслѣдованія по линіи ея трассировки; а также изслѣдовать, для выбора мѣста примыканія линіи къ побережью Сѣвернаго Ледовитаго окна, глубину и продолжительность навигаціи въ тѣхъ пунктахъ побережья, которые намѣчены для устройства въ нихъ порта,—1) въ Медынскомъ заворотѣ, 2) на островѣ Варандѣи и 3) Печорскомъ лиманѣ. Кромѣ того, совѣщаніе признало, что другимъ путемъ вывоза сибирскаго сырья могла бы служить желѣзнодорожная вѣтвь отъ р. Оби до соединенія съ проектируемой Уральско-Бѣломорской желѣзной дорогой, если бы постройка этой послѣдней была осуществлена самостоятельно. Наконецъ, по вопросу о вывозѣ сибирскаго сырья сплошнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ, связаннымъ съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ, совѣщаніе признало, что таковой путь не можетъ оказаться выгоднымъ, если только постройка его будетъ производиться съ исключительной цѣлью вывоза сибирскихъ грузовъ, которые не могутъ выдержать высокаго желѣзнодорожнаго тарифа на большомъ протяженіи.

На прошеніе губернскаго секретаря А. Д. Голохвостова о представленіи ему въ пятидесятилѣтнюю аренду полосы земли въ предѣлахъ Тобольской и Архангельской губерній, для проложенія Обской желѣзной дороги частнаго пользованія, лѣсной департаментъ, по распоряженію г. товарища главноуправляющаго землеустройствомъ и земледѣліемъ, сообщилъ г. Голохвостову, что главнымъ управленіемъ землеустройства и земледѣлія можетъ быть внесено въ Совѣтъ Министровъ представленіе о предоставленіи просителю въ аренду, безъ торговъ, на 50 лѣтъ нужнаго ему количества земли единственнаго владѣнія казны по цѣнамъ, которыя имѣютъ быть установленными въ послѣдствіи, съ тѣмъ, чтобы лѣсъ, имѣющійся на отводимыхъ просителю земляхъ, былъ отпущенъ послѣднему за продажную стоимость.

— Казанское губернское земство проситъ Вятскую губернскую управу принять участіе въ совмѣстной земской работѣ по изученію экономической жизни губерній заволожскаго края, съ цѣлью выясненія потребности для него желѣзнодорожной сѣти, доложить объ этомъ губернскому земскому очередному собранію, съ предложеніемъ избрать уполномоченныхъ на областной сѣздъ по вопросу организаціи желѣзнодорожной сѣти ассигновать на то потребную сумму. Вятская губернская управа сообщила Казанской, что она съ своей стороны признаетъ желательнымъ и полезнымъ принять участіе въ организаціи совмѣстной земской работы по изученію экономической жизни губерній Волжско-Камскаго края съ цѣлью выясненія размѣра назрѣвшей потребности для его желѣзнодорожной сѣти.

— Рыбинская биржа возбудила ходатайство о соединеніи магистрали Петербургъ—Вятка, сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ московско-виндаво-рыбинской вѣткой Буй—Рыбинскъ, съ обязательной постройкой моста черезъ Волгу у самаго города. Постройка этой вѣтки сократитъ на 217 верстъ пути изъ Сибири къ портамъ Балтійскаго моря.

## Водные пути.

Производившіяся за послѣднее время землечерпательныя работы на судоходныхъ путяхъ Архангельскаго порта начались съ 1889 года и продолжаются до настоящаго времени. Благодаря дноуглубительнымъ работамъ, уже въ 1892 году получилась возможность увеличить осадку большемѣрныхъ судовъ, проходящихъ черезъ Двинской баръ, до 17½ футовъ и провести съ той же осадкой, послѣ 50-лѣтняго слишкомъ перерыва, первый грузовой большемѣрный пароходъ къ городскимъ буянамъ и лѣсопильному заводу, расположенному на 6-й веретѣ выше Архангельска.

Въ настоящее время глубина по фарватеру доведена до 22-хъ футовъ. Въ связи съ землечерпательными работами сдѣланы укрѣпленіе береговъ главнаго рукава р. С.-Двины у острова Кего и городского откоса и устройство небольшихъ ковшей съ набережными у городского берега.

Изъ дальнѣйшихъ мѣропріятій, которыя необходимо предпринять для приведенія Архангельскаго порта въ состояніе, обезпечивающее его дальнѣйшее развитіе, какъ торговаго центра, обслуживающаго громадный сѣверный край, управленіемъ работъ по улучшенію порта намѣчается:

1) проведеніе желѣзнодорожной линіи отъ Архангельска къ р. Оби, имѣющей прорѣзывать богатія лѣсомъ пространства и дать для сибирскихъ грузовъ кратчайшій и дешевый выходъ, 2) улучшеніе судоходныхъ путей по р. С.-Двинѣ между Котласомъ и Архангельскомъ, путемъ расчистки перекатовъ, 3) укрѣпленіе береговъ р. С.-Двины выше Архангельска, грунтъ съ которыхъ въ настоящее время ежегодно отмывается и выносятся водою до порта, гдѣ, встрѣчая замедленіе въ приливахъ, осѣдаетъ на дно и образуетъ новыя мели или наращиваетъ старыя, 4) доведеніе глубины судоходныхъ путей на баръ до 22-хъ футовъ на наименьшую полную воду, что дастъ возможность Архангельскому порту воспользоваться выгодами судовъ большой осадки, необходимыхъ для перевозки зерновыхъ товаровъ и для отпуски нѣкоторыхъ малоцѣнныхъ сырыхъ матеріаловъ, вывозъ которыхъ только и возможенъ при пониженныхъ фрахтахъ.

Кромѣ вышеннеложеннаго, представляется необходимымъ также увеличить число маяковъ и маячныхъ огней въ Двинскомъ заливѣ и Вѣломъ морѣ и приобрести для порта ледаколь, который дастъ возможность продолжить навигацію \*).

На сѣздѣ пермскихъ лѣсопромышленниковъ, кромѣ вопроса о Вѣломорско-Уральской ж. д., былъ затронутъ другой вопросъ, не менѣе интересный для нашего края—о восстановленіи воднаго сообщенія съ р. Камы на р. р. Вычегду и Сѣв. Двину.

Особая комиссія, избранная сѣздомъ, признала желательнымъ возбудить ходатайство объ устройствѣ этого воднаго сообщенія, необходимаго не только въ цѣляхъ сношенія съ бассейномъ Вычегды, но и въ томъ еще, что тогда для усольской соли откроется дешевый водный путь на Архангельскъ, гдѣ эта соль свободно вытѣснитъ иностранную и, такимъ образомъ, усольскому солеваренію откроется громаднѣйшій рынокъ сбыта и создадутся тѣ условія, при которыхъ одно изъ самыхъ древнихъ камскихъ промышленныхъ предпріятій не только не погибнетъ, но, напротивъ, будетъ развиваться.

Выслушавъ докладъ комиссіи, сѣздъ постановилъ присоединить воп-

\* Всѣ эти данныя были высказаны въ одномъ изъ засѣданій Общества изученія Сибири Архангельскимъ депутатомъ Н. В. Меодіевымъ.

рость о выходѣ съ р. Вычегды на р.р. Каму и Сѣв. Двину къ вопросу о проектируемой Уральско-Вѣломорской ж. д.

Позже сѣзда пермскихъ лѣсопромышленниковъ на двѣ недѣли состоялся въ г. Нижнемъ-Новгородѣ II сѣздъ судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна, также затронувшій вопросъ, интересный для нашего края.

На сѣздѣ, въ засѣданіи 12 декабря, обсуждался, между прочимъ, вопросъ о соединеніи р. Волги съ вѣшними морями.

Въ своемъ докладѣ междувѣдомственная коммиссія, изучавшая вопросъ, особое вниманіе удѣлила вопросу о соединеніи Волги съ сибирскими рѣками черезъ Каму. Какъ выяснилось, Каму придется шлюзовать на протяженіи 500 в., пользуясь маленькими рѣчками, и прорыть, затѣмъ, каналъ протяженіемъ 25 в. между Чусовой и Исетью, впадающей въ Тоболъ. Проектъ о шлюзованіи Тобола уже внесенъ въ Госуд. Думу и если вопросъ получить благопріятное рѣшеніе, работы могутъ быть закончены въ 1911 году.

Въ возникшихъ на сѣздѣ преніяхъ Д. В. Сироткинъ призналъ соединеніе Волги съ сибирскимъ райономъ крайне желательнымъ, такъ какъ въ настоящее время всѣ грузы идутъ черезъ Уралъ исключительно воднымъ путемъ. Соединеніе Волги съ Сѣв. Двиной, по мнѣнію оратора, съ точки зрѣнія мѣстныхъ нуждъ, принесетъ мало пользы.

Въ заключеніе преній, согласно резолюціи, предложенной предсѣдателемъ междувѣдомственной коммиссіи проф. Тимоновымъ и членомъ коммиссіи П. П. Пузыревскимъ, сѣздъ призналъ желательнымъ соединеніе рѣкъ волжскаго бассейна съ рѣками сосѣднихъ бассейновъ—съ р. Дономъ—на юго-западѣ, съ Печорой—на Сѣверѣ и съ Обью—на востокѣ.

Въ заключеніе сѣздъ высказалъ пожеланіе, чтобы въ 1911 году, для составленія проектовъ соединительныхъ водныхъ путей, были ассигнованы спеціальныя средства.

Вологодскій губернаторъ Алексѣй Николаевичъ Хвостовъ въ любезномъ отвѣтѣ на письмо редактора Извѣстій А. О. И. Р. С. о совместной дѣятельности Архангельскаго и Вологодскаго Обществъ изученія Сѣвера, приводитъ краткія и при надеждѣ, что А. О. И. Р. С. откажется отъ своего первоначальнаго сочувствія желѣзной дорогѣ Архангельскъ-Обь, нижеслѣдующія соображенія о водныхъ путяхъ на Сѣверѣ.

Соединеніе бассейновъ Сѣверной Двины и Печоры съ притоками р. Оби, кромѣ общаго экономическаго подъема всего Русскаго Сѣвера, должно оказать громадное вліяніе на оживленіе производительныхъ силъ Сибири, дешевый хлѣбъ которой въ настоящее время почти не имѣетъ вывоза, благодаря отсутствію дешеваго транзитнаго пути, ибо хлѣбные грузы на большихъ разстояніяхъ не выдерживаютъ дорогаго желѣзно-дорожнаго тарифа. Единственнымъ вывознымъ портомъ для Сибири можетъ и долженъ быть Архангельскъ, торгующій съ мировымъ Лондонскимъ рынкомъ и расположенный на открытомъ морѣ, тогда какъ прочія моря, омывающія Европейскую Россію, являются закрытыми и, слѣдовательно, въ случаѣ международныхъ осложненій легко могутъ быть заперты воюющими державами.

Вывозъ изъ Сибири черезъ устья Енисея, Оби, а равно и Печоры около 10½ мѣсяцевъ въ году запертъ морскими льдами, а вывозъ сибирскихъ грузовъ на Каму и, слѣдовательно, на Волгу вызоветъ паденіе цѣнъ на хлѣбъ въ Европейской Россіи, паденіе цѣнъ на землю и разореніе связаннаго съ этими цѣнами земельного кредита и сельско-хозяйственной промышленности центральной полосы Россіи. Между тѣмъ сибирское сырье, вывозимое по соединеннымъ системамъ Оби, Печоры и С. Двины изъ Архангельскаго пор-



та за границу, будетъ конкурировать на Лондонскомъ рынкѣ съ С. Америкой и Аргентиной, не касаясь германскихъ и южныхъ рынковъ, куда въ настоящее время поступаетъ хлѣбъ Европейской Россіи. Поэтому появленіе сибирскаго хлѣба лишь незначительно отзовется на мировыхъ цѣнахъ.

Состоявшаяся въ нынѣшнемъ году по ВЫСОЧАЙШЕМУ повелѣнію экспедиція инженера Мочульскаго уже дала заключеніе, что соединеніе притока Оби, Сосвы и Илыча, притока Печоры, вполне возможно и будетъ стоить не болѣе 25-30 милліоновъ рублей.

Соединеніе Сѣверной Мышвы, впадающей въ Печору, и Южной Мышвы, впадающей въ Вычегду, оцѣнивается старинными изслѣдованіями неизмѣримо дешевле. Однимъ словомъ, при затратѣ около 40 милліоновъ рублей, Сибирь получитъ возможность доступнаго вывоза къ Архангельску всѣхъ грузовъ, находящихся вблизи водныхъ путей за 10 тысячъ верстъ разстоянія отъ этого порта. Примѣнительно къ волжскому тарифу и движенію, за 10 тыс. верстъ грузы могутъ быть доставляемы по цѣнѣ отъ 30 до 40 коп. пудъ за время отъ 3 до 4 мѣсяцевъ. Сомнѣніе въ достаточномъ количествѣ грузовъ едва-ли можетъ имѣть мѣсто при такомъ районѣ, когда Війскъ и Семипалатинскъ находятся отъ Архангельска—первый въ 5170 верстахъ, а второй въ 5680 верстахъ.

Время навигаціи въ среднемъ опредѣляется въ 5 мѣсяцевъ, а пропускная способность канала между Илычемъ и Сосвой, при оборудованіи входящихъ въ него рѣчекъ гидравлическими шлюзами, можетъ быть опредѣлена не менѣе какъ въ 800-900 милл. пудовъ ежегодно, считая грузы, идущіе въ оба направленія. Шлюзы эти, не теряя съ каждою баржею воды, могутъ пропускать около 300 тыс. пудовъ въ часъ, т. е. болѣе 6 милл. пуд. въ сутки. Само собою разумѣется, что для достиженія такой провозо-способности желѣзная дорога потребовала бы, кромѣ громаднаго подвижнаго состава, постройки нѣсколькихъ параллельныхъ путей. Но о желѣзнодорожномъ провозѣ въ данномъ случаѣ можно говорить только теоретически, такъ какъ желѣзнодорожный тарифъ, превосходящій водный въ 4 и 5 разъ, разумѣется не можетъ конкурировать съ водными путями, причѣмъ при желѣзнодорожномъ перевозѣ необходимо принять во вниманіе еще стоимость перегрузокъ, ибо хлѣбъ, снятый осенью, можетъ придти въ Архангельскъ только зимой и, слѣдовательно, долженъ быть выгруженъ въ элеваторы, а затѣмъ весною снова на морскія суда.

Вмѣстѣ съ тѣмъ сибирскіе грузы, которые пойдутъ непрерывнымъ воднымъ путемъ, достаточно обложить хотя бы 1 коп. съ пуда, чтобы въ нѣсколько лѣтъ окупить тѣ 40 милл. рублей, кѣторыя по вычисленію инженера Мочульскаго требуются для устройства этого воднаго пути.

При осуществленіи вышеозначеннаго воднаго пути, отмѣченнаго ВЫСОЧАЙШИМЪ вниманіемъ, вся Вологодская губернія можетъ быть пройдена огромной водной магистралью отъ системы Герцога Виртембергскаго до водораздѣла на Уралѣ, откуда на прорѣзывающей Уралъ впадинѣ берутъ начало изъ одного и того же озера-болота притоки Илыча и Сосвы. Каждая часть этой магистрали независимо отъ ея общегосударственнаго и транзитнаго значенія окупится оживленіемъ и подъемомъ цѣнностей въ прилегающихъ мѣстностяхъ губерніи. Средняя часть губерніи обогатится съ приведеніемъ въ порядокъ Сухоны, что дастъ возможность все лѣто доставлять товары на Устюгъ и Архангельскъ. Приведеніе въ порядокъ Вычегды до Мылдына, призваннаго изслѣдованіемъ инженера Попова вполне судоходной и въ верхнемъ своемъ теченіи,—оживитъ восточную часть губерніи. Наконецъ соединеніе Печоры и Вычегды черезъ Мышвы возродитъ Печор-

скій край Вологодской губерніи и дастъ выходъ къ Петербургу и Архангельску природнымъ богатствамъ края. вмѣстѣ взятыя, эти водные пути, соединенные съ притокомъ Оби-Сосвой, дадутъ выходъ черезъ Вологодскую губернію сибирскому хлѣбу и прочимъ дешевымъ грузамъ, не выдерживающимъ въ настоящее время желѣзнодорожной перевозки; проходя къ Архангельску и частью къ Петербургу, эти грузы создадутъ непрерывный рядъ пристаней, куда мѣстное населеніе получитъ возможность сбывать произведенія своего хозяйства; возможность заработка и сбыта привлечетъ переселенцевъ и конечнымъ результатомъ явится значительное поднятіе цѣнъ и доходности земель и лѣсовъ, главнымъ владѣльцемъ конхъ въ Вологодской губерніи является казна. Такое же поднятіе цѣнъ на землю окажется и въ Сибири, гдѣ дешевый сбытъ и вывозъ хлѣба поведетъ къ обработкѣ и засѣванію громаднхъ площадей, лежащихъ нынѣ заброшенными и въ запустѣніи.

Благодаря этому явится возможность правильнаго развитія колонизаціи нынѣ пустынныхъ земельныхъ пространствъ, а государственный торговый балансъ, вслѣдствіе развитія вывоза, влекущаго за собою приливъ заграничнаго золота, будетъ поставленъ на прочную основу для будущаго процвѣтанія Россіи.

Волѣе обоснованныя и точныя данныя находятся въ распоряженіи Вологодской губернской земской управы, которая несомнѣнно сообщитъ ихъ Архангельскому Обществу изученія Русскаго Сѣвера, если оно выразитъ желаніе помѣстить таковыя въ Извѣстіяхъ, что значительно подвинуло бы впередъ вопросъ объ оживленіи и процвѣтаніи всего Сѣвера \*).

## Разныя Извѣстія.

— Ассигнованія пермскаго губернскаго земскаго собранія и пермскаго городского самоуправленія на созданіе уральскаго политехникума достигаютъ въ общемъ солидной суммы въ 800,000 руб.

23 декабря состоялось общее собраніе отдѣловъ Императорскаго русскаго географическаго общества, въ которомъ А. В. Журавскій сдѣлалъ краткое предварительное сообщеніе о работахъ сѣверо-печорской экспедиціи 1909 года.

Г. Журавскій отмѣтилъ въ своемъ сообщеніи, что, несмотря на то, что почвенныя условія Печорскаго края, въ общемъ, очень благоприятны, что травы на лугахъ тамъ поражаютъ своимъ громаднымъ ростомъ, — все же онъ считаетъ, что вопросъ о пригодности Печорскаго края для широкой колонизаціи можетъ быть разрѣшенъ лишь послѣ широкихъ агрономическихъ опытовъ. Начало опытовъ положено экспедиціей, на опытныхъ поляхъ которой росла пшеница, рожь, ячмень, овесъ, конопля, ленъ, гречиха, картофель, капуста, горохъ и т. п. Успѣшность произрастанія всѣхъ перечисленныхъ растений докладчикъ приписываетъ сильному полярному свѣту. Статистическія изслѣдованія крестьянскихъ урожаевъ показали, что они весьма высоки. Неурожаи, какъ массовое явленіе, не наблюдались съ 1864 г. Однако, населеніе

\* Мы съ готовностью предоставляемъ страницы Извѣстій для выясненія необходимыхъ въ первую очередь для нашего Сѣвера и отдѣльныхъ его губерній нужныхъ путей сообщенія.

отдается, главнымъ образомъ, занятію промыслами (рыбная ловля и пушной промыселъ), обеспечивающими доходъ отъ 900 руб. до 3,000 р. на дворъ. Въ заключеніе своего предварительнаго сообщенія, иллюстрированнаго массою фотографическихъ снимковъ, г. Журавскій указалъ, что туземныя земли Печорскаго края слѣдуетъ открыть для свободнаго вольнаго заселенія ихъ.

14 декабря прибыли въ Петербургъ члены ленско-колымскаго отдѣла сѣверной полярной экспедиціи топографъ Н. А. Юдинъ, астрономъ Е. Ф. Скворцовъ, шт.-кап. Съдовъ, геологъ К. А. Волосовичъ. Начальникъ экспедиціи прибылъ раньше. Въ короткое время (5 мѣсяцевъ) при невозможныхъ климатическихъ условіяхъ экспедиція исполнила всю работу, изслѣдовавъ мѣстность почти отъ устья Лены до Чукотскаго мыса, на протяженіи до 4,000 верстъ. Восточный отрядъ экспедиціи по обследованіи побережья Ледовитаго океана достигъ Шелагскаго мыса. Не найдя у чукчей продовольствія, отрядъ сталъ терпѣть крайнюю нужду. Извѣщенный объ этомъ вице-колымскій засѣдатель выѣхалъ къ Шелагскому мысу съ съѣстными припасами и собачьими подводами для геологическихъ коллекціи. Отрядъ возвращается въ Якутскъ.

Представителемъ отъ Сѣверо-Печорской экспедиціи 1909 года на всероссійскомъ съѣздѣ естество-испытателей въ Москвѣ выступаетъ членъ экспедиціи (чл. Арх. О. Из. Р. Сѣв.) *Дм. Дм. Рудневъ* (участникъ Большеземельской экспедиціи 1904 г.), который дастъ съѣзду резюме изслѣдованій Сѣверо-Печорскаго края за послѣдніе 8 лѣтъ.

Въ январѣ 1910 года предстоитъ рядъ специальныхъ докладовъ по сѣверо-печорскому вопросу, которые сдѣлаютъ А. В. Журавскій и Д. Д. Рудневъ. Доклады предполагаются: въ Императ. Русск. Географич. Общ-вѣ (по отдѣленіямъ), въ Импер. СПб. Общ-вѣ естество-испытателей, въ Русск. Энтомологич. Общ-вѣ, въ Импер. Минералог. Общ-вѣ, въ Императ. Вольномъ Экономич. Общ-вѣ, въ клубѣ общественныхъ дѣятелей и др., а также въ университетскихъ городахъ: Москвѣ, Харьковѣ и Одессѣ; въ виду чего экспедиціею ведется ускоренная обработка специальныхъ матеріаловъ.

---

Издатель Архангельское Общество изученія Русскаго Сѣвера.

Редакторъ В. Ленгауэръ.

---

## НОВАЯ КНИГА.

**В. Дитмаръ.**—Краткій очеркъ исторіи открытія сѣверо-восточнаго и сѣверо-западнаго посадовъ. Цѣна 40 коп.

Книжный магазинъ Н. П. Карбасникова, Москва, Моховая, 24.  
(СПБ. Гостиный дворъ, 19).

## Открыта подписка на 1910 г.

73 годъ изданія.

н а

73 годъ изданія.

## АРХАНГЕЛЬСКІЯ ГУБЕРНСКІЯ ВѢДОМОСТИ.

Въ 1910 году Губернскія Вѣдомости будутъ выходить ежедневно, за исключеніемъ послѣпраздничныхъ дней, нераздѣльно, т.-е. официальная и неофициальная части вмѣстѣ.

Въ неофициальной части будутъ печататься телеграфныя извѣстія, статьи о выдающихся событіяхъ отечественной и мѣстной жизни, по народному образованію, дѣятельности общественныхъ учрежденій, статьи, освѣщающія настоящую и прошлую жизнь губерніи въ экономическомъ, географическомъ, топографическомъ, этнографическомъ и статистическомъ отношеніи и пр.

Особое вниманіе будетъ обращено на вопросы земскаго, городского и сельскаго хозяйства и вообще на нужды, пользы и интересы Сѣвера.

**Подписная цѣна,** какъ для обязательныхъ, такъ и для необязательныхъ подписчиковъ, съ пересылкой и доставкой—**ПРЕЖНЯЯ,** а именно: на годъ—6 р., на 11 мѣс.—5 р. 70 к., на 10 мѣс.—5 р. 20 к., на 9 мѣс.—4 р. 70 к., на 8 мѣс.—4 р. 20 к., на 7 мѣс.—3 р. 70 к., на 6 мѣс.—3 р. 20 к., на 5 мѣс.—2 р. 70 к., на 4 мѣс.—2 р. 20 к., на 3 мѣс.—1 р. 70 к., на 2 мѣс.—1 р. 20 к., на 1 мѣс.—60 коп.

Подписка принимается **ТОЛЬКО** съ 1 числа каждаго мѣсяца и въ предѣлахъ одного года. Подписная плата вносится при подпискѣ.

Агентамъ по приему объявленій, а также и лицамъ, заказывающимъ объявленія въ одно время на сумму до 25 р., дѣлается скидка до 20%/о.

За объявленія въ видѣ вкладныхъ приложеній—5 р. за каждую тысячу.

## Открыта подписка на 1910 годъ

на еженедѣльную политическую, общественную и литературную газету

## „ОКРАИНЫ РОССІИ“.

(Пятый годъ изданія).

Газета будетъ издаваться по прежней программѣ и въ прежнемъ размѣрѣ.

„ОКРАИНЫ РОССІИ“ защищали и будутъ защищать интересы и права Русскаго Государства и русскаго народа и отзываться на нужды русскихъ людей, живущихъ на окраинахъ, и внородцевъ, преданныхъ Россіи.

Редакція увѣрена, что и впредь въ „ОКРАИНАХЪ РОССІИ“ будетъ слышаться голосъ тѣхъ, кто крѣпко стоитъ за цѣлость Россіи, любитъ величественную исторію Русскаго Государства, вѣрять въ будущность Россійской Имперіи и дорожить ей единствомъ, пользою, честью и славой.

Въ числѣ ближайшихъ участниковъ изданія состоятъ М. М. Бородкинъ, П. Г. Бывалькевичъ (редакторъ), В. О. Дейтрихъ, профессоръ Н. А. Звѣревъ, заслуженный профессоръ А. М. Золотаревъ, А. И. Корнилова, профессоръ П. А. Кулаковскій (издатель), Юрій Николаевъ, О. Д. Самаринъ, академикъ заслуженный профессоръ А. И. Соболевскій, А. А. Тарасовъ, князь А. А. Ширинскій-Шахматовъ.

Подписка принимается: въ конторѣ редакціи „ОКРАИНЫ РОССІИ“ С.-Петербургъ, Бассейная ул., л. № 1, кв. 15 (тел. 282-09), въ книжныхъ магазинахъ: „Новаго Времени“, П. П. Карбасникова въ г. Варшавѣ и Вильнѣ; Оглоблина въ Кіевѣ, въ конторахъ Метцль и К. въ Петербургѣ, Москвѣ и Владивѣ и въ другихъ книжныхъ магазинахъ.

Подписная цѣна 5 руб. въ годъ съ пересылкой; на полгода 3 руб.

Принимается подписка на 1910 годъ на  
4-й годъ изданія. ежедневную газету 4-й годъ изданія.

# „АРХАНГЕЛЬСКЪ“.

## УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ:

на 12 мѣс.—5 руб. „ коп.	✻	на 3 мѣс.—1 руб. 60 коп.
на 6 мѣс.—3 руб. „ коп.	✻	на 2 мѣс.—1 руб. 20 коп.
на 5 мѣс.—2 руб. 50 коп.	✻	на 1 мѣс.—„ руб. 60 коп.
на 4 мѣс.—2 руб. „ коп.		За-границу—вдвое.

Въ кредитъ газета не высылается. Подписка принимается съ  
 1-го числа по 1-е въ предѣлахъ одного года.

Адресъ редакціи и конторы: г. Архангельскъ, Полицейская ул., д. Черепанова.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА на 1910 ГОДЪ на

# „ВѢСТНИКЪ ОЛОНЕЦКАГО ГУБЕРНСКАГО ЗЕМСТВА“

IV-й годъ изданія.

Программа изданія: I. Постановленія и распоряженія Правительства, главнымъ образомъ касающіяся крестьянъ и земскихъ учреждений. II. Дѣятельность мѣстныхъ земствъ—губернскаго и уѣздныхъ. III. Статьи и изслѣдованія по общимъ земскимъ вопросамъ и по отдѣльнымъ отраслямъ земскаго дѣла. IV. Сообщеніе изъ уѣздовъ. V. Обзоръ дѣятельности другихъ земствъ. VI. Сужденія печати по земскимъ вопросамъ. VII. Отзывы о книгахъ. VIII. Вопросы и отвѣты, касающіяся земскаго хозяйства и земледѣлія. IX. Объявленія.

**Подписная плата за годъ 1 рубль.**

Подписка принимается въ г. Петрозаводскѣ, при Губернской Земской Управѣ.

*Задача изданія „Вѣстника“—возможно шире знакомитъ населеніе губерніи съ дѣятельностью мѣстнаго земства и сообщать населенію полезныя для него знанія по сельскому хозяйству и вообще пригодныя въ сельскомъ быту.*

Съ цѣлью широкаго распространенія по губерніи, „Вѣстникъ“ бесплатно разсылается губернскимъ и уѣзднымъ земскимъ гласнымъ, земскимъ агрономамъ, техникамъ, сельско-хозяйственнымъ обществамъ, во всѣ школы, волостныя правленія, сельскія общества, земскимъ врачамъ, ветеринарамъ и большому числу грамотныхъ крестьянъ. Всего по губерніи разсылается 2500 экземпляровъ.

# „СѢВЕРНАЯ ЛѢСОПРОМЫШЛЕННОСТЬ“.

Первое частное періодическое изданіе, посвященное лѣсному дѣлу и торг. промышленной жизни русскаго Сѣвера.

Строго дѣловое направленіе.

Выходитъ въ Перми еженедѣльно.

Подписная плата: годъ—4 руб., 6 мѣс.—2 руб. 50 коп., 3 мѣс.—1 руб. 30 коп., 1 мѣс.—50 коп., отдѣльн. № для oznak.—14 коп.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 1910 ГОДЪ НА

## ИЗВѢСТІЯ

Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія

ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЬ.

„Извѣстія Главн. Управл. З. и З.“ представляютъ собою прежде всего лѣтопись правительственныхъ распоряженій и правительственныхъ мѣропріятій по веѣмъ отдѣламъ вѣдомства Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, т. е. касающихся вопросовъ землеустройства и переселенія, сельскаго хозяйства, кустарной промышленности, лѣсного дѣла, рыбнаго и пр. съ подробными разъясненіями значенія тѣхъ или другихъ новопринимаемыхъ мѣрѣ. Вторую наиболѣе существенную часть „Извѣстій“ составляетъ хроника дѣятельности въ названныхъ областяхъ земствъ и соответствующихъ обществъ.

Давая такимъ образомъ своимъ читателямъ возможно полную картину правительственной и общественной работы въ интересахъ преуспѣянія народнаго труда и въ особенности нашей сельско-хозяйственной промышленности, „Извѣстія“ отводятъ также мѣсто очеркамъ современнаго состоянія различныхъ отраслей народнаго хозяйства въ Россіи и заграницею, знакомятъ съ новыми изданіями по перечисленнымъ предметамъ, сообщаютъ свѣдѣнія о видахъ на урожай, о цѣнахъ на хлѣба и проч.

Подписная цѣна на годъ 4 р., на полгода 2 р. 50 к. съ доставкой и пересылкой.

Подписка принимается въ Редакціи: С.-Петербургъ, Саперный переулокъ, д. № 16. Кроме того, городская подписка принимается въ книжномъ магазинѣ „Новаго Времени“.

Редакторъ В. Г. Швецовъ.

## ОТКРЫТА ПОДПИСКА

на 1910 годъ

(ТРЕТИИ ГОДЪ ИЗДАНІЯ)

на двухнедѣльный журналъ

„ФИНЛЯНДІЯ“

Выходить 10 и 25 числа каждаго мѣсяца.

на 24 номера въ годъ.

Редакторъ: А. В. ИГЕЛЬСТРОМЪ. Издатель: Д. Д. ПРОТОПОПОВЪ.

Задачей журнала „ФИНЛЯНДІЯ“ является освѣщеніе такъ называемого „финляндскаго вопроса“ и отраженіе несправедливыхъ шовинистическихъ нападокъ извѣстной части русской періодической печати на Великое Княжество и его внутреннюю самостоятельность, многократно подтвержденную россійскими Монархами.

„ФИНЛЯНДІЯ“ кромѣ того дастъ обширный фактичекій матеріалъ по всему, что касается жизни этой страны и что содѣйствуетъ культурному сближенію русскаго и финляндскаго общества.

## ПОДПИСНАЯ ЦѢНА СЪ ДОСТАВКОЙ И ПЕРЕСЫЛКОЙ:

	Въ Россіи и Финляндіи.	За границу.
На цѣлый годъ . . . . .	6 р.—к.	7 рублей.
„ полгода . . . . .	3 р.—к.	4 „
„ три мѣсяца . . . . .	1 р. 50к.	-

Отдѣльные номера 25 копеекъ (Наложенымъ платежомъ 35 копеекъ).

Подписка принимается въ конторѣ редакціи: С.-Петербургъ, Мойка, 24 (у Пѣвческаго моста). Тел. 109—12, въ книжномъ магазинѣ Р. Эдгрена (Б. Конюшенная, 8), „Наша Жизнь“, М. О. Вольфа, а также во всѣхъ книжныхъ магазинахъ столицъ, Финляндіи и провинціи.

ХІІ-й годъ  
изданія.

**Открыта подписка на 1910 г.**

ХІІ-й годъ  
изданія.

НА ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ

# ЛѢСОПРОМЫШЛЕННЫЙ ВѢСТНИКЪ.

Журналъ лѣсного хозяйства, лѣсной промышленности и торговли лѣсомъ.

Выходитъ еженедѣльно, безъ предварительной цензуры, выпусками около 2-хъ листовъ каждый, въ 4-ю долю листа большого формата, съ рисунками, чертежами, планами и картами.

Посвященный всеѣмъ отраслямъ лѣсного дѣла, „Лѣсопромышленный Вѣстникъ“ имѣетъ главною задачею сообщать свѣдѣнія, необходимыя лѣснымъ хозяевамъ, лѣсопромышленникамъ и лѣсоторговцамъ для правильной хозяйственной и коммерческой ихъ дѣятельности. Въ соответствии съ этимъ программа журнала слѣдующая:

1. Общій отдѣлъ: статьи по разнымъ вопросамъ лѣсного хозяйства, лѣсной промышленности и торговли лѣсомъ. 2. Лѣсопромышленная техника: заготовка и хранение лѣса; механическая и химическая обработка дерева; транспортъ лѣса; изобрѣтенія и усовершенствованія по всеѣмъ отраслямъ лѣсотехническихъ производствъ и т. д. 3. Лѣсоторговый отдѣлъ: обзоры иностранной лѣсной торговли; обзоръ внутреннихъ лѣсныхъ рынковъ; обзоръ дѣятельности торгово-промышленныхъ учреждений и обществъ; рыночныя цѣны на лѣсные товары; сдѣлки, торги и поставки на лѣсъ, тарифы и фрахты на перевозку лѣсныхъ товаровъ; статистическія свѣдѣнія о производствѣ и потребленіи лѣсныхъ товаровъ и т. д. 4. Лѣсопромышленная и лѣсохозяйственная хроника. 5. Правительственныя распоряженія. 6. Смѣсь. 7. Библіографія. 8. Справочный отдѣлъ. 9. Объявленія.

Въ отдѣлѣ „Хроники“ отмѣчаются выдающіяся явленія лѣсопромышленной и лѣсохозяйственной жизни. Въ „Справочномъ отдѣлѣ“ еженедѣльно дается полный сводъ свѣдѣній о всеѣхъ важнѣйшихъ предстоящихъ торгахъ на продажу лѣса и поставкахъ лѣсныхъ материаловъ.

Подписная цѣна съ доставкою и пересылкою во всеѣ города Имперіи: на годъ шесть руб. и на полгода четыре руб.; за границу на годъ восемь рублей.

Объявленія принимаются съ платою за одинъ разъ: за цѣлую страницу—30 руб., за 1/2 страницы—20 руб., за 1/4 страницы—12 руб., за 1/8 страницы—8 руб. и за строчку пята въ 25 буквъ 20 коп.; при повтореніи дѣлается скидка согласно подробному тарифу редакціи.

Подписка принимается въ конторѣ редакціи журнала и во всеѣхъ извѣстныхъ книжныхъ магазинахъ.

**АДРЕСЪ РЕДАКЦИИ:** Москва, Петровско-Разумовское.

Редакторъ-Издатель *Н. С. Нестеровъ.*



Готовится къ печати на 1910 годъ

АДРЕСНО-СПРАВОЧНАЯ и ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ  
книга

„ВЕСЬ ИРКУТСКЪ“.

СЪ ОТДѢЛОМЪ

на **„ВСЕЙ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ“**

годъ изданія III-й

**Е. Р. БЕНДЕРЪ.**

Въ отдѣлъ „ВСЕЙ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ“ войдутъ:  
города и села ИРКУТСКОЙ и ЕНИСЕЙ-  
СКОЙ губерній, ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ и  
ЯКУТСКОЙ областей;

Съ ПОДРОБНЫМЪ ПОИМЕНОВАНИЕМЪ (по послѣднимъ  
свѣдѣніямъ) ВСѢХЪ административныхъ учреждений и со-  
ставомъ лицъ въ нихъ состоящихъ, а также ФИРМЪ  
ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННЫХЪ ПРЕДПРИЯТІЙ.

Отдѣлы книги будутъ пополнены и добавле-  
ны новѣйшими свѣдѣніями.

Въ отдѣлъ „СПРАВОЧНЫХЪ СВѣДѢНІЙ“ будутъ помѣщены современныя:  
промышленность добывающая и обрабатывающая; предпріятія зарождаю-  
щіяся и организующіяся;

Экономическіе отчеты по управленію краемъ, труды совѣщаній о  
путяхъ сообщеній въ Сибири, подряды разныхъ правительственныхъ  
учрежденій, заготовки хозяйственныя и проч. и проч.

Подписная цѣна на книгу до выхода въ  
свѣтъ съ доставкой и пересылкой ТРИ рубля.

# Извѣстія

## Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера

(Журналъ жизни Сѣвернаго Края).

№ 2.

### СОДЕРЖАНІЕ:

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1) Новые законы и распоряженія Правительства, представляющіе интересъ для Сѣвера.</p> <p>2) Вѣчная мерзлота ***.</p> <p>3) Скотоводство Печорскаго уѣзда (А. Е. Чекановскій).</p> <p>4) О промыслѣ паваги въ Мезенскомъ уѣздѣ (Н. Смирновъ).</p> <p>5) Зимніе звѣриные промыслы (М. Шпиръ).</p> <p>6) Брусно-точильный промыселъ въ Вологодской губерніи (С. Коваль).</p> | <p>7) Родина Ломоносова (А. Грандильевскій).</p> <p>8) Съ XII съѣзда русскихъ естествоиспытателей и врачей.</p> <p>9) Сельское хозяйство и огородничество.</p> <p>10) Рыбоводство и рыболовство.</p> <p>11) Судходство и водные пути.</p> <p>12) Разныя вѣсти.</p> <p>13) Объявленія.</p> <p>14) Указатель содержанія «Извѣстій» за 1909 годъ.</p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

ОТКРЫТА ПОДПИСКА на 1910-й ГОДЪ

Годъ изданія  
второй.

Н А

Годъ изданія  
второй.

ДВУХНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ

„Извѣстія Архангельскаго Общества  
изученія Русскаго Сѣвера“

(ЖУРНАЛЪ ЖИЗНИ СѢВЕРНАГО КРАЯ).

Выходитъ 1-го и 15-го числа каждаго мѣсяца.

ЗАДАЧИ И ЦѢЛИ ОБЩЕСТВА ОПРЕДѢЛЯЮТЪ И ЗАДАЧИ „ИЗВѢСТІЙ“.

**ПРОГРАММА ЖУРНАЛА:**

Узаконенія. Распоряженія и постановленія правительственныхъ и общественныхъ учреждений центральныхъ и мѣстныхъ, имѣющія отношенія къ жизни Сѣвера.

Текущая дѣятельность Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера.

Отдѣльныя статьи и доклады по изученію Сѣвера и выясненію условій его развитія. Обсужденіе предположеній, направленныхъ къ измѣненію условій жизни и производительности Сѣвера.

Хроника частной, правительственной и общественной инициативы въ дѣлѣ изученія Сѣвера, развитія его производительныхъ силъ и условій жизни населенія.

Отдѣльныя замѣтки и сообщенія о жизни края и ея изученіи. Очерки жизни. Сообщенія изъ иностранной жизни, связанная съ интересами Сѣвера.

Обзоръ литературы о Сѣверѣ. Справочный отдѣлъ. Консултанція по вопросамъ, связаннымъ съ дѣятельностью Общества (отвѣты редакціи). Объявленія.

Подписная плата: 1) для всѣхъ членовъ Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера 3 руб. въ годъ; 2) для сельскихъ священно и церковно-служителей, учителей фельдшеровъ и акушеровъ 3 руб. въ годъ; 3) для прочихъ подписчиковъ 4 руб. въ годъ.

Допускается разсрочка по полугодіямъ и по четвертямъ года при взносѣ денегъ впередъ.

Плата за объявленія на первой страницѣ журнала — 20 к. за строку четита, на последней — 10 коп.

Подписка и объявленія въ Архангельскѣ принимаются: въ Городской Публичной библиотекѣ, въ магазинѣ Об-ва Потребителей и въ книжныхъ магазинахъ: Булычевой Шапковской и Коганъ.

*Г.г. иногородніе подписчики и публикаторы благоволятъ обращаться по адресу:* Архангельскъ, Правленіе АРХАНГЕЛЬСКАГО ОБЩЕСТВА ИЗУЧЕНІЯ РУССКАГО СѢВЕРА.

*Г.г. авторы благоволятъ направлять свои статьи непосредственно въ Редакцію, куда слѣдуетъ обращаться со всякаго рода перелиской и запросами, не относящимися къ подпискѣ.*

Пробные №№ высылаются за 4 семикоп. марки.

Издатель *Архангельское Общество*  
изученія Русскаго Сѣвера.

Редакторъ *В. Ленгауэръ.*