

15 Августа.

ИЗДАНИЯ ГОДЪ ПЕРВЫЙ.

1909 года.

Изъстія Архангельского Общества изученія Русского Сѣвера. (Журналъ жизни Сѣвернаго Края).

№ 7.

СОДЕРЖАНИЕ:

- | | |
|--|---|
| 1) Новые законы и распоряжения Правительства, представляющие интересъ для Сѣвера.
2) Отъ Редакціи.
3) Восточно-Уральско-Бѣломорская желѣзная дорога. (В. Н. Вольтманъ).
4) По новоду Обѣ-Архангельской желѣзной дороги. (В. Бѣлобородовъ).
5) Изъ области оленеводства. (В-ръ).
6) Изъ Нижегородскаго уѣзда Архангельской Губерніи.
I гипсовыя пещеры (Р. Самойловичъ).
II Сѣрия минеральныхъ воды (А. С. Неклюдовъ). | 7) О желательныхъ улучшенияхъ сообщеній по Лѣтнему берегу Бѣлаго моря. (В. Бартеневъ).
8) Взаимное страхование въ Архангельской (Ф. А. Потаповъ).
9) Сельское хозяйство.
10) Промыслы.
11) Изъ торговой и промышленной жизни.
12) Судоходный вѣсті.
13) Разныя извѣстія.
14) Архангельское Общество изученія Русского Сѣвера.
15) Объявленія. |
|--|---|



Архангельскъ.
Губернская Типографія.
1909.



ДВУХНР ДЪЛНЫЙ ЖУРНАЛЪ

„Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“.

(ЖУРНАЛЪ ЖИЗНИ СЪВЕРНАГО КРАЯ).

ЗАДАЧИ И ЦѢЛИ ОБЩЕСТВА ОПРЕДѢЛЯЮТЬ И ЗАДАЧИ „ИЗВѢСТИЙ“:

ПРОГРАММА ЖУРНАЛА:

- I. Узаконенія. Распоряженія и постановленія правительственныхъ и общественныхъ учрежденій центральныхъ и местныхъ, имѣющія отношенія къ жизни Сѣвера.
II. Текущая дѣятельность Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера.
III. Отдѣльные статьи и доклады по изученію Сѣвера и выясненію условій его развитія. Обсужденіе предположеній, направляемыхъ къ изѣченію условій жизни и производительности Сѣвера.

- IV. Хроника частной, приват-лической и общественной жизни Сѣвера, разлагая его производительныхъ силъ и условій жизни населеній.
V. Отдѣльные заметки и сообщенія о жизни края и о изученіи. очерки жизни.
VI. Сообщенія изъ иностранной жизни, связанные съ интересами Сѣвера.
VII. Обзоръ литературы о Сѣверѣ.
VIII. Справочный отдѣлъ. Консультатіи по вопросамъ, связаннымъ съ дѣятельностью Общества (отвѣты редакціи).
IX. Объявленія.

Подписьная плата: 1) для дѣлопроизводственныхъ членовъ Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера, уплатившихъ членской взносъ — до конца года — 2 руб.; 2) для другихъ подписанковъ — до конца года 3 руб. Цѣна отдѣльного № — 25 коп.

Журналъ выходитъ 2 раза въ мѣсяцъ.

Плата за объявленія на первои страницѣ журнала — 20 к. за отроку поэтическаго — 10 коп. Подписька въ Архангельскѣ принимается въ Городской Центральной Библіотекѣ, въ магазинѣ Об-ва Потребителей и въ книжныхъ магазинахъ Вузачевой, Шашковской и Когалы.

Гд. *иносторонние подписанчики и публикаторы благоволятъ обращаться по адресу:*
Архангельскъ, редакція журнала „ИЗВѢСТИЯ АРХАНГЕЛЬСКАГО ОБЩЕСТВА ИЗУЧЕНІЯ РУССКАГО СЪВЕРА“.

Пробные №№ высыпаются за 4 семикоп. марки,

Издатель Архангельское Общество
изученія Русскаго Сѣвера.

Редакторъ В. Ленгаузэръ.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА на 1909 г.
на еженедѣльную политическую,
общественную и литературную
газету

„ОКРАИНЫ РОССІИ.“

(Четвертый годъ изданія).

Газета будетъ издаваться по прежней про-
грамме и въ прежнемъ размѣрѣ.

Подписька принимается: въ конторѣ редак-

ціи „ОКРАИНЫ РОССІИ“. С.-Петербургъ,
Бассейная ул., д. № 1, кв. № 15, въ книж-
ныхъ магазинахъ „Нового Времени“, Н. П.
Карбасникова въ г.г. Варшавѣ и Вильнѣ,
Оглоблина въ Кіевѣ, въ конторахъ Метцль
и Ко въ Петербургѣ, Москвѣ и Варшавѣ;
въ книжномъ магазинѣ Правой Печати—
СИБ., Литейный пр., № 46; въ книжныхъ
магазинахъ „Вѣра и Знаніе“, Невскій пр.,
№ 119 и 55.

Подписьная цѣна: 5 руб. въ годъ съ пересылкой.

Двухнедѣльный журналъ

ЖИЗНИ СЪВЕРНАГО КРАЯ

„Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“

1909 г.

№ 7-й.

15 Августа.

Новые законы и распоряженія Правительства, представляющіе интересъ для Сѣвера.

(Отдѣль Собр. узакон. и распоряженія Правит. 1909 года).

№№	Ст.	Предметы узаконеній:	141	1387
136	1339	о разрѣшении постройки, средствами и распоряженіемъ казны, желѣзной дороги Тюмень — Омскъ—Ноять.		объ измѣненія списка таможенныхъ учрежденій, которымъ предоставлено на равныхъ съ таможнями правахъ разсмотрѣніе и дальнѣйшее направление дѣлъ о контрабандѣ.
»	1344	о преобразованіи Златоустовскаго, Уфимской губерніи, и Нетроказаводскаго, Олонецкой губерніи, ремесленныхъ училищъ и Тверской школы ремесленныхъ учениковъ: перваго — въ среднее механико-техническое, а послѣдніхъ двухъ — въ низшіи техническія училища.	142	1406
»	1343	объ учрежденіи въ составѣ Вятской полицейской команды 14 должностей городовыхъ.	»	1436
				объ учрежденіи при заводѣ Товарищества Кемесскихъ збогильныхъ заводовъ, въ Кемскомъ уѣздѣ, Архангельской губерніи, должности урядника.

— вѣдомъ —

15 Августа 1909 г.

Отъ Редакціи.

Когда приходится говорить о Сѣверѣ, то каждый разъ нужно повторять бапальную истину и такъ до тѣхъ поръ, пока не изсохнетъ вмѣстѣ съ моремъ черпать и море пуджать, въ которое вливаются судьбы Русскаго Сѣвера. Сѣверъ несчастливъ не потому, что иной не можетъ быть его судьба, удѣльть; итъ, люди дѣлали и дѣлаютъ его таковыми, по разнообразнымъ соображеніямъ, въ основѣ которыхъ только одно достовѣрно — географическое положеніе Сѣвера, а что касается выводовъ отсюда, то они, не смотря на ихъ реальный вредъ Сѣверу, все-таки мало обоснованы. Испо, что геогра-

фическое положеніе Сѣвера требуетъ, среди остальныхъ мѣропріятій, широкаго развитія путей сообщеній, безъ чего невозможны никакое движение впередъ, никакая серьезная культура и разработка естественныхъ богатствъ, а между тѣмъ Сѣверъ, въ отношеніи путей сообщеній, находится въ самомъ первобытномъ состояніи, и въ то время, какъ въ остальныхъ частяхъ Имперіи строятся или на государственные, или на мѣстные средства, все новые и новые желѣзныя, шоссейныя и колесныя дороги, на Сѣверѣ это происходитъ микроскопическими дозами, почему встречаются достаточно населенные рабочіи, какъ напр. Архангельская Карелия, не имѣющіе ни одной версты

колесныхъ и вообще искусственныхъ путей, которые, несмотря на вопиющую пужку, всѣмъ и каждому извѣстную, замѣняются въ этомъ и прочихъ случаяхъ пѣшеходными тропами и индивидуальнымъ лодочнымъ передвиженiemъ. Насколько удовлетворяется на Сѣверѣ необходимость въ путяхъ сообщеніяхъ, до статочно видно изъ того, что проекты таковыхъ ждутъ своего осуществленія не только десятилѣтіями, но и столѣтіями. Что касается постройки желѣзподорожныхъ путей, то таковые откладываются подъ разными предлогами, или отсутствія средствъ, или частныхъ предпринимателей, или боязни отнятія грузовъ отъ внутреннихъ липій и т. д. Хотя отъ обсужденія проекта пути сообщенія до его осуществленія, естественно, проходитъ не малый срокъ времени, но для каждого проекта путей на Сѣверѣ пропали, кажется, всѣ гражданскіе сроки. Если до сихъ поръ постройки государственныхъ желѣзныхъ дорогъ на Сѣверѣ откладывались по причинамъ стѣсненія государственныхъ средствъ и отсутствія предпринимателей, то судя по предложенію частной постройки Петербургъ—Петрозаводской ж. д., въ вопросѣ о желѣзподорожномъ строительствѣ на Сѣверѣ является очень благонрѣпный симптомъ, который надо учесть и использовать. Даже при стѣсненіи государственныхъ средствъ, нужно строить новыя ж. дороги, привлекая иностранній капиталъ и избѣгая продажи иностраннцамъ уже готовыхъ дорогъ, чтобы съ извѣстной долей вѣроятности имѣть мѣсто относительно Сѣверныхъ дорогъ, какъ это отмѣчаютъ газет-

ные сообщенія; эта продажка можетъ вызвать только стѣсненіе въ вопросѣ о извѣстыхъ, необходимыхъ Сѣверу сообщеніяхъ. Не продавать иностраннцамъ надо Сѣверныя ж. д., а снѣшить строить по своей инициативѣ новыя, хотя бы съ участіемъ иностраннаго капитала, если не пайдется свой національный—частный или государственный. Сидѣть же безъ дорогъ, куда убыточный, чѣмъ имѣть ихъ, хотя бы и за государственный счетъ. Для новыхъ ж. д. построекъ на Сѣверѣ нужно имѣть виду, что затраты капитала и народнаго труда, тогда только будутъ раціональны, когда вновь назначенный линій будутъ, во-первыхъ, преслѣдовать прежде всего мѣстное, а потомъ уже транзитное значеніе, и во-вторыхъ комбинироваться съ совершеннѣемъ использованіемъ водныхъ путей сообщенія, практически обслуживающихъ сѣверный край. Больше всего этимъ двумъ положеніямъ удовлетворяютъ среди разнобразныхъ проектовъ новые ж. д. линій на Сѣверѣ предложенные М. В. Перешипевымъ: Обь—Архангельская ж. д. и В. Н. Вольтманъ: Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обская ж. д., привлекающія теперь, какъ надо было ожидать, наибольшее вниманіе торгово-промышленныхъ сферъ, причастныхъ Сѣверу *).

*) Статья М. В. Перешипева „Обь-Архангельская желѣзная дорога“ помѣщена въ № 6 „Пізгѣстѣї А. О. П. Р. С“; впервые обѣ этой дорогѣ М. В. Перешипевъ высказался въ газетѣ „Архангельск“ 10 марта 1907 г. Для удобства чтенія помѣщаемъ карту проектируемыхъ ж. д. на Сѣверѣ, на которой красной краской показаны проблематичнѣ парѣнты Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обской ж. д. съ вѣроятнѣмъ дальнѣйшимъ развитиемъ этой линіи; направление и варианты этой ж. д. получены, всѣдѣствіе нашего обращенія, отъ автора проекта В. Н. Вольтманъ, которому принадлежитъ признательность за ознакомленіе съ проектомъ

Восточно-Уральско-Бѣломорская же- лѣзнай дорога.

(съ картой¹⁾). 7

Восточно-Уральско-Бѣломорская же-
лѣзная дорога имѣеть ближайшай своей
цѣлью обслуживать обширный край, въ
составѣ которого входитъ сѣверо-восточ-
ная часть Пермской губерніи, восточная
половина Вологодской губерніи (такъ
называемый „Нечорескій край“) и централь-
ная часть Архангельской губерніи, а так-
же прилегающій къ предгоріямъ Урала
уголъ Тобольской губерніи. Включая въ
себя пространство, измѣряемое сотнями
тысячъ квадратныхъ верстъ, называемый
край не имѣеть ни желѣзодорожныхъ,
ни какихъ бы то ни было другихъ
удобныхъ путей сообщенія, если не счи-
тать Богословской дороги, протяженіемъ
около 200 верстъ, обслуживающей часть
Верхотурскаго уѣзда и открытой около
3-хъ лѣтъ тому назадъ,—и огромный
естественный богатства его до сего оста-
ются совершиенно непропользованными.—

Главныиимъ изъ этихъ богатствъ
являются, конечно, лѣса. Весь сѣверо-
восточный склонъ Урала, такъ же какъ
восточные уѣзы Вологодской и Архан-
гельской губерніи, представляютъ собой
сплошныя лѣсныя дачи, которые въ на-
стоящее время могутъ считаться по
справедливости крупнейшимъ въ Европѣ
и Азіи запасомъ лѣсныхъ матеріаловъ,
а при правильной эксплоатаціи могутъ
сдѣлаться и неизсякаемымъ источникомъ
дохода. Если считать, что въ неисред-
ственномъ районѣ желѣзной дороги вой-
детъ линія 20 верстная полоса, т. е. по
40 верстъ въ обѣ стороны отъ желѣзно-

дорожной линіи, и совершиенно исключить изъ расчета послѣднія 200—250
верстъ дороги, ближайшій къ Архангель-
ску, какъ проходящія отчасти по тундро-
стымъ мѣстамъ, — то при протяженіи
вновь проектируемой линіи въ 1250
верстъ—общая плоцадь этого района,
покрытая безъ исключенія лѣсомъ, мо-
жетъ быть пріемѣро опредѣлена въ
20.000 кв. верстъ или въ 2.000.000 десят-
тинъ. Но такое исчисленіе представля-
етъ искусственно преуменьшеніемъ, ибо,
не говоря о возможности гужевого под-
воза лѣсныхъ матеріаловъ къ желѣзной
дорогѣ на разстояніе свыше 10 верстъ,
не нужно упускать изъ вида, что желѣз-
ная дорога въ наиболѣе богатыхъ лѣс-
ныхъ дачахъ встрѣтится съ рядомъ судо-
ходныхъ и сплавныхъ рѣкъ, которымъ да-
ютъ возможность подвозки лѣса за мѣсяцъ
десятки и за сотни верстъ и такимъ обра-
зомъ значительно расширять практическіи
обслуживаемый районъ дороги.²⁾ Возмож-
ность широкой эксплоатаціи лѣсныхъ
богатствъ съ постройкой проектируемой
лини не подлежитъ никакому сомнѣнію,
ибо районъ ея тяготѣеть къ двумъ ры-
нкамъ крупнаго и все возрастающаго сбыта
лѣсныхъ матеріаловъ—къ Западной
Сибири (внутренній рынокъ) и Архангель-
ску (экспортъ въ Англію, Францію и
пр.), и кроме того въ ближайшемъ со-
сѣдствѣ своемъ имѣеть огромнаго потре-
бителя древеснаго горючаго—Уральскіе
горные заводы, которые въ настоящемъ
время какъ разъ страдаютъ отъ издер-
жанія дровъ и древеснаго угля. Вмѣстѣ
съ тѣмъ такая эксплоатація является и
безусловной необходимостью для сохра-
ненія лѣсныхъ богатствъ, коимъ уже
теперь грозить безплодное уничтоженіе,
какъ вслѣдствіе пожаровъ, такъ и вслѣд-
ствіе перестоя и вообще запущенности
лѣсовъ, на устраненіе которой, при па-
стоянствѣ ничтожномъ доходѣ отъ лѣсовъ,
врядъ ли возможно надѣяться.³⁾

¹⁾ Въ виду указания автора отмѣчаемъ, что настоящая статья во 1) содержитъ лишь предварительныя соображенія объ основномъ проектѣ ж. д., но касающіеся добавочнай линіи на Обь, которая неизбѣжно предполагается осуществленіемъ основнаго проекта, изъ которыи линія на Обь будетъ включена авторомъ и во 2) что эта дополнительная линія на Обь понимаетъ и безъ того огромное значеніе проектируемой дороги. На прилагаемой карте названія Восточно-Уральско-Бѣломорская ж. д. и Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обская ж. д. являются ронозначающими, а направление красной линіи для поезднаго названія и имѣть такої же характеръ проблематичности, какъ на-
правление червей линіи для перваго названія.

Ped.

²⁾ Лѣсныя пространства въ одиномъ линіи Нечорескому краю измѣняются въ 15 мили. десантинъ.

³⁾ Въ настоящемъ времени доходъ казны отъ лѣсовъ въ восточной части Вологодской губ. выраж

Другимъ естественнымъ богатствомъ разматриваемаго района являются полезныя ископаемыя, коими изобилуетъ весь Сѣверный Ураль,—и, прежде всего, залежи богатой *желѣзной руды*. Хотя эти послѣднія никогда не были подвергнуты сколько нибудь детальному изученію и точному измѣренію, но наличность въ нихъ громадныхъ запасовъ богатыхъ желѣзныхъ рудъ, измѣряемыхъ миллиардами пудовъ, не подлежитъ никакому сомнѣнію,⁴⁾ тѣмъ болѣе, что паряду съ рудниками, осмотрѣвшими и до извѣстной степени измѣренными, на Сѣверѣ Урала имѣется много мѣсторождений, отмѣчающихся только мѣстными жителями.⁵⁾ Хозяйственное значеніе всѣхъ этихъ залежей желѣзной руды съ проведениемъ желѣзной дороги становится тѣмъ болѣе важнымъ, что за послѣдніе годы многія металлургическая предпріятія Урала уже ощущаютъ рудный голодъ и число заводовъ, работающихъ на иокуниныхъ рудахъ, съ каждымъ годомъ все увеличивается. Посему является несомнѣннымъ, что съ проведениемъ проектируемой желѣзной дороги Сѣверный Ураль будетъ поставлять желѣзную руду для Средне-Уральскихъ заводовъ; однако, вполнѣ вѣроѣтнымъ представляется и то, что при наличии въ одномъ и томъ же мѣстѣ дешевыхъ желѣзныхъ рудъ и горючаго—на Сѣверномъ Уралѣ, посль постройки дороги, возникнетъ не олио крупное чугуноплавильное (если же желѣзодѣлательное) предпріятіе, которое будетъ спабжать другіе заводы Урала уже болѣе дешевымъ чугуномъ.

Помимо этого Сѣверный Ураль имѣеть много золотоносныхъ *площадей*, изъ коихъ нынѣ разрабатываются приски Задуральскаго, а также Московскаго Мѣсопромышленного Общества (послѣднее ра-

жается въ смѣшной цыфре—5 коп. съ десятиной, а въ некоторыхъ лѣнечествахъ (какъ разъ входящихъ въ разсчетъ проектируемой линіи)—1—2 к. съ десятиной. См. характеристику лѣнечного хозяйства въ Нечорескомъ краѣ въ книгѣ Бессонова „Новѣдка по Вологодской губ. въ Нечорескій край“, стр. 38.

⁴⁾ Наприムѣръ, измѣреніе запасовъ, въ такъ называемомъ, Сѣверномъ руднике на р. Лозьѣ констатировало 300 000,000 пуд. ж. руды въ 60% толико на одной поверхности, безъ углубленій разведочныхъ работъ, причемъ не опредѣлялась даже толщина рудного пласта, такъ какъ до конца его не долили разведеніемъ шурфомъ.

⁵⁾ См. книгу Бессонова „Новѣдка по Вологодской губ. въ Нечорескій край“, СПб. 1909, стр. 68.

ботающа уже двумя драгами) а также рядъ присковъ по рр. Сосьѣ, Лозьѣ и выше. Дальнѣйшее развитіе золотого и платинового дѣла, для коего имѣются на лицо всѣ естественные условія,⁶⁾ задерживается только отсутствіемъ путей сообщенія и связанными съ ними затрудненіями по получению стѣнныхъ присковъ.

Не малую хозяйственную цѣнность представляютъ далѣе цунини и личь, добываемыя въ разматриваемомъ районѣ,—такъ какъ и пыль охотничій промыселъ составляетъ главнѣйшее занятіе мѣстного бродячаго населенія.

Наконецъ, огромное значеніе могутъ имѣть открытыя недавно *нефтяные залежи* въ районѣ рѣки Ухты. Правда, эти залежи изслѣдованы по настоящему только весьма поверхности и посому говорить съ точностью обѣ имѣющихся въ нихъ запасахъ съ точки зрѣнія промышленной пока не представляется возможнымъ. Однако, огромное хозяйственное и государственное значеніе Ухтинскаго района уже признано правительственнымъ актомъ отъ 27 марта 1909 г., которымъ районъ сей объявленъ завѣдомо нефтесоcнымъ и которому предшествовали работы цѣлаго ряда авторитетныхъ лицъ специальныхъ правительственныхъ соvѣцій.⁷⁾ Вирочемъ, какъ будетъ показано ниже, наличность промышленной нефти на Ухтѣ не представляетъ conditio sine qua non для постройки проектируемой дороги и можетъ быть разматривае-ма только какъ обстоятельство, рѣзкимъ образомъ повышающее ея экономическое значение. Съ другой стороны очевидно, что самая эксплоатация Ухтинскаго нефтепасного района немыслима безъ сооруженія желѣзной дороги, связывающей ею какъ съ морскимъ портомъ (для вывоза за границу), такъ и съ рынкомъ внутреннею потребленія (Уралъ и Сибирь).

Начальнымъ участкомъ проектируемой линіи является существующая уже Богословская желѣзная дорога протяженіемъ въ 182 версты (съ мелкими вѣтвями въ 200 верстъ) отъ ст. „Гороблагодатская“ Пермской жел. дороги до ст. „Надеждинскій заводъ“, центральной станціей кото-

⁶⁾ Книга Бессонова, стр. 79 (О золотѣ и платинѣ по рр. Шугору, Ильчу, верхней Нечорѣ).

⁷⁾ См. журналъ Особаго Собрания при Министерствѣ Торговли и Промышленности отъ 14 ноября 1907 г.

рой является „Верхтуръе“ (возлѣ оно-именаго съ нимъ города Пермской г.). Отъ ст. „Надеждинскаго завода“ желѣзная дорога трасируется черезъ восточную часть Богословскаго Горнаго Округа къ Петровниковскому заводу, пересѣкъ и передъ нимъ рѣку Вагранъ (притокъ Соссы) и направляясь затѣмъ на пересѣченіе рѣки Соссы; проходя здѣсь узкую полосу казенной земли, желѣзная дорога проходитъ сначала черезъ дачу Зауральскаго Горнотехническаго Общества (возлѣ с. Все-володоблагодатскаго) и затѣмъ дачу Московскаго Мѣсопромышленнаго Общества (с. Птичко-Ивдель съ пристанью на р. Ивдель, притокѣ р. Лозы), постѣ чего направляется къ Сѣвернымъ рудникамъ („Веселый“ и пр.), перехода здѣсь черезъ р. Лозыву, и затѣмъ вдоль хребта по казеннымъ лѣсамъ до того пункта, гдѣ сходятся границы Пермской, Вологодской и Тобольской губ., примѣрио возлѣ истоковъ р. Нечоры или пѣсколько сѣвериже ихъ, идя, такимъ образомъ, все время по возможности въ меридиональномъ направлѣніи. Отъ названнаго пункта желѣзная дорога перекаливается черезъ Уральскій хребетъ и засимъ идетъ въ сѣверо-западномъ или западномъ направлѣніи (смотря по мѣсту перевала черезъ Уральскій хребетъ) къ Ухтинскому району, пересѣкъ рѣку Нечору (верстахъ въ 275—300 отъ ея истока, возлѣ устья р. Ильча или р. Мылзы) и потомъ рѣки Ижму и Ухты (бассейнъ Нечоры),—послѣ чего трасируется прямо къ Архангельску, пересѣкъ притоки Вычегды, рѣки Мезень съ притоками ся и Иниегу.⁸⁾

Строительная длина новой желѣзной дороги при указанномъ ея направлѣніи составляетъ около 1250 верстъ, присоединяя сюда существующія 200 вер. Богословской желѣзной дороги и 10 верстъ вѣтви на Филькинскую пристань (о которой будетъ сказано ниже), получаемъ общую длину Восточно-Уральско-Бѣломорской желѣзной дороги въ (1250 + 200 + 10) 1460 верстъ.

Строительная стоимость проектируемой дороги исчисляется слѣдующимъ образомъ:

1) Стоимость существующей Богословской желѣзной дороги опредѣлилась въ 10 милл. рублей, къ коимъ нужно при-

⁸⁾ Само собою разумѣется, что здѣсь указывается только прямѣрное направлѣніе желѣзной дороги.

соединить еще около 1 милл. руб. на усиленіе пропускной способности этого участка, на постройку вѣтви къ Филькинской пристани (вместо существующей пынѣ вѣтви частнаго пользованія) и на лучшее оборудование этой постройки.

2) Поверхная стоимость новыхъ участковъ проектируемой линіи, предполагая, что большая часть отходящихъ подъ дорогу земель, какъ принадлежащихъ казнѣ или частнымъ лицамъ, ближайшимъ образомъ интересованы въ постройкѣ лиши, буде отчуждена бесплатно и что также бесплатно или по самой низкой таѣ будуть отпущенны изъ казенныхъ лѣсовъ потребные для дороги материалы, и принимая во вниманіе, что особо дорогихъ искусственныхъ сооружений и земляныхъ работъ для линіи не предвидится (не исключая и перехода черезъ Уральскій хребетъ—въ одномъ изъ самыхъ благопріятныхъ для сего мѣстъ—и падлежащаго подхода къ Архангельскому порту и специальныхъ для послѣдняго устройствъ),—и что, наконецъ, въ инвентарѣ существующей Богословской желѣзной дороги имеется некоторый излишекъ подвижного состава (паровозовъ),—можетъ быть опредѣлена по свыше 50 т. р., такъ что вся стоимость новыхъ 1250 верстъ исчисляется въ $1250 \times 50 = 62,5$ милл. рублей. Такимъ образомъ общая стоимость всей дороги исчисляется въ 73,5 милл. рублей. Присоединивъ къ этой суммѣ проценты на время постройки на всю стоимость новыхъ сооруженій (63,5 милл. руб.); а именно около $6\frac{1}{2}$ милл. рублей (4% въ 3 года), и принимая потерю по реализации всѣхъ потребныхъ такимъ образомъ 80 милл. руб. въ 20% ,—мы можемъ исчислить размѣры парціательнаго капитала дороги въ $\frac{80,000,000 \times 100}{80} = 100,000,000$ рублей. Извѣстно, что получаемыхъ, по реализации сего капитала, сумма около 9 милл. рублей поступаетъ Государственному казначейству, въ полное погашеніе ссуды, выданной имъ на сооруженіе Богословской желѣзной дороги.

Ежегодные расходы по проектируемой линіи опредѣляются слѣдующимъ образомъ:

1) Издержки процентовъ ($1\frac{1}{2}\%$) и погашенія всего въ размѣрѣ $5\frac{1}{4}\%$ на парціательный капиталъ дороги, не раз-

личая въ немъ пока облигационнаго и акціонернаго капиталовъ,—составятъ $100,000,000 \times 5,25 = 5,250,000$ рублей.

2) *Эксплоатационные расходы* по дорогѣ принимая во вниманіе однородность и массовый характеръ предстоящихъ перевозокъ, а также имѣя въ виду возможную упрощенную и бережливую эксплоатацию дороги,—должны составить на первое время не болѣе 4.500 рублей на версту,—хотя можно расчитывать свести ихъ къ меньшей суммѣ, такъ какъ эксплоатациѣ существующей Богословской желѣзной дороги стоятъ нѣсколько менѣе 3.000 рублей на версту,—а всего $1460 \times 4500 = 6,570,000$ рублей.

Такимъ образомъ *всѣ ежегодные расходы дороги исчисляются въ 5.250.000 + 6.570.000 = 11.820.000 рублей.*

Переходя къ вопросу о томъ, въ какой мѣрѣ только что исчисленные расходы могутъ быть покрыты доходами дороги,—следуетъ принять во вниманіе, что пассажирское движеніе и перевозка грузовъ большой скорости по проектируемой линіи не могутъ быть, по крайней мѣрѣ, на первое время, сколько нибудь интенсивными, и посему *исчисление дохода дороги базируется здесь исключительно на выручкѣ съ перевозокъ малой скорости*. Правда, существующая Богословская же лѣзная дорога имѣетъ валовой доходъ по пассажирскому движению свыше 1000 руб. на версту, но распространять эту же среднюю выручку на всю проектируемую дорогу не представляется никакихъ оснований по крайней мѣрѣ на первое время.

Равнымъ образомъ надлежитъ отмѣтить, по крайней мѣрѣ предположительно, что по характеру главнѣйшихъ перевозокъ по дорогѣ, средняя выручка съ пудо-версты для проектируемой дороги будетъ нѣсколько ниже, нежели на существующей Богословской дорогѣ и состоящей Пермской, имѣющіхъ таковую выручку въ $\frac{1}{5}$ кон.,—и составитъ $\frac{1}{5} - \frac{1}{6}$ кон. Что касается средняго пробега грузовъ, то онъ будетъ не менѣе 40—55% общаго протяженія дороги, т. е. приблизительно 600—660 верстъ,—и посему выручка съ поступающаго на дорогу пуда груза опредѣляется въ 10—11 $\frac{1}{2}$ кон.

Такимъ образомъ, для покрытія исчисленныхъ выше ежегодныхъ расходовъ въ 11.820.000 рублей работа дороги должна

выразиться въ перевозкѣ $11.820,000 \times 100 = 118.000.000$ или 106.000.000 пуд. (за округленіемъ).

Такъ какъ, однако, существующая Богословская дорога уже перевозить около 30 милл. пудовъ, каковые останутся и въ грузооборотѣ проектируемой дороги, притомъ съ большимъ пробѣгомъ дляѣхъ которыхъ грузовъ, въ зависимости отъ измѣненія въ направлении перевозокъ,—то вопросъ о покрытіи помянутыхъ выше расходовъ сводится къ *приведенію на дорогу только 76—88 миллионовъ новыхъ грузовъ*.

Обращаясь къ главному богатству района—лѣсамъ, площадь коихъ въ полосѣ, непосредственно примыкающей къ дорогѣ, мы опредѣлили выше въ 2.000.000 десятинъ, следуѣтъ принять, что при стольномъ оборотѣ рубки, обеспечивающіе правильное хозяйство, ⁹⁾ ежегодная лѣсосѣбка въ помянутой площаѣ составитъ 20.000 десятинъ и результатомъ, при содержаніи древесины въ 30 куб. саж. на десятину, ¹⁰⁾ будетъ 600 т. куб. саж. древесины, по считая матеріаловъ, получаемыхъ отъ выборочной рубки по всей площаѣ (т. е. вѣрь очередныхъ лѣсосѣбокъ), которая на первое время представится безусловно необходимой именно для установки правильного хозяйства. Принимая далѣе, что разработка этой массы древесины въ видѣ досокъ, круглаго лѣса, шпональ и дровъ дасть безвозвратную потерю въ размѣрѣ 25%, выходъ полезнаго матеріала (75%), но такой разработкѣ опредѣляется по менѣе какъ въ 450,000 куб. саженей, вѣсъ коихъ, считая 250 пуд. на куб. сажень, составитъ около 112 $\frac{1}{2}$ милл. пудовъ. Необходимо, вирочомъ, предвидѣть, что запасчительная часть древесныхъ матеріаловъ, даваемыхъ ближайшимъ райономъ дороги, будетъ эксплоатироваться въ такихъ формахъ, которыя, повышая практическую утилизацію древесины, понижаютъ вѣсъ въ конечномъ продуктѣ,—а именно

⁹⁾ Хотя дровяной лѣсъ возстановляется въ 80 лѣтъ.

¹⁰⁾ Такое содержаніе принимается, за отсутствіемъ таксационныхъ работъ въ мнѣстыхъ лѣсахъ по аналогии съ лѣсами Богословскаго Округа, хотя носомѣтно, что это содержаніе въ действительности окажется болѣе высокимъ; напр. въ сѣверо-западной части Богословскаго Округа лѣсныя дачи содержатъ не менѣе 50—60 куб. саж. на десятину.

въ формѣ целлюлозы (древесно бумажной массы) и древесного угля, при производствѣ конкѣ потери въ вѣсѣ (сравнительно съ вѣскомъ сырой древесины) составляютъ отъ 60 до 70 %. Однако, если даже предположить, что производство целлюлозы и древесного угля займетъ одну треть исчисленной выше древесной массы, т. е. 150 тыс. куб. саж., — $37\frac{1}{2}$ милл. пуд., и дастъ вѣсъ конечнаго продукта только въ 35% этого количества, т. е. около 13—14 милл. пудовъ, то *всёжее общее количество грузовъ, которое можетъ поступить на проектируемую линію съ лѣсныхъ дачъ, зводимыхъ въ вѣсплоатацию, исчисляется не менѣе какъ въ 88 милл. пудовъ, т. е. представляется достаточнымъ для покрытия всѣхъ ежегодныхъ платежей по дорогѣ*, — не говоря уже о томъ, что утилизация лѣса для производства угля и целлюлозы даетъ дорогѣ грузъ болѣе выгодный тарифомъ отношеній.

Въ виду такого исключительнаго значенія лѣсныхъ грузовъ для проектируемой, дороги по линіямъ представляется остановиться нѣсколько подробнѣе на вопросѣ о выгодности, а значитъ и о возможності *эксплоатации лѣсныхъ богатствъ въ районѣ дороги.*

Какъ уже сказано выше, районъ проектируемой дороги, такъ же какъ районъ существующей Богословской желѣзной дороги, имѣетъ два главныхъ рынка сбыта лѣсныхъ матеріаловъ — Архангельскъ и Сибирь. Первый получаетъ товаръ смычаниемъ желѣзодорожнымъ путемъ — черезъ Богословскую и Пермскую желѣзныя дороги до ст. „Котласъ“ и затѣмъ по рѣкѣ Сѣверной Двины, причемъ тарифное разстояніе отъ главнѣйшихъ станцій отправленія (Падеждинскій заводъ, Мяля, Верхотурье) до Котласа составляетъ 1289—1295 верстъ, такъ что перевозка лѣсныхъ матеріаловъ 1 и 2 категоріи отъ названныхъ станцій до Котласа обходится¹⁾ 12,89 коп.—12,05 коп. съ пуда или съ куб. фута, по считая дополнительныхъ сборовъ; затѣмъ храпеніе товара на складахъ къ Котласу, перегрузка въ баржи и перевозка во Сѣверной Двинѣ до Архангельска (безъ страховки) обходится не менѣе $6\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, такъ что общая стоимость доставки отъ стан-

¹⁾ Во всѣхъ исключеніяхъ приняты действующіе нынѣ тарифы.

цій отправлениія до Архангельска составить около 19—20 коп. за пудъ (куб. футъ) или около 31—33 рублей за стандартъ (-165 куб. ф.) При среднихъ продажныхъ цѣнахъ на лѣсъ (1, 2 и 3 сортъ) fob Архангельскъ около 80 рублей за стандартъ, продавецъ лѣса, за покрытіемъ комиссіонныхъ расходовъ, составляющихъ около 2—3 рублей за стандартъ, получаетъ, такимъ образомъ, около 47—48 рублей за стандартъ франко вагонъ станція отправленія или около 29—30 коп. за куб. футъ раздѣлнаго лѣса; а такъ какъ раздѣлка лѣса для правильно поставленій предпріятій обходится около 24—25 руб. за стандартъ или около 15 коп. за куб. футъ, — включая рубку лѣса, подвозку бревенъ къ берегамъ рѣкъ, сплавъ, подъемъ, подвозку къ лѣсопильному заводу, по не считая попеppыхъ, — то чистая прибыль на стандартъ составляетъ около 22—23 руб. (14 коп. за куб. фут.), каковая сумма и дѣлится между предпринимателемъ — лѣсопромышленникомъ и лѣсовладѣльцемъ, если они не соединяются въ одномъ лицѣ. Съ проведениемъ проектируемой линіи желѣзодорожное разстояніе отъ названныхъ вышие станцій Богословской дороги до Архангельска составить 1250—1350 верстъ, такъ что вся стоимость доставки (безъ дополнительныхъ сборовъ) до Архангельска выразится въ 12,5—13,5 коп. съ пуда, т. е. уменьшится не менѣе, какъ на $6\frac{1}{2}$ коп. съ пуда или куб. фута или на $10\frac{1}{2}$ руб. со стандартомъ, и соответственнымъ образомъ повысить прибыль лѣсопромышленника и лѣсовладѣльца, по считая уже выгодъ отъ большей скорости и удобства въ доставкѣ, меньшей порчи лѣса сравнительно съ водной доставкой и т. д. Но еще лучшее положеніе дорога создастъ для тѣхъ лѣсныхъ дачъ, которая войдутъ въ районъ въ на сѣверѣ Пермской и на востокѣ Вологодской губ. и которая, какъ сказано выше, до сего времени по эксплоатируются за отсутствіемъ возможности вывоза. Съ удаленіемъ отъ существующей Богословской дороги они приближаются къ Архангельску, такъ что, напр., перевозка одного стандарта лѣса 1 кат. въ Архангельскъ изъ дачи Московскаго Лѣсопромышленнаго Товарищества будутъ стоить примѣрно на $2\frac{1}{2}$ —3 руб. демпновле, нежели Падеждинскому или Верхотурскому лѣсопильнымъ заводамъ; для казенныхъ

дачъ въ копечномъ съверо-восточномъ углу Пермской губ. удешевлениѳ это выразится уже въ 5—6 руб. на стандартъ и т. д.¹²⁾ Къ сказанному необходимо добавить, что всѣ только что сдѣланные расчеты о выгодности экспорта лѣса основаны на существующихъ пынѣ цѣнахъ на лѣсные матеріалы въ Архангельскѣ и Лондонѣ, на которыхъ неблагопріятныи образомъ отразился кризисъ послѣднихъ 3-хъ лѣтъ, и безъ учета той естественной тенденціи къ повышению рыночныхъ цѣнъ, которая присуща данному товару.

Что касается *сбыта на Сибирской рыночкѣ*, обнимающей собой Челябинско-Омскій и Павлодарскій районы и отчасти районъ Ташкентской дороги,—то оѣь представляется, въ среднемъ, столь же выгоднымъ, какъ и экспортъ за границу черезъ Архангельскъ, такъ какъ средня цѣни, выручаляемая пынѣ за раздѣльный лѣсъ, лесо помянутая выше станціи Богословской желѣзной дороги также составляютъ около 29 коп. за куб. футъ,—преимуществомъ же его является то обстоятельство, что пазаппный рынокъ приноситъ товаръ съ монѣ строгой браковкой и сортировкой. Затѣмъ, кромѣ распиленаго лѣса Сибирской рыночкѣ беретъ огромное количество круглого лѣса среднихъ и мелкихъ размѣровъ, помѣщеніе ковго, хотя и менѣе выгодно по сравне нию съ продажей пилепаго лѣса, но требуетъ меньшихъ затратъ оборотнаго и основнаго капитала и, кромѣ того, является необходимымъ по чисто хозяйственнымъ соображеніямъ при эксплоатации крупныхъ лѣсныхъ дачъ.

Наконецъ, значительная выгода представить для пѣкоторыхъ лѣсныхъ дачъ разматриваемаго района помѣщеніе на местномъ Уральскомъ рынке дровъ и древеснаго угля, тѣмъ болѣе, что разработка этихъ матеріаловъ въ большинствѣ случаевъ будетъ нестись попутно съ изготавлениемъ круглого или пилепаго лѣса. Въ настоящее время цѣны на дрова въ Челябинскомъ районѣ сильно вздорожали и цѣпа на нихъ доходить до 23—24

¹²⁾ Необходимо отмѣтить, что Зауральское и Московское Лесоопромышленное Общество добиваются даже только одного продолженія Богословской желѣзной дороги на сѣверъ, безъ дальнѣйшаго выхода съ юга Бѣлоему морю, такъ какъ и въ этомъ случаѣ опѣ имѣли бы возможность выгодно эксплоатировать свои лѣса, въ частности, и для вывоза въ Архангельскъ.

руб. за куб. сажень; при стоимости привоза дровъ отъ ст. „Верхотурье“ до Челябинска (500 в.) около 13 руб. за куб. саж. (5,06 коп. съ пуда безъ дополнительныхъ сборовъ)¹³⁾ продажная цѣна леса Верхотурье составляетъ, такимъ образомъ, не менѣе 9—10 рублей за куб. сажень, заготовительная же стоимость составляетъ не выше 6—6,50 руб., такъ что прибыль предпринимателя выразится въ 3—3½ руб. на куб. сажень. При такихъ условіяхъ предѣльнымъ разстояніемъ перевозки, которое допускаютъ дрова (съ прибылью для предпринимателя въ 1½ руб. на сажень) по нормальному тарифу,¹⁴⁾ является 720 верстъ, такъ что втолѣтъ возможной оказывается отправка дровъ со всѣхъ станцій будущей дороги въ участкѣ отъ Верхотурья до 140—160 версты новой дороги (къ сѣверу отъ Надеждинского завода), т. е. для дачь Зауральского Общества, Московского Лесоопромышленного Товарищества и казенныхъ дачъ сѣверной части Верхотурского уѣзда.¹⁵⁾ Равнымъ образомъ возможной для всѣхъ этихъ мѣстностей является и отправка древеснаго угля для Средняго Урала,—примѣрио для района на 200 верстъ къ востоку и западу отъ ст. „Гороблагодатская“. Большинство Уральскихъ заводовъ имѣютъ теперь уголь не дешевле 4 р. 25 коп. за коробъ и охотно будутъ брать этотъ матеріалъ при цѣнѣ въ 4 руб. коробъ лесо станціи завода; а также какъ заготовительная цѣпа угля въ сѣверныхъ дачахъ будетъ не выше 2 р.—2 р. 15 к. за коробъ,¹⁶⁾ то, имѣя прибыль въ 50—75 коп. на коробъ, можно отправлять его въ специальныхъ вагонахъ, вмѣщающихъ не менѣе 35 коробовъ, на разстояніе до 500—600 верстъ, т. е. съ участка новой дороги на 110—200 вер. къ сѣверу отъ Надеждинского

¹³⁾ По действующему на Богословской и Пермской дорогѣ исключительному тарифу № 10, который выше нормального (4,53 коп. съ пуда).

¹⁴⁾ Чѣмъ коп. съ пудовъ на разстояніе свыше 600 верстъ.

¹⁵⁾ Въ приведенномъ расчетѣ не принято во внимание еще то, что съ удалениемъ къ сѣверу несомнѣнно уменьшается стоимостъ пополнения пилата, но это уменьшеніе можетъ не отразиться на уменьшении заготовительной стоимости дровъ изъ силу болѣе высокихъ платъ рубриками, въ почтовыхъ на первое время.

¹⁶⁾ Одна куб. сажень дровъ (стоимостью 6—6 р. 10 к.) дастъ около 3½ коробовъ угля, пережожъ стоитъ 30 коп. на коробъ.

завода, а съ усовершенствованіемъ погрузки и на большія разстоянія.¹⁷⁾ Во всякомъ случаѣ, при общемъ потребленіи на Уралѣ около 38 мілл. пуд. древесинаго угля можно ожидать къ поступлению на желѣзную дорогу пѣсколькихъ миллионовъ пудовъ этого груза.

Небезынтересно отмѣтить здѣсь также размѣры дѣйствительного грузооборота, который связанъ съ эксплоатацией лѣсныхъ материаловъ въ районѣ существующей Богословской желѣзной дороги, который, конечно, по запасамъ лѣсовъ несравненно болѣе района проектируемой вновь линіи. Какъ усматривается изъ прилагаемой при сомѣ сиравки, Богословская желѣзная дорога въ 1908 г. от发ила 5932 т. пудовъ лѣсныхъ строительныхъ материаловъ (въ доскахъ, бревнахъ и изнатахъ), 3899 т. пудовъ дровъ и 2118 т. пуд. древесного угля. Исключая изъ расчета перевозки въ мѣстномъ сообщеніи, какъ предназначенные почти исключительно для Богословскихъ заводовъ, — именно 1312 т. пудовъ дровъ и 1404 т. пудовъ древесного угля, — мы можемъ опредѣлить, что районъ дороги, обслуживаемый станціями Выя, Корелино, Верхотурье и Яляя, т. е. участкомъ въ 70 верстъ, таиль всего около 9233 т. пудовъ. Считая (также какъ и для района новой дороги) практическимъ райономъ Богословской дороги 20 верстную полосу, т. е. начиная его площадь примѣрио въ 1400 кв. верстъ (140.000 десятинъ) и принимая всю эту площадь всецѣло за лѣсную (каковой она въ дѣйствительности не является), съ содержаніемъ древесины также въ 30 куб. саж. на десятину (чего въ дѣйствительности не имѣется), — мы должны были бы предположить, что районъ Богословской дороги дастъ, при стоянкѣ оборотъ рубки, 1.400.·30 = 42.000 куб. саж., а за потерей 25% при разработкѣ около 31500 куб. саж. древесины или 7.875.000 пудовъ груза.

Такимъ образомъ дѣйствительныя перевозки по Богословской дорогѣ грузовъ, связанныхъ съ эксплоатацией мѣстныхъ лѣсовъ, на 15% выше тѣхъ размѣровъ, которые можно было ожидать по принято-

¹⁷⁾ При подсчетѣ этомъ нѣсколько замѣнено действующий тарифъ на древесный уголь, а именно расширенъ полоса тарификаціи по 6 коп. съ вагона и версты отъ 351 до 420 в. имѣетъ действующей отъ 351 до 453 в.

му пами способу полсчета, — причемъ здѣсь не учитывается потеря въ вѣсѣ древесины при выѣзкѣ угля, которая выше приняты въ 60—65%.

Если такимъ образомъ перевозки лѣсныхъ материаловъ, исчисленные здѣсь съ преувеличенной осторожностью, даютъ проектируемой дорогѣ достаточные доходы для покрытия эксплоатационныхъ расходовъ и платежей по строительному капиталу и тѣмъ самымъ оправдываютъ постройку ея съ чисто коммерческой точки зритія, — то вопросъ о размѣрахъ всѣхъ прочихъ перевозокъ дороги является уже второстепеннымъ. Однако, для выясненія общаго экономического значенія дороги надлежитъ освѣтить хотя бы вкратцѣ и вопросъ о поступлении на дорогу пѣкоторыхъ другихъ грузовъ района.

Таковыми грузами являются, прежде всѣго, сырье, вс помогательные материалы и продукты горнозаводской промышленности. Какъ уже сказано было выше, уральскій участокъ новой дороги имѣть пройти по богатѣйшимъ залежамъ желѣзной руды, поступление которой на дорогу для отправки на разные заводы Урала не возбуждаетъ никакихъ сомнѣй. Продажная цѣна на желѣзную руду (въ 50—53%) для заводовъ, входящихъ въ районъ средней части Пермской дороги, напр. Лысьвенскихъ (Шуваловыхъ), составляетъ по менѣ 10 коп. за пудъ, такъ что напр. Богословскій и Тагильскій Округа продаютъ свои руды по 6½—6½ коп. за пудъ юко ст. Надеждинской Заводъ и П. Тагиль, получая при этомъ прибыль свыше 2 коп. на пудъ руды.¹⁸⁾ При стоимости добычи руды на помѣнныхъ выше Сѣверныхъ рудникахъ, т. е. примѣрио въ 150—175 верстахъ отъ Надеждинского Завода, не выше 1,5—2 коп. за пудъ въ вагонѣ, предприниматель, прозавая руду юко станція назначенія по 9—9½ коп. за пудъ и имѣя прибыль 1½—2 коп. на пудъ, будетъ въ состояніи оплачивать за провозъ руды отъ 5½ до 6½ коп. за пудъ, значитъ, от发ять ее на разстояніе примѣрио отъ 530 до 650 верстъ, т. е. на заводы, расположенные на 200—300 верстъ къ востоку или къ западу отъ ст. Гороблагодатская. Размѣры этихъ отира-

¹⁸⁾ Отчетная стоимость желѣзной руды въ Богословскомъ округѣ составляетъ съ 1908 г.—3,87 коп. съ пуда.

вокъ легко могутъ быть доведены до 10—15 милл. пудовъ въ годъ, такъ какъ добыча рудъ въ теченіе многихъ лѣтъ не потребуетъ никакихъ сколько нибудь значительныхъ затратъ на специальное оборудование и проч.¹⁹⁾ Но какъ уже было отмѣчено выше, съ проведениемъ проектируемой дороги, вполнѣ вѣроятнымъ является возникновеніе на сѣверѣ Верхотурскаго уѣзда новыхъ чугуноплавильныхъ заводовъ, а значитъ, и поступленію на дорогу значительного количества для сбыта въ среднемъ Уралъ чугуна. Въ настоящее время многие заводы Урала, расположенные въ прикамскомъ участкѣ Пермской желѣзной дороги или на рекѣ Камѣ, покупаютъ чугунъ (передѣльный) по такимъ цѣнамъ, которая, за покрытіемъ провоза, очищаются цѣну лосо заводъ отправленія (Кушвинскій, Надеждинскій и др.) отъ 43 до 45 коп. за пудъ. Между тѣмъ себѣ стоимость чугуна на сѣверѣ Верхотурскаго уѣзда, при исчисленіяхъ выше стоимостяхъ рудъ 1 $\frac{1}{2}$ —2 коп. (пуд.) и древесного угля (2 р. 15 к. коробъ), должна быть, со всѣми расходами предпріятія, не свыше 23—24 коп. за пудъ,²⁰⁾ такъ что, продавая эту продуктъ ст. прибылью только 10 коп. съ пуда, т. е. 33—34 коп. за пудъ лосо станція отправленія, предприниматель можетъ отправить его на разстоянія до 1500—1600 верстъ, т. е. пріѣзжно на 1200 верстъ отъ Гороблагодатской, а, пар., franco ст. Лысьва можетъ дать его по 43—44 коп. пудъ. Но помимо сбыта передѣльного чугуна, районъ новой дороги, такъ же, какъ иѣхъ, которые изъ существующихъныѣ на Уралѣ заводовъ, получитъ возможность вывозить на дальняя разстоянія специальные (мягкіе, ковкіе) древесно угольные чугуны, въ частности экспорттировать эти продукты, также какъ специальные сорта желѣза (листовое), за-раницу, тѣ спросъ

¹⁹⁾ Импр. на одинъ изъ рудниковъ въ группѣ Сѣверныхъ лежитъ более 10 лѣтъ свыше 50 милл. пудовъ уже добитой желѣзной (60%) руды.

²⁰⁾ Печовая стоимость чугуна въ Надеждинскомъ заводѣ за 1908 г. опредѣлилась въ 29,69 коп. съ пуда и составлялась изъ стоимости руды и флюсовъ—6,33 коп., угля—17,61 коп. (при стоимости короба свыше 3 руб.), платт рабочимъ и служащимъ—3,40 коп., общихъ расходовъ—2,35 коп. Въ специальномъ чугуноплавильномъ заводѣ на Сѣверныхъ рудникахъ эти расходы будутъ: стоимость руды и флюсовъ—3 $\frac{1}{4}$ коп., угля—12,25 коп., платт рабочимъ и служащимъ—5 коп. (новысятся на первое время), общие расходы—2 $\frac{1}{2}$ —3 $\frac{1}{4}$ коп., всего 23—24 коп.

на уральской металль, благодаря его высокимъ качествамъ, постоянно возрастаетъ. Въ настоящее время экспортъ названныхъ продуктовъ съ Урала за-границу ведется пока въ малыхъ размѣрахъ, что объясняется, какъ возрастаніемъ себѣ стоимости основныхъ полупродуктовъ и сырья на большинствѣ заводовъ, такъ и удаленностью крупнейшихъ заводовъ отъ портъ Балтийского моря. Съ проведениемъ проектируемой дороги оба эти обстоятельства устраниются, такъ какъ съ одной стороны явится возможность имѣть болѣе дешевыя руды, чугунъ и т. д., съ другой стороны заводы Урала получать непосредственный выходъ къ морскому порту въ Архангельскѣ съ сокращеніемъ желѣзодорожного разстоянія (по сравненію съ разстояніемъ до ближайшаго Балтийскаго порта—Петербурга) не менѣе какъ на 700—850 верстъ, т. е. съ удешевленіемъ провоза до порта минимумъ на 5—6 коп. съ пуда.

Другими горнозаводскими грузами проектируемой дороги являются сѣрные колчеданы, добыча коихъ въ Печорскомъ районѣ только ожидаетъ удобныхъ путей сообщенія, а также мысльные руды, наличность залежей коихъ въ бассейнѣ верхней и средней Печоры не подлежитъ никакому сомнѣнію.²¹⁾ Въ частности получение сѣрныхъ колчедановъ въ районѣ дороги представляется обстоятельствомъ весьма благоприятнымъ для развитія здѣсь целлюлозного производства, связанныго съ потребленіемъ сѣрной кислоты²²⁾.

Наконецъ, огромное количество грузовъ разматриваемой здѣсь категоріи даютъ проектируемой дорогѣ нефтяные промыслы въ районѣ р. Ухты. По отзывамъ лицъ, изучавшихъ этотъ районъ для выясненія его промышленнаго значенія²³⁾, количество нефти, которое можетъ быть получено съ десятины нефтеносной пло-

²¹⁾ Изслѣдователь Цыллемскихъ мѣдныхъ мѣсто-рождений Бартеневъ дѣлаетъ расчетъ, согласно которому въ 50 милл. пуд. рудной глины, залегающей въ изслѣдований имъ площи, содержится около 1.600.000 пуд. мѣди (анализъ руды даѣтъ содержание мѣди 5,2%). См. кнг. Удинцева „Печора и Кама“, стр. 32 и 5, а также кнг. Безсонова, стр. 68.

²²⁾ Целлюлозные заводы Сѣверной Россіи издаютъ сѣрный колчеданъ черезъ Архангельскъ изъ Испании.

²³⁾ См. „изслѣдование водныхъ путей Ухтинскаго района“ тж. П. Попова (1908 г.) стр. 28.

щади, опредѣляется въ 4 милл. пуд.;²⁴⁾ въ зависимости отъ этого, общіе запасы нефти во всемъ нефтепосыпомъ районѣ Ухты, опредѣляемомъ не менѣе какъ въ 1000 кв. верстъ, исчисляются въ такихъ количествахъ, которыхъ будетъ достаточно для добычи по 250 милл. пуд. въ годъ въ теченіе 400 лѣтъ. Конечно, было бы преждевременно утверждать (какъ это дѣлается нѣкоторыми промышленниками на Ухте), что Ухтинская нефть въ самомъ близкомъ будущемъ „завоюетъ всесмѣрный рынокъ и не станетъ даже считаться съ условиями добычи и транспортированія Бакинской нефти или Американского керосина“;²⁵⁾ по поступлѣнію на проектируемую дорогу нѣсколькоихъ десятковъ миллионовъ пудовъ нефти и ея производныхъ съ Ухтинского района, немедленно послѣ начала его промышленной эксплоатации, съ одной стороны, для надобностей Уральскихъ заводовъ и Сибири, съ другой стороны—для вывоза за границу,—врядъ ли теперь подлежитъ сомнѣнію. Въ самомъ дѣлѣ, болѣе благопріятныя условія залеганія Ухтинской нефти (меньшая глубина) по сравненію съ Бакинской заставляютъ предположить и болѣе низкую стоимость добычи нефти въ разсматривающемъ районѣ,—каковая и опредѣляется мѣстными промышленниками не выше 12—14 коп. за пудъ, такъ что даже при равной стоимости доставки нефти Ухтинской и Бакинской до мѣстъ потребленія первая должна вытѣснить вторую. Между тѣмъ стоимость перевозки нефти и керосина отъ Баку до главнѣйшихъ центровъ Урала и Сибири—напр. Екатеринбурга и Челябинска—включаетъ въ себя расходы по водной доставкѣ (Каспийскому морю, Волгѣ, Камѣ)—9 коп. съ пуда и железнодорожный фрахтъ Пермь—Екатеринбургъ (около 330 верстъ по окончаніи спрямительной дороги)—5,76 и 18,48 коп. и Пермь—Челябинскъ (около 560 верстъ)—8,00 и 22,02 коп., а всего съ расходами по перегрузкѣ съ воды на железнодорожную дорогу, подачей цистернъ на вѣтви и проч. (1 коп.)—выразится въ 15,76—18,00 коп. съ пуда нефти и въ 28,48—32,02 коп. съ пуда керосина; прямая же железнодорожная доставка отъ Ухты до Екатеринбурга (около 960 в.) будетъ сто-

ить 11,94 и 26, 10 коп., а до Челябинска (около 1190 в.)—14,80 и 30, 27 коп. съ пуда, т. е. для нефти на $3\frac{1}{4}$ —4 коп., для керосина на $2\frac{1}{2}$ коп. съ пуда дешевле, нежели отъ Баку. Помимо этого для отправки Ухтинской нефти въ районѣ Западной Сибири явится возможнымъ и болѣе дешевый путь, а именно передача нефти съ проектируемой дороги на примыкающія къ ней при пристаніи верхнихъ рѣкъ Обского бассейна, именно на Филькинскую пристань по р. Сосьвѣ (гдѣ начинается правильный навигаціонный путь) и даже на Ивдельскую или другую пристань на р. Лозувѣ, съ дальнѣйшей водной отправкой въ Омскъ, Семипалатинскъ, Навлодаръ, Томскъ, Барнаулъ и т. д., причемъ пробѣгъ нефти по желѣзной дорогѣ составитъ 600—480 верстъ. Равнымъ образомъ, доставка нефти и производныхъ ея отъ Ухты до Архангельска (около 600 в.) и отъ посѣдняго до Апглии и ближайшихъ сосѣднихъ съ ней странъ континента должна, при ироющихъ равныхъ условіяхъ, обходиться дешевле, нежели отъ Баку черезъ Батумъ, ибо съ одной стороны разстояніе Ухта—Архангельскъ будетъ короче разстоянія Баку—Батумъ, съ другой стороны—морской перѣѣздъ Архангельскъ—Лондонъ вдвое короче кругового перѣѣзда Батумъ—Лондонъ.

Не подлежитъ, однако, никакому сомнѣнію, что развитіе въ районѣ дороги крупнаго лѣсного и горнаго (въ самомъ широкомъ смыслѣ слова) промышленности, помимо непосредственнаго привлечения на дорогу грузовъ въ видѣ продуктовъ производства, вызоветъ значительныя перевозки по грузамъ *потребительного характера*. Уже въ настоящее время, несмотря на всѣ благопріятныя условія для сельско-хозяйственной культуры, констатируемыя и специальными правительственными экспедиціями,²⁶⁾—районъ дороги живеть почти исключительно привознымъ хлѣбомъ, размѣры же мѣстнаго потребленія хлѣба, съ появленіемъ новаго населенія, вызванаго упомянутыми выше промышленными, копечно, значительно увеличиваются, а, значитъ, и повышаются количества хлѣбныхъ перевозокъ по крайней мѣрѣ на первое время, пока на мѣстѣ не разовьется въ достаточной мѣрѣ самостоятельная земледѣльческая культу-

²⁴⁾ См. также Журналъ Особаго Совѣщенія отъ 14 ноября 1907 г.

²⁵⁾ См. записку инж. Бытобородова.

²⁶⁾ Отчетъ объ экспедиціи г. Соколова.

ра. Рядомъ съ этимъ, подлежащее оборудование нефтяныхъ и золотыхъ присковъ, мѣдныхъ и желѣзныхъ рудниковъ, а тѣмъ болѣе образование новыхъ металлургическихъ предприятий въ районѣ дороги вызоветъ перевозки соответствующихъ материаловъ (главнымъ образомъ, специальныхъ видовъ желѣза²⁷⁾, машинныхъ частей, инструментовъ и проч.) какъ съ Уральскихъ заводовъ, такъ и изъ Архангельска. Само собой разумѣется, что такого рода потребительные грузы не могутъ быть учтены въ настоящемъ времени даже предположительно и исчисление ихъ можно дѣлать лишь по аналогии съ размѣрами потребленія въ однородныхъ районахъ. Равнымъ образомъ, трудно опредѣлить размѣры разнаго рода мѣстныхъ грузовъ, связанныхъ съ мелкими промыслами района—дичи, рыбы, кожи и т. д.,²⁸⁾—для сбыта коихъ въ лучшіе рѣпки (въ частности за-границу) проектируемая линія открываетъ быстрый и болѣе дешевый путь.

Не вдаваясь въ дальнѣйшія подробности для выясненія огромнаго мѣстнаго значенія проектируемой линіи,—переходимъ къ общимъ соображеніямъ обѣ съ транзитномъ значеніи.

Проектируемая дорога представляетъ собой *кратчайшій и наилучшій путь, связывающій великую Сибирскую желѣзную дорогу съ практическими рабочающими морскими портами.*

Существующій путь изъ Котласской пристани, при желѣзоподорожномъ разстояніи отъ Челябинска до Котласа въ 1513 верстъ, а послѣ окончанія сибирской линіи Нермь-Екатеринбургъ—примѣрно въ 1400 верстъ, приводить главный сибирскій грузъ—хлѣбъ—къ рѣчному порту, откуда товаръ долженъ пойти на судахъ до Архангельска, неся фрахтовые расходы не менѣе 5 коп. съ пуда и подвергаясь лишней перегрузкѣ и задержкамъ на рѣчномъ пути. Между тѣмъ проектируемая линія соединяетъ Сибирскую дорогу непосредственно съ Архангельскомъ; хотя желѣзоподорожное

²⁷⁾ Необходимо имѣть въ виду, что Быку является крупнѣйшимъ потребителемъ листового (резервуарного) желѣза.

²⁸⁾ Необходимо, однако, отмѣтить, что уже въ настоящее время товарооборотъ между однимъ линіи Нечорскими и Чердынскими районами, который съ постройкой проектируемой линіи въ значительной степени войдетъ въ оборотъ дороги, выражается въ 1—1½ милли. пудовъ.

разстояніе отъ Челябинска до Архангельска (около 1820—1850 верстъ) и превышесть разстояніе Челябинскъ—Котлассъ на 400 верстъ, по провозной платѣ до Архангельска, съ аналогичнымъ примѣненіемъ действующаго пынѣ тарифа, превысить плату до Котласа небольше какъ 4½—5 коп., т. е. доставка сибирскаго хлѣба изъ Сибири чрезъ Челябинскъ-Архангельскъ будетъ все же дешевле доставки черезъ Котлассъ, не говоря уже о томъ, что она окажется предпочтительной по большей быстротѣ и регулярности. Въ зависимости отъ этого можно съ полной вѣроятностю предположить, что проектируемая дорога привлечетъ на Архангельскъ не только всѣ хлѣбные грузы, вывозимые пынѣ Сибирской желѣзной дорогой черезъ Котлассъ (въ количествѣ около 6—7 милл. пуд. ежегодно), но значительно усилить общіе размѣры хлѣбнаго экспорта въ Бѣломорскому направлению. Необходимо имѣть въ виду, что ежегодные чистые остатки хлѣбовъ въ районѣ Западной и Степной Сибири въ годы урожая уже пынѣ достигаютъ 40—45 милл. пудовъ; экспортъ этихъ остатковъ представляется хозяйственномъ необходимымъ, по при охранѣ сельского хозяйства Европейской Россіи отъ конкуренціи сибирскаго хлѣба, поставленной въ основу нашей тарифной политики (разрывъ тарифа въ Челябинскѣ),—опыт возможенъ почти исключительно въ направлении заграницу, для чего проектируемая дорога, какъ уже сказано, создастъ наиболѣе благопріятныя условія. Съ развитіемъ же переселенческаго дѣла въ Сибири и съ расширениемъ въ ней площади зананекъ, конечно, будутъ неуклонно увеличиваться и размѣры хлѣбнаго экспорта, въ особенности поѣхъ осуществленія сѣти Южно-Сибирскихъ и Тюмень-Омской желѣзныхъ дорогъ.

То же самое слѣдуетъ сказать и относительно другого отпускаемого продукта Западной Сибири—масла. Вывозъ его за границу (въ Англию и прочія страны) направляется исключительно чрезъ Балтийскіе порты, разстояніе коихъ отъ главнаго отправочнаго центра—Кургана—составляетъ: Петербурга—2548 в., Ровеля—2913 в., Виндавы—3202 в., Риги

3043 в. Экспортъ масла чрезъ Котлассъ не имѣетъ мѣста въ силу медленности доставки, въ связи съ рѣчнымъ транспортомъ по С. Двинѣ, перегрузокъ и т. д.

Междѣ тѣмъ съ постройкой проектируемой линией маслодѣлъ Западной Сибири получать возможность отправлять маєло почти въ теченіе $5\frac{1}{2}$ мѣсяціевъ (когда открыть фактически Архангельскій портъ), на желѣзодорожное разстояніе, прямѣрно, лишь въ 2050—2080 верстъ отъ Кургана, т. е. съ уменьшеніемъ тарифного разстоянія противъ Петербургскаго порта не менѣе какъ на 500 верстъ, противъ Ревеля—на 900 в., Риги—980 в. и противъ Виндавы на 1180 верстъ, или съ удешевленіемъ провоза соотвѣтственно на 8—22 коп. съ пуда.

Существующюю (1908 г.) размѣры экспорта масла таковы: на Петербургъ 634 т. пуд. на Ригу—1048 т. пуд., на Виндаву 1583 т. пуд., а всего 3265 т. пуд.

Согласно только что сказанному можно ожидать, что около половины этого количества поступитъ на проектируемую линию, не говоря уже о томъ, что удешевленіе доставки масла вызоветъ увеличеніе общихъ размѣровъ его экспорта. Наконецъ, несомнѣнныи представляется привлеченіе новой дорогой прочихъ продуктовъ скотоводства Западной Сибири—сала, кожъ, отчасти персти и т. д., также какъ и соотвѣтственно увеличеніе существующихъ нынѣ перевозокъ этихъ продуктовъ.

Если, такимъ образомъ, проектируемая линія дѣлаетъ Архангельскъ вывознымъ портомъ Западной Сибири, то само собой разумѣется, что и ввозъ заграниценныхъ продуктовъ въ Сибирь, поскольку быть для нея необходимъ, будетъ производиться преимущественно черезъ Архангельскъ, а это обстоятельство дастъ новой дорогѣ хотя и не массовый, но цѣнійный въ тарифномъ отношеніи грузъ, притомъ въ направлениі наименѣй загруженности.

Однако, важное транзитное значеніе проектируемой дороги обуславливается не только созданіемъ черезъ ся посредство ближайшаго вывоза къ морю для Сибирской дороги, но и связью ея съ водными путьми Западной Сибири. Какъ было уже упомянуто выше, рассматриваемая дорога соприкасается съ системой Оби на такъ называемой Филькинскій пристани на рѣкѣ Сосѣвѣ, притокѣ Тав-

ды,²⁹⁾ а также на Ивдельской пристани на р. Лозувѣ (притокѣ той же Тавды), причемъ разстояніе первой отъ Архангельска будить около 1230—1250 верстъ, второй—1050—1100, т. е. на 250—400 верстъ менѣе разстоянія отъ Тюмени (Туры) до Котласа (1592 в.). Несмотря на то, что условія навигаціи по верхнимъ рѣкамъ Обскаго бассейна, въ особенности по Лозувѣ, не вполнѣ благопріятны и что посему полное использование помянутыхъ пристаней въ теченіе всей навигаціи нельзѧ считать пока безспорнымъ, — все же чрезъ ихъ посредство поступитъ на дорогу значительное количество грузовъ (хлѣба, кожи и т. д.), въ особенности изъ Семипалатинскаго, Павлодарскаго, Барнаульскаго и Війскаго районовъ, которые въ настоящее время, благодаря дальности желѣзодорожнаго разстоянія, лишиены возможности вывозить избытки своихъ хлѣбовъ, — и далѣе, съ развитиемъ судоходства въ верховьяхъ Иртыша и Оби, изъ пограничныхъ мѣстностей Сѣверо-Западнаго Китая. Во всякомъ случаѣ, проектируемая дорога значительнымъ образомъ усиливаетъ значеніе другихъ Западно-Сибирскихъ перевальныхъ пристаней и прежде всего Тюмени, приближая ихъ къ морскому порту.

Не слѣдуетъ, конечно, упускать изъ виду единственнаго соревноваго затрудненія, съ коимъ встрѣтится осуществленіе рассматриваемаго здѣсь проекта,—малой заселенности района дороги. Но не подлежитъ сомнѣнію, что затрудненіе это чисто временное. Привлеченіе извѣдь рабочихъ рукъ на самую постройку желѣзной дороги уже усилить контингентъ рабочихъ для лѣсного, горнаго и проч. промысловъ района, тѣмъ болѣе, что для первого изъ нихъ Усть Сысольскій уѣздъ Вологодской губ. имѣеть наиболѣе подходящее населеніе—Зырянъ, уходящіхъ ежегодно въ количествѣ 10—15 тысячъ человѣкъ на лѣсную заготовки Уральскихъ горныхъ Округовъ. Засимъ имѣются полныя основанія утверждать, что районъ дороги можетъ быть заселенъ и въ чѣмъ земледѣльческихъ, ибо, по свидѣтельству многихъ знатаковъ края и по даннымъ, добытымъ специальными исследователями, земледѣліе здѣсь вполнѣ возможно при условіи примѣненія болѣе

²⁹⁾ Не слѣдуетъ сомнѣваться, что Сосѣву съ таѣжъ называемой Сѣверной Сосѣвой, непосредственно впадающей въ Обь и проходящей уже по тѣмъ

совершеннѣхъ способовъ обработки земли. Между прочимъ, въ 1908 г. начаты специальная работы по изслѣдованию въ восточной части Вологодской губерніи казенныхъ земель, пригодныхъ для заселенія, особой экспедиціи отъ Главнаго Управления Землеустройства и Земледѣлія, которыми продолжаются и въ текущемъ году и результаты которыхъ подтверждаютъ только что сказанное.³⁰⁾ Равнымъ образомъ, удобными для заселенія признаны тѣмъ же Главнаго Управлениемъ и некоторые безлюдныя нынѣ мѣстности Восточного Урала, входящія въ районъ дороги,—папр. берега Лозывы, гдѣ уже имѣются отводы нересоленическихъ участковъ приблизительно на 30.000 человѣкъ. Не нужно, паконецъ, забывать, что южная часть Печорского края по почвеннымъ и климатическимъ условіямъ имѣетъ значительное сходство съ Шепокурскимъ уѣзdomъ, какъ известно производящимъ одинъ изъ лучшихъ въ мірѣ сортовъ льна, а рѣчные долины всей вообще Вологодской и части Архангельской губерніи представляютъ превосходныя условія для развитія луговодства и молочного хозяйства.³¹⁾

На основаніи вышеизложенныхъ предварительныхъ соображеній нельзя притти къ никакѣдѣющимъ заключеніямъ.

I) Восточно-Уральско-Бѣломорская желѣзная дорога имѣть важное государственное и народнокознѣственное значеніе, обслуживая огромный, богатый по природѣ, край, нынѣ почти вовсе не эксп

³⁰⁾ См. цитир. выше брошюру инж. Попова, стр. 25 и отчетъ экспедиціи П. И. Соколова, а также книгу Безсонова „Путешествіе по Вологодской губ.“ 1909 г.

³¹⁾ Много данныхъ по этому вопросу содержится книги Безсонова.

плоатируемый и вполнѣ пригодный для колонизации. Въ частности, дорога создаетъ, съ одной стороны, улучшеніе хозяйства въ Уральскомъ Горнозаводскомъ районѣ и, съ другой стороны, выводить на заграничный рынокъ массу новыхъ цѣнностей, включеніе коихъ въ товарооборотъ не можетъ не отразиться благоприятно на нашемъ торговомъ балансѣ.

II) Восточно-Уральско-Бѣломорская желѣзная дорога даетъ съверному Приуралью и Западной и Степной Сибири практическій выходъ къ морскому порту и морскому пути, которые указываются и природными, и историческими тяготѣніемъ нашего Сѣвера къ Бѣлому морю,—и, между прочимъ, соединяется попутно также судоходными рѣками Обского и Нечерского бассейновъ.

III) Съ точки зреінія чисто финансовой Восточно-Уральско-Бѣломорская желѣзная дорога представляется предирѣтвіемъ высоко рентирующимъ потребный для ея сооруженія капиталъ, притомъ съ первыхъ же лѣтъ эксплоатациі.

IV) Съ точки зреінія интересовъ казны постройка Восточно-Уральско-Бѣломорской желѣзной дороги является безусловно желательной, такъ какъ, помимо создания въ пустующемъ нынѣ краѣ новыхъ объектовъ и источниковъ обложнія, она даетъ непосредственное и притомъ весьма значительное *увеличеніе казенныхъ доходовъ*, съ одной стороны, по лѣсной и горной части, съ другой стороны по казеннымъ земельнымъ дорогамъ (главнымъ образомъ Сибирской и Пермской), для коихъ проектируемая дорога создаетъ очень много новыхъ грузовъ, притомъ имѣющихъ слѣдовать въ направлении пакетибо питейнаго движения.

В. Н. Вольтманъ.

По поводу Обь-Архангельской желѣзной дороги.

(Мнѣніе инженера В. Вѣлобородова*).

1. Желѣзная дорога отъ устьевъ Оби

* По поводу проведения Обь-Архангельской желѣзной дороги инженеръ В. Вѣлобородова не можетъ причислить себя къ сторонникамъ этого направления, даже больше того: онъ заявляетъ себѣ положительными противникомъ этой дороги по

къ морскому порту очевидно нужна посоображеніямъ, которыми мы называемъ дословно изъ письма г. Вѣлобородова на имя г. предсѣдателя правленія А. О. И. Р. С., причемъ г. Вѣлобородову статья М. В. Перешикова на № 6 известій не была известна.

Ред.

тому, что самое устье Оби весьма трудно проходимо: путь такого времени года, когда это устье, а затѣмъ и Карское море у береговъ Ялмала были бы навѣрно свободны отъ льдовъ, которые по волѣ вѣтра могутъ и совсѣмъ не открыть проходъ судамъ къ обскому устью въ теченіе всего лѣта. Но этой причинѣ обширнѣйшій бассейнъ Оби, а по упорядоченіи Оби Енисейскаго канала и весь средній и верхній бассейны Енисея проидають совершенно безыодно для торговли и цивилизациіи края, если не считать мелкихъ мѣстныхъ отправою, которая совершина по ничтожны въ сравненіи съ потребностями населенія и съ физическою возможностью удовлетворенія этихъ потребностей путемъ отправки безчисленныхъ водныхъ каравановъ по обширнымъ воднымъ бассейнамъ Оби и Енисея.

2. Если нужна въ Нечорскомъ краѣ дорога, то уже никакъ не къ Архангельску, т. к. она должна въ первую голову удовлетворять въ самой широкой мѣрѣ потребности въ перевозкѣ на короткомъ разстояніи отъ Оби къ морю огромнѣйшихъ товаровъ добывающей промышленности Сибири. Безчисленные караваны грузовъ тронутся по Оби внизъ къ выходу въ море въ тотъ самый моментъ, какъ только будетъ созданъ или найденъ выходъ изъ Обской губы, замкнутой сей-часъ льдами Карского моря и полной инерціей государственного механизма России.

3. Повторяю, выходъ къ морю естественно долженъ быть выбранъ въ кратчайшемъ направлениі. Этому требованію и удовлетворяетъ проектъ Е. К. Кнорре, съ которымъ, однако, нельзя согласиться только въ частностяхъ, а именно иже-перѣ Кнорре направляетъ свою желѣзную дорогу къ лучайному пункту Нечорскаго морскаго берега, къ проливу между островомъ Варандеемъ, оставляя въ стопѣ Нечорское устье. Въ свое время въ комиссіи по новымъ дорогамъ, когда обсуждался вопросъ обѣ устроительствѣ этой дороги, я возражалъ о неудобствахъ для края примыкать желѣзной дорогой къ нустициальному и малопригодному берегу противъ острова Варандея, оставляя втуинъ Нечорское устье, и тѣмъ обрекать на бездѣйствіе рѣку Нечору, единственній водный путь Нечорскаго края.

Кромѣ того желѣзная дорога инженера Кнорре пересѣкаетъ р. Уссу въ верховь-

яхъ и не дозволяетъ громоздкимъ грузамъ по переходѣ Уральскаго хребта выйти на воду и окончить свой путь до борта океанскаго парохода водой по Уссѣ и Нечорѣ. Это обстоятельство недопустимо, потому что оно уменьшитъ пропускную способность этого тракта и искусственно удержитъ перевозку такихъ малопѣнныхъ и громоздкихъ товаровъ какъ лѣсъ, руда, уголь, графитъ и проч. Для желѣзной дороги вполнѣ будетъ достаточно перевозки хлѣба, масла, шерсти, мяса и проч., которыхъ и безъ громоздкихъ грузовъ изъ Сибири пойдетъ столь огромное количество, что одноколейной дорогѣ на этомъ протяженіи лишь впору будетъ съ ними управляться.

Пеходи изъ этихъ соображеній, необходимо притти къ убѣждѣнію, что пересѣчъ Уссы слѣдуетъ ниже пороговъ у горы Адакъ, въ той ся части, которая въ естественномъ состояніи, безъ всякихъ искусственныхъ улучшеній всегда способна не только къ сплавному, но и къ взвѣдному судоходству. Наконецъ, третья причина почему нельзѣ согласиться съ выходомъ дороги къ Варандейскому берегу указана А. В. Журавскимъ и заключается въ постепенномъ и быстромъ обмелѣніи океана въ этомъ районѣ не только въ отдѣлениї времени, но даже и на людской памяти. Если эту послѣднюю причину возможныхъ осложненій въ постройкѣ будущей дороги естественѣе всего предвидѣть самому предпринимателю, то первая двѣ—выходъ жел. дор. къ устью Нечоры и пересѣченіе Уссы въ ея судоходной части должны безкапечно заботить мѣстныхъ Нечорскихъ жителей и въ частности Общество для изученія Русскаго Сѣвера, конечно, желающаго пайти общее, объективное рѣшеніе, не преслѣдующее какихъ либо личныхъ интересовъ случайного предпринимателя, озабоченнаго лишь личною выгодою.

Инженеру Кнорре можетъ быть и естественно, па первое время, заботиться о наибольшихъ выгодахъ, которыя захлопчались бы въ болѣе длинномъ пробѣгѣ груза по всей линіи, а не по $\frac{1}{3}$ ся, какъ было бы при пересѣченіи Уссы въ судоходной ея части: выгодиѣ, конечно, затратить деньги въ меньшемъ количествѣ па Варандейскій портъ, чѣмъ на улучшеніе устья Нечоры, которое должно обойтись значительно дороже. Выгодиѣ построить жел. дорогу покороче къ Варандою, ибо

до Нечорского залива она верстъ на 50 должна быть длине. Да не посѣтуетъ многоуважаемый Евгений Карлович Кнорр, что приходится разобличать его коммерческіе секреты, но если онъ хо рошенько подсчитаетъ условія постройки дороги, онъ увидитъ, конечно, что очень, очень скоро, тотчас же вслѣдъ за окончаніемъ постройки дороги, окажется, что къ Нечорѣ примыкатъ выгоднѣе и правильнѣе, несмотря наѣсколько большія первона чальная затраты. Другой совершилъ вопросъ—какъ примыкать желѣзной дорогѣ къ Нечорѣ? Можетъ быть въ видахъ пѣкоторыхъ морскихъ неудобствъ Нечор ской губы и общему всему сѣверо востоку Европейской Россіи (но Журавскому) стремленію къ обмеленію береговъ не будетъ ли удобнѣе примкнуть желѣзной дорогѣ къ рѣчному берегу Нечоры новыи Устья въ томъ мѣстѣ, гдѣ фарватеръ очень глубокъ и затѣмъ уже путемъ проведенія морского канала къ Колоколковскому берегу дать выходъ изъ Нечоры къ тому мѣсту Ледовитаго океана, гдѣ уже писелько не страшны льды Карского моря. Судя по морской картѣ Сѣвернаго Ледовитаго океана, это предположеніе не пепсполнимо и длина канала не превзойдетъ 30 верстъ черезъ всю дельту отъ главнаго русла Нечоры. Вирочемъ, болѣе подробно изслѣдоватъ этотъ вопросъ составило бы дальнѣйшую задачу Объ-ва изученія Русскаго Сѣвера. Съ этимъ вопросомъ предварительно могла бы ознакомиться та же самая экспедиція, которая, подъ начальствомъ А. В. Журавскаго, на-дняхъ*) выѣзжаетъ изъ Архангельска для обслѣдованія сѣверныхъ частей Нечорскаго Края. Это хотя бы пѣбѣглое ознакомленіе съ топографическими условіями Нечорскаго устья было бы крупнымъ шагомъ впередъ по пути разре шенія желѣзодорожнаго вопроса, т. к. одною изъ причинъ промедленій въ устройствѣ дороги именно и служить боязнь г. Кнорре столкнуться съ непреодолимыми трудностями и очень крупными расходами по устройству порта какъ въ Барандѣ, такъ и на Нечорѣ. Такимъ образомъ, какъ ни желательно, можетъ быть, городу Архангельску получить примыкающую же лѣзную дорогу, мысль эту надо оставить въ виду полной несостоятельности этого

*) А. В. Журавскій уѣхалъ изъ Архангельска на Нечору въ срединѣ мая, а спустя нѣсколько дней получено изъ Архангельскѣй настоящее письмо г. Вѣлобородова.

Ред.

направленія. Оставляя даже въ сторонѣ всѣ вымѣсанныя выше соображенія, стоитъ только поставить вопросъ съ обывательской точки зренія: что же собственно стала бы вывозить въ Архангельскъ такая дорога съ пизоевъ Обь—лѣсъ, рыбу, дичь, хлѣбъ? За исключениемъ послѣдняго то же самое имѣется и въ ближайшихъ окрестностяхъ Архангельска, а для хлѣба не все равно дѣлать ли пробѣгъ на рельсахъ 500 или 1300 верстъ, до устьевъ Нечоры или до Архангельска. Это очевидно. Лишнія 800 верстъ пробѣга груза выражаются въ количествѣ результатѣ увелѣченіемъ на 10 к. стоимости провоза каждого пуда груза, считая даже по самому пизкому тарифу. Стоимость же морскихъ фрахтовъ изъ Лондона до Архангельска и до Печорскаго устья, вѣроятно, будетъ одинакова, если упорядочить подходъ къ берегу въ Нечорской губѣ расчисткою морского канала отъ Гуляевскихъ каменъ и постановкою на нихъ солидныхъ постоянныхъ огней и створныхъ знаковъ. А какая же особенность удобства могла бы дать Архангельскъ вывозимому изъ Сибири хлѣбу за оплату его лишнимъ гринвичкомъ съ пуда за пробѣгъ по желѣзной дорогѣ. На считая даже очень многихъ береговыхъ неудобствъ Архангельска, какъ порта, а также и неудобнаго подхода къ нему по Маймакѣ для крушныхъ и многочисленныхъ пароходовъ, очистка отъ весеннихъ льдовъ горла Бѣлаго моря наступаетъ въ иные годы мѣсяцемъ позже, чѣмъ на берегу открытаго океана въ тѣхъ же или даже болѣе высокихъ широтахъ.

Мнѣ думается, что первопачальная мысль о проведеніи этой дороги принадлежитъ изслѣдователю Сѣвернаго края глубокоуважаемому А. В. Журавскому*). Въ его статьяхъ периодически помѣщающіхъ въ „Повомъ Времени“, эта мысль проводилась имъ неоднократно и одна изъ статей его была даже цѣлѣкомъ посвѣщена вопросу о проведеніи этой дороги**).

*) Мы думаемъ иначе, если рѣчь пдетъ объ Обѣ-Архангельской ж. д., о которой напоминала въ № 6 Извѣстій статья М. В. Неренишева.

Ред.

**) Направленіе желѣзной дороги предложеніемъ А. В. Журавскимъ не столько отличается отъ направлений, предлагаемаго М. В. Неренишевымъ, что первое направленіе мы не называемъ, какъ это видно изъ карты Обѣ-Архангельской ж. д., заимствованной изъ настоящей статьи, какъ о Обѣ-Архангельской ж. д. удержано памъ потому что г. Вѣлобородовъ въ своемъ письмѣ говоритъ о Обѣ-Архангельской ж. д.

Ред.

Руководствуясь вышеизложенными соображениями, я бы не счел чрезвычайно смѣрдымъ посовѣтывать А. В. не заниматься столь неблагодарнымъ трудомъ, совѣтъ не относящимся къ области его изслѣдований. Насколько интересны, новы и по учительны его наблюденія въ области науки о природѣ, насколько искусственны и невѣры его выводы о постройкѣ Обь—Архангельской дороги, решительно ни для кого не нужной. Дорога эта не нужна для Сибири, не удовлетворить и Печорскаго края, ибо не дастъ ему близкаго и удобнаго морскаго порта для сбыта произведеній края, которымъ дешево и съ удовѣствомъ могутъ быть вывезены лишь рѣкою Печорою.

Разобщенность Печорскаго края съ производительными и потребительными центрами Россіи отъ проведения Обь—Архангельской дороги не уменьшится. А равно и многія произведенія края останутся совсѣмъ не вывезенными, если не связать Печорскій край съ центромъ Россіи доступными путями сообщенія: водными для громоздкихъ и малоцѣнныхъ грузовъ и желѣзодорожными для пассажирскаго сообщенія и провоза срочныхъ и болѣе цѣнныхъ перевозокъ. При настоящемъ положеніи дѣла нельзѧ и мечтать еще о такой роскоши; но какъ къ цѣль, которой должно стремиться, я бы замѣтилъ слѣдующій планъ устройства сообщеній.

Прежде всего,—портъ въ устьяхъ Печоры, хотя бы временный, съ безопасностью проходомъ черезъ Гуляевскіи камни для крупныхъ морскихъ пароходовъ съ осадкою не менѣе 24 футъ, а лучше даже до 28. Затѣмъ проведеніе Полярной дороги г. Кипорре съ измѣненіемъ, о которомъ было говорено выше. Обслуживая всю западную и среднюю Сибирь путь вывоза, хотя бы только сибирскаго хлѣба—(черезъ пѣсколько лѣтъ благодаря массовому переселенію въ Сибири отъ хлѣба некуда будетъ дѣваться) эта дорога подниметъ и Печорскій край, давъ ему выходъ въ заграницу направлений. Для полнаго развитія края, для упроченія переселенія въ него и для достиженія въ немъ хотя бы части тѣхъ перспективъ, которыхъ нарисовалъ для него А. В. Журавскій въ смыслѣ „реванша за Манчурію“ путемъ заселенія и культурноразвитія обширныхъ сѣверныхъ луговыхъ пространствъ—необходима дорога отъ Котласа черезъ Ухтинскія нефтяныя мѣ-

сторожденія съ продолженіемъ въ сѣверо восточномъ направлении до пересечения съ Полярной дорогой и съ рѣкою Усой, где должна быть основана городъ (Печорскъ?)—административный и коммерческий центръ края. Для достижениія этой перспективы заброшенный Печорскій край, разрушенный сейчасъ между тремя губерніями, прежде всего долженъ быть соединенъ въ одно цѣлое выдѣленіемъ частей Архангельской, Вологодской и Тобольской губерній до береговъ рѣкъ Оби на востокѣ, Сѣв. Сосьвы и Илыча на югѣ и по 20-му меридиану на западѣ. Это все, впрочемъ, въ отдаленномъ будущемъ, а первоначально достаточно было бы провести желѣзную дорогу отъ Оби до Усы черезъ Уральскія горы на протяженіи около 200 верстъ. Пути эти дали бы возможность правильной колонизации края для вывоза нефти, минеральныхъ богатствъ края и многихъ мѣстныхъ произведеній и для ввоза необходимыхъ сейчасъ краю переселенцевъ, машинъ, накопецъ, хлѣба (изъ Котласа и съ р. Оби), а въ послѣдствіи останутся вторыми путями, необходимыми для массовыхъ перевозокъ хлѣба, руды и угля изъ Сибири до судоходной рѣки Усы и для вывоза нефти, колчедана и хлѣба изъ Ухтинскаго района къ рр. Вычегдѣ, Сѣверной Двинѣ и Архангельску. Въ этой именно дорогѣ и заключается интересъ Архангельска взамѣнъ той, которую предлагаетъ А. В. Журавскій.

Для удобства чтенія прилагается карта*). На ней изображены теплые и холодные течения по Кининовичу. Направление отвѣтлений теплого Пордканского течепія, очевидно, объясняется большая разница условій судоходства прибрежной части Ледовитаго океана и холоднаго Карскаго моря, которое и требуется обойти Полярной дорогѣ отъ нижнаго теченія Оби.

Не слѣдовало бы также медлить и съ административнымъ выдѣленіемъ Печорскаго края въ особую губернію. Первоначальное указаніе этой необходимой мѣры могло бы взять на себя Об.-во изученія Русскаго Сѣвера т. к. заинтересованное въ противномъ мѣсто внутреннихъ дѣлъ едва ли станетъ заботиться обѣ этомъ. Что касается обездоленной этими

*.) Въ прилагаемой наимѣнѣ картѣ теченія не пачкены.

соображеніями и близкой А. В. Журавскому Усть-Цильмы, то это вѣдь пока только довольно грязная и небогатая деревня, при общемъ подъемѣ края могу- щая, однако, использовать свое берегово- вое на Печорѣ положеніе, а затѣмъ кто же велѣль Усть-Цильмѣ такъ необдуманно селиться: даже и при выполнении про- екта соединенія Оби съ Архангельскомъ

пришлось бы пересѣкать Уссу болыши мѣстомъ, дѣлать большое уклоненіе къ сѣверу для обхода срединго течения Печоры и, паконецъ, пересѣкать подъ Усть-Цильмой Печору многоми- лioniнымъ мостомъ, около двухъ верстъ длиною. Этихъ жертвъ едва ли стоитъ Усть-Цильма."

Инженеръ В. Бѣлобородовъ.



Изъ области оленеводства.

Изъ одно изъ животныхъ, порабощен- ныхъ человѣкомъ, не приноситъ столько выгода хозяину, какъ олень, т. к. содер- жаніе его почти ничего не стоитъ, кро- мѣ небольшого ухода и присмотра. Тако- во, распространенное мнѣніе объ оленево- водствѣ.

Опѣнивал же доходность оленеводства, какъ промысла, принимая во вниманіе затрату капитала на веденіе оленевод- ственнаго хозяйства, и главнымъ обра- зомъ, болѣзни и др. причины, обуславли- вающія потерю олѣпей безъ экономиче- скаго использованія ихъ, мы должны признать, что выгоды отъ оленеводства не такъ велики, какъ высчитываютъ увлекающіеся авторы и никогда эти выго- ды не достигаютъ 150% годовыхъ. Объ- ектомъ промышленнаго оленеводства слу- жить сѣверный олень (*Rangifer tarandus*). Собственно разводимый теперь, (въ Печорскомъ уѣздѣ Архангельской губер- нии и др. мѣстностяхъ Сѣвера) олень не можетъ претендовать на исключительное название „сѣверный“. Во-первыхъ, пото- му, что остатки его находятся въ мѣстно- стяхъ (страпахъ) не только сѣверныхъ, но и южныхъ, а во вторыхъ, потому, что еще сѣвернѣе зоны разведенія паше- го сѣвернаго оленя, за 80° сѣверной широты водятся стадами сѣверные олени, совершенно бѣлы, которыхъ открыла послѣдняя экспедиція арктическаго общес- тва Пэри, называвшая ихъ иль честь общес- тва *Rangifer pearyi*. Пашъ домашній сѣвер- ный олень лишь изрѣдка бываетъ чисто бѣлымъ, поэтому можно сказать, что оль- всего скорѣе помѣсь, происшедшія отъ скрещиванія бѣлаго ледниковаго оленя съ оленемъ лѣснымъ.

Сѣверный олень принадлежитъ къ классу парнокопытныхъ изъ семейства *Cervidae*. Представители этого семейства отличаются стройностью сложенія и силь- но вѣтвистыми рогами у самцовъ.

И какъ исключение для этого семейства рога всегда бываютъ и у самокъ (важенокъ) сѣвернаго оленя. Изъ дру- гихъ характерныхъ признаковъ слѣдуетъ упомянуть очень замѣтную у олѣпей слезную ямку, торчащую сзади илюсны бородку волосъ и гриву, растущую съ нижней части шеи; кроме того, для олѣпей характерна вытянутая въ длину болѣе цилиндрическая форма черепа и ширина носовой полости при незначи- тельной высотѣ верхней челости. Корен- ные зубы по большей части отвѣчаютъ формулѣ: $\frac{3}{3} \frac{3}{3}$; коронки зубовъ развиты незначительно.

Самцы олѣпей—крупнѣе самокъ. Въ длину туловище оленя достигаетъ $2\frac{1}{2}$ ари.; высота роста достигаетъ $1\frac{1}{2}$ арш. Зимою окраска сѣвернаго домашнаго оленя сѣро-бурая, а лѣтомъ рыже или темновато-бурая; въ хвостовой области всегда замѣтно пятно бѣлое или темноватое. Рога олѣпей представляютъ собою солидныя кожные кости, сидящія на костяныхъ шипикахъ лба. Рога эти строго периодично-утолщеннаго основанія, отидаются (Январь-Мартъ) и возобновляются ко времени течки (Сентябрь-октябрь). Рога домашнаго оленя не отличаются особенной бѣлизной и плотностью, что характерно для дикаго-олея. Лишь у не холощенныхъ быковъ домашнихъ олѣпей рога и вѣсомъ, и строениемъ сильно напоминаютъ тако-

ые дикихъ родичей. Въ рогахъ отражается крѣпость и здоровье оленя: чѣмъ шире, вѣтвистѣе и бѣлѣе рогъ, тѣмъ лучше олень.

По даннымъ геологіи, олени ведутъ свое происхожденіе изъ глубокой древности: они появились въ среднемъ міоценѣ Европы и Америки и обладали тогда еще простыми вилобразными рогами. *Cervus L.* съ различного рода рогами, часто безъ клыковъ былъ широко распространены въ Европѣ.

У американского оленя плюсневья кости заднихъ копытъ очень развиты и сохраняютъ соединеніе съ верхнимъ фалангомъ. У оленей старого Сѣвера и сѣверо-американскихъ вапити напротивъ кости редуцированы и сохранились лишь въ видѣ своего верхнаго конца; соединеніе съ фалангомъ утрачено. Сѣверный доманий олень въ этомъ отношеніи занимаетъ среднее положеніе.

Въ Сибири сѣверный олень былъ найденъ въ сланцевыхъ пескахъ лишь къ сѣверу отъ 54° параллели; его остатки характерны для лѣса. Эта олень одинъ изъ самыхъ характерныхъ для фауны межледниковаго и послѣледниковаго періода; нынѣ же онъ принадлежитъ къ фаунѣ сѣверныхъ окраинъ распросраненія лѣсовъ и принадлежащихъ къ нимъ тундръ. Въ постіллюценовое время, имѣяно, въ послѣледниковый періодъ, глубокий сѣвер Сибири долженъ быть пользоваться климатомъ несравненно болѣе благопріятнымъ, нежели современный. Съ конца третичной эпохи наступило охлажденіе сѣверного полушарія. Чѣмъ болѣе суроимъ дѣлался климатъ, тѣмъ болѣе къ югу отѣснялась фауна. Вмѣстѣ съ нимъ наступило вымирание тѣхъ ся представителей, которые не могли вынести борьбы съ усилившимися холодомъ. Вмѣстѣ съ наступавшей тундрой и вѣтчиной мерзлотой и фауна сѣвера приняла характеръ, который носить и въ настоящее время (сѣверный олень, несоцъ, леммингъ). Въ межледниковый постіллюценъ или даже въ доледниковый доказано существованіе *cervus elaphus*, *c. giganteus*, *c. maral*.

Указанное движеніе фауны съ сѣвера на югъ, въ Сѣверной Европѣ должно было происходить быстрѣе, нежели въ Азіи, потому что въ Европѣ въ указанный періодъ были значительно распространены

пы ледники, чего не найдено для Сибири.

Помимо того, что остатки сѣвернаго оленя находились на югѣ Европы (Испанія, Франція) еще въ исторической времена сѣверный олень былъ известенъ въ Германіи. Элланъ упоминаетъ, что дикие сквоны (это въ предѣлахъ южной Россіи)ѣздятъ на ручныхъ оленяхъ, какъ на лошадяхъ¹⁾. Остатки сѣвернаго оленя были найдены Иностранцевымъ въ побережьяхъ Ладожскаго озера, Завишией — въ Польши, Феофилактовымъ въ Полтавской губ., Любенскомъ уѣздѣ, у селенія Гонцовъ, въ долинѣ р. Удая. Кости сѣвернаго оленя были найдены также на берегу р. Дона, около Воронежа и у с. Карабарова на р. Окѣ; не разъ находили окаменѣлые рога сѣвернаго оленя въ Сенгилеевскомъ уѣзде около с. Измайловки. Видъ близкій къ сѣверному оленю, а можетъ быть тождественный съ нимъ, былъ найденъ въ древнемъ русль р. Буга близъ Бѣлостока и въ побережью известияхъ близъ Одессы. Въ черноземной полосѣ Поволжья сѣверный олень исчезъ сравнительно недавно. Такъ, папр. Модестъ Богдановъ находилъ неокаменѣлые рога сѣвернаго оленя въ Чернолѣсьѣ, по истокамъ р. Суры, въ поверхностныхъ слояхъ почвы, вмѣстѣ съ рогами лоси. У мордвы сохранилось преданіе, что когда ихъ предки выселились сюда (вѣроятно въ XVII или началѣ XVIII ст.) они застали здѣсь русскихъ зѣролововъ, которые промышляли лосей, оленей и др. зѣрѣй и жили въ землянкахъ.

Въ настоящее время сѣверный доманий олень разводится въ Швеціи, Норвегіи, Америкѣ, Сибири и Архангельской губ. Въ 1897 г. въ Сѣв. Швеціи у тамошнихъ лопарей числилось до 214,000 оленей, въ Норвегіи въ 1891 г. было 170,134 оленей.

Въ Сибири, въ Березовскомъ уѣздѣ, Тобольской губ. въ 1907 г. числилось до 450000 оленей. Олениводствомъ занимаются и живутъ имъ въ Тобольской губ. вогулы, самоѣды, остыки и зыряне.

Вогулы пасутъ оленей на одинъ и тѣхъ же мѣстахъ зимою и лѣтомъ. Причёмъ въ умѣренное теплое время лѣта, мѣсто пастьбы меняется 2-3 раза, въ жаркое болѣе 20 зирияскихъ чумонъ съ

¹⁾ А. Бремт. „Нат. жизнь жив.“ т. II Спб. 1866, стр. 436.

30,000 оленей кочуютъ въ Тобольской губерніи, но на лѣто они уходятъ на Уралъ. У осѣдлыхъ инородцевъ (остяковъ) олени пасутся весь годъ въ окрестностяхъ жилья. Здѣсь оленеводство затруднительно, потому что лѣтомъ олени страдаютъ отъ жалящихъ насѣкомыхъ. Поэтому почно олени пасутся по берегамъ рѣчекъ, гдѣ бываетъ прохладно и иѣтъ насѣкомыхъ; по утрамъ же олени, обезпокосившись насѣкомыми, собираются къ кочевью, гдѣ для нихъ устроены пригоны, изрѣдка прикрытые жердями. Въ пригоны зажигается курево (мохъ, хвоя, гнилье). Дымъ спасаетъ оленей отъ насѣкомыхъ, крыша отъ лучей солнца.

Промышленного оленеводства, кромѣ зырянского, въ Тобольской губ. не существуетъ. Зыряне—ижемцы прѣезжаютъ скучать шкуры въ Тобольскую губ., но обрабатываютъ ихъ увозятъ въ Печорский уѣздъ²⁾.

Въ Архангельской губерніи оленеводство существуетъ въ у. у. Кемскомъ (у корелъ и русскихъ), Александровскомъ (у лопарей, зырянъ и русскихъ), Мезенскомъ (у зырянъ, самоѣдовъ и русскихъ) и Печорскомъ (у зырянъ, самоѣдовъ и русскихъ). Въ 1908 г. общее число оленей 407876 шт. въ Архангельской губерніи распределось такъ: въ Кемскомъ—11562 шт., въ Александровскомъ—64854 шт., въ Мезенскомъ—74375 шт., въ Печорскомъ—256935 шт., въ Архангельскомъ—150 оленей.

Въ Александровскомъ уѣзда оленеводствомъ занимались первоначально лопари и русские, которые, однако, для пастбибы оленей панимали лопарей, и сами при своихъ стадахъ не жили. Въ 1866 г. у лопарей было всего 9072 олена (3594 быка, 2262 воженки и 1216 телятъ). Старожилы Кольского полуострова передаютъ, что около названнаго года было большой надеждѣ оленей и лопари жили около русскихъ селеній чуть-ли не милостыней. Кажется, въ 1894 году изъ Печорского уѣзда эмигрировали зыряне съ 10,000 оленей въ Кольский или Александровский уѣздъ и вошли въ составъ Кольско-лопарской волости, несмотря на ножеланіе туземцевъ.

²⁾ Въ Тобольской губ. 8-хъ лѣтній олень, бѣзжелтый даетъ мяса до 6 пуд., а неѣжаный 4 лѣтн. бѣз-кудовъ. Съ давнихъ порь среди оленей здѣсь существуетъ сибирская язва и другія олени болѣзни: конътина, лесочная, головная и личиночная.

Такимъ образомъ, въ настоящее время въ глубинѣ Лапландіи кочуютъ со своими оленными стадами мѣстные инородцы лопари и переселенцы-зыряне. По берегамъ Бѣлого моря и Ледовитаго океана группируются въ небольшихъ селахъ русские—крестьяне—поморы, главнымъ занятіемъ которыхъ служитъ ловъ семги и звѣриные промыслы. Они также держать и разводить оленей, хотя и не въ большомъ размѣрѣ.

При суровыхъ условіяхъ жизни въ полярной области, сѣверный олень является незамѣнимымъ по своей полезной службѣ, по способности находить себѣ кормъ, требуя лишь небольшого присмотра и охраны отъ хищныхъ звѣрей. Безъ олена плохо приходится не только нукочевнику—лопарю, но и рыбо- и звѣро-промышленнику помору. Въ настоящее время лопари и ижемцы только и вѣляютъ большими стадами оленей въ сотни и тысячи головъ; поморы же, пользуясь оленими, какъ упряженными животными, довольствуются 10—30 оленими на дворъ, а то и 3—5.

Крестьяне—русские разводятъ въ незначительномъ количествѣ „своеродныхъ“, оленей, являющихся болѣе привычными къ окрестностямъ ихъ жилья, и вынуждены приносить оленей для себя у лопарей или ижемцевъ. Нѣкоторымъ поморамъ принадлежать олени стада въ 100—150 головъ, но это уже остатки рабѣи принадлежавшихъ имъ стадъ въ тысячи головъ. На оленяхъ поморыѣздятъ промышлять морскихъ звѣрей къ с. Попово. Въ послѣднее время число оленей сократилось и на этотъ промыселъ изъ села въ 150 дворовъ, тѣльца 10—15 т. к.ѣнкомъ итти пельзя, и на лошадяхъ то-же; съ уменьшениемъ числа оленей, такимъ образомъ, сократилось и число промышленниковъ.

На оленяхъ крестьяне русскихъ селеній возятъ бревна, дрова, ягельный липайникъ, который скармливаютъ коровамъ и овцамъ, сѣно, рыболовныя снасти и свой домашний скарь съ далекихъ „точекъ“ на морскихъ берегахъ, куда они выселяются лѣтомъ для лова семги.

Зимою на оленяхъ возятъ воду, муку изъ продовольственныхъ магазиновъ и т. д. Кольский полуостровъ до сихъ поръ лишенъ дорогъ, свойственныхъ населеннымъ мѣстностямъ. Только благодаря оленимъ возможны зимою почтовыя и

торговыя спосѣдій съ остальными міромъ (мѣсяца 4 въ году изъ-за распутицы Кольский полуостровъ отрѣзанъ отъ Россіи).

Лопарскія и зырянскія стада служатъ источникомъ тѣхъ сильныхъ и малотребовательныхъ (въ смыслѣ ухода и кормленія) животныхъ, которыхъ необходимы и для хозяйствства русскаго населенія.

Номоры вынуждены присматривать олени, потому что въ экономическихъ условіяхъ этихъ хозяйствъ кроется причина, способствующая быстрому вымиранию оленей. Причина эта—чрезмѣрная эксплоатација силь оленя. Крестьянинъ—рыбакъ привыкъ работать иногда столько, сколько можетъ выносить его тѣло, а иногда сверхъ мѣры; при ловлѣ сомги позднею осенью, когда море у береговъ покрывается льдомъ, пѣтъ помину о столькихъ то часахъ работы... Домашнія животныя испытываютъ на себѣ всѣ удары судьбы, коими она награждаетъ ихъ двуногихъ хозяевъ...

Скажемъ нѣсколько словъ обѣ упряжи для оленей. Главный предметъ упряжи—хомутъ; у лопарей, русскихъ и ижемцевъ онъ представляетъ собою полосу изъ сложенной вдвое кожи, ширинкою въ 2—3 вершка. Полоса кладется на затылокъ оленя, концами концы этой полосы между передними ногами привязываются къ „тяжу“ или ремню, который закрѣпляется у саней. Употребление этого кожанаго „хомута“ сказывается на оленьѣ тѣмъ, что вышеупомянутая связка растягивается и разрывается отчасти или цѣликомъ, что хорошо знакомо абorigенамъ.

Рано или поздно, по „лентѣ“ срывается, (такъ называютъ по-мѣстному связку) хомутъ или петля при работе ложится на позвонки, растягиваетъ межпозвоночныя связки и уничтожаетъ природную защиту мозга. Человѣкъ толчокъ саней—и олень падаетъ, какъ сраженный громомъ, вслѣдствіе сотрясения или поврежденія мозга³⁾.

Въ употреблениіи такого хомута сказывается традиція и некоторая доза безнечности, отсутствіе расчета, свойственные пекультурнымъ людямъ. Нѣть сомнѣнія, эта безнечность очень вредна и убы-

³⁾ Въ Кемскомъ и Александровскомъ, у. у. на границѣ съ Финляндіей употребляется бѣлье рыболовный деревянный хомутъ.

точна, но хуже всего то, что этою безнечностью проникнута жизнь не только дикарь или полудикарь, но и русскаго крестьянина, которые на Кольскомъ полуостровѣ почти лишины культурныхъ влияний, но за то въ каждомъ селѣ на нихъ „дѣствуютъ“ винные лавки... Всѣ путешественники на Кольский полуостровѣ отмѣчаютъ, бросающеся въ глаза, отсутствіе всякихъ попечений о просвѣщении населенія, о поднятіи его культурыю экономического положенія.

То, что въ Россіи называется „бездѣлничествомъ, для мѣстного крестьянина будеть—„безволеніе“; отъ сокращенія числа оленей крестьянскій дворъ замѣтно слабѣеть. Бревна на поправку дворовыхъ построекъ, дрова, сѣно для домашнаго скота и ягель, хлѣбъ и рыболовный снасти такому крестьянину падо будеть таскать на себѣ! Дѣло ухудшается еще тѣмъ, что въ окрестностяхъ селеній деревянной и строевой лѣсъ вырубленъ уже на десятокъ съ линікомъ ворстъ.

Памъ приходилось видѣть въ одномъ селѣ Терского берега крестьянъ, въ особой запряжкѣ волочащихъ сани съ хворостомъ и березнякомъ, толциною самое большое воришко $1\frac{1}{2}$: это дрова для отопленія избы за полярнымъ кругомъ! Въ упомянутомъ селѣ около $\frac{1}{3}$ дворовъ уже не имѣютъ оленей.

Заводить лошадей при недостаткѣ сѣна и его дорогоизнѣ (1 рубль за пудъ) можно лишь состоятельнымъ крестьянамъ изъ числа торговцевъ.

Въ другихъ волостяхъ Александровскаго уѣзда, населенныхъ лопарями и ижемцами, оленеводство идетъ усиленіемъ. Кольско-лопарская и Мурманско-колонистская волости въ 1902 г. имѣли 35,501 олена въ 1903—49778 оленей. Въ 1906 г. въ одной кольско-лопарской волости оказалось 55,538 оленей. З волости съ русскимъ населеніемъ въ 1902 г. имѣли оленей: Умбская 553, Кузоменская—1394, Тетрицкая—1065. Въ Попойской волости, населенной главнымъ образомъ лопарями, въ 1902 г. было 7376 оленей⁴⁾. Къ январю 1907 г.

⁴⁾ Въ 1903 въ 3 русскихъ волостяхъ и Попойской было 8407 ол., —пронадо 596.

Въ 1904 г. въ Умбской	530 шт.
” ” Тетрицкой	1023 ”
” ” Кузоменской	1096 ”
” ” Попойской	4647 ”
” ” Мурманско-колонистской	1501 ”

(изъ нихъ 330 г. были проданы за границу).

въ нихъ оказалось: Умбской—679, Кузоменской—985, Тетрицкой—762 и Понойской 4348. Такимъ образомъ, въ 4 волостяхъ число оленей за 4 года сократилось на 3624 оленя или на на 33%! Число же оленей въ кольско-лопарской волости возрасло на 20307 головъ или 63%! Песмотря на то, что изъ этой волости (зато же годъ) черезъ г. г. Колу, Александровскъ и др. становища было отираовано за границу въ битомъ видѣ (мороженыхъ) 4,311 оленей, убито для продовольствія населенія—3585, погибло отъ болѣзней 2,100 и загрызено волками—3211 оленей. Въ этой же волости зарегистрированъ замешенный заводъ съ 6 рабочими и производствомъ на сумму 7,100 рублей.

Еще въ 60 г. г. Дергачевъ, описывая Ловскую землю, высказалъ мнѣніе объ измѣнчаніи оленей и уменьшениіи ихъ числа у лопарей. Онъ указывалъ и причины этого, говоря, что случка происходила и проносила паудачу, отъ чего лучшія воженки доставались плохимъ самцамъ и наоборотъ худшія воженки—хорошимъ. Дергачевъ говорилъ что вонервыхъ, оплодотворяются перазвившіяся самки и, не достигнувъ полнаго развитія, даютъ слабый малорослый приплодъ; умольчаніе такимъ образомъ въ теченіе стольтій, олени выродились въ малорослыхъ, большей частью слабыхъ и недолго живущихъ... во вторыхъ, съ уменьшениемъ стадъ, олени стали употребляться на тяжелую работу до наступленія зѣрности. Въ третьихъ уменьшено оленеводства еще болѣе содѣствовала новая граница, проведенная въ 1825 г., тѣмъ, что настбища и сѣнокосы отошли къ Норвегіи.

Намъ кажется, что ни одна изъ указанныхъ причинъ не могла повести къ измѣнчанію оленей. Случка у оленей со-происходитъ дракой самцовъ и победитель гоняется съ самками. То же самое наблюдалось и у дикихъ оленей, производимое которыхъ никто не говоритъ.

Если слишкомъ рано рожать самки, то опять таки у дикихъ оленей это зависитъ лишь отъ наличія ихъ для случки: олень-производитель покрываетъ воженокъ молодыхъ и старыхъ, что уравновѣшиваетъ шансы на получение въ приплодѣ среднаго оленя.

Въ 1904 г. въ Кольско-лопарской волости было убито 5075 ол., отправлено изъ Петербургъ и за границу 835 тунгъ. Потеряно 1500 головъ.

Между тѣмъ ранинія случка и толеніе ваномъ увеличиваетъ количество приплода, что очень важно для сохраненія вида животныхъ, столь зависимыхъ отъ условій климата. Олень—сезонное животное: жиръ накапливается онъ осенью для того, чтобы пропаществовать зиму до перехода на лѣтній кормъ; весной часть оленей погибаетъ, (напр., отъ истощенія оводовыми личинками). Эти условія заставляютъ признать за равнинъ толеніемъ важенокъ—значеніе благопріятного для оленей качества въ борьбѣ за существование.

Ранняя работа имѣетъ мѣсто для холощенныхъ быковъ, которые не участвуютъ въ воспроизведеніи рода, между тѣмъ лопари берегутъ важенокъ и избѣгаютъ утомленія ихъ работой.

Оленеводство ижемцевъ-зырянъ и лопарей сходно между собой. Разница между ними заключается томъ, что ижемецъ, обладая большимъ капиталомъ, занимается оленеводствомъ главнымъ образомъ, все время охраняя свои стада, чего до постѣдняго времени не дѣлали лопари, которые, переходя къ морю для промысла, оставляли своихъ оленей въ окрестностяхъ своихъ зимнихъ погостовъ. Кроме того, зыряне стремятся къ обработкѣ оленевыхъ шкуръ въ замшу и сбыту ея, а равно др. производствъ оленеводства (одежда, мясо, пыжи, задки, мясо) на крупуры рыночны, начиная говоря болѣе выгодно эксплуатируютъ своихъ оленей стада.

Что касается разведенія оленей русскими крестьянами, то оно рѣзко отличается отъ лопарского или ижемского. По прошествіи зимы, русскіе своихъ оленей выпускаютъ „въ огороду“, которая представляетъ собою часть, сосѣдней съ селеніемъ мѣстности съ лѣсомъ и болотами, обнесенную заборомъ изъ жердей, достаточно высокимъ для того, чтобы олень и его не перескакивали. Приблизительно можно считать, что 5—7 оленей въ огорожѣ пасутся на 1 кв. верстѣ и при томъ ежегодно въ одномъ мѣстѣ безъ источенія настбища. Олень лопарской, замученный работой, истощенный оводовыми личинками, по можетъ, конечно, такъ откормиться, какъ отнушенный на волю и въ глубинѣ полуострова. Олени въ огородахъ находятся подъ присмотромъ сторожей, живущихъ въ избушкахъ и наблюдающихъ за исправностью изгороди.

Кольский полуостровъ занимаетъ площасть въ 13,720000 дес., на которой жи-

вѣтъ около 10 тыс. населенія съ 71 т. головъ скота, изъ нихъ—64 т. оленей⁴⁾. Количество оленей, содержимыхъ здѣсь, надо считать слишкомъ малымъ; тѣмъ болѣе, что дикие олени почти перестрѣляны. Есть основанія думать, что дикие олени кромѣ того переплыли изъ Александровскаго у. въ Кемскій у.; около г. Кеми весною были замѣчены (въ 1906 г.) большія стада дикарей; такъ какъ мужское населеніе Кемскаго у. весною уходитъ на промыслы, то дикихъ оленей въ этомъ уѣздѣ никто не безноконть.—

Среди обитателей Кольского полуострова, главнымъ образомъ, русскихъ и лопарей существуетъ недовольство противъ болѣе трезвыхъ и энергичныхъ зырянъ—пришельцевъ. Противъ нихъ выставляется цѣлый рядъ обвинений, а главное то, что они крадутъ оленей и вытаптываютъ „чужіе“ ягельники.—Лопарь и русскій утверждаютъ, что ижемецъ, какъ „волкъ“, крадетъ или присваиваетъ чужихъ оленей, именно тѣхъ, которые уходятъ изъ русскихъ огородовъ и теряются изъ лопарскихъ стадъ. Конечно, установить фактъ пропажи оленя не трудно, но очень трудно и даже невозможно найти пропавшихъ оленей въ ижемскихъ стадахъ въ тысячи головъ.

Намъ приходилось видѣть, какъ олень, только что взятый изъ стада, готовится ударить приблишившагося къ нему человѣка и рогами, и передними ногами, а чтобы определить своего оленя въ чужомъ стадѣ, надо нерѣдко его увидѣть, необходибо еще осмотрѣть и нашупать мѣтки на ушахъ оленя.

Эти мѣтки или клейма на ушахъ оленей представляютъ, во-первыхъ, срѣзываніе кончика уха (отличіе отъ дикаго оленя), а во-вторыхъ, особые падрѣзы и вырѣзы на ушиной раковинѣ. Клейма существовали на Кольскомъ полуостровѣ общія для цѣлыхъ погостовъ. Въ посѣщеніе время на ушахъ вырѣзы различаются по владѣльцу. Кроме того, принадлежность оленя тому или другому лицу указывается „кейкаломъ“, дощечкою, павѣшенною на шею оленя съ надписью имени владѣльца и селенія.

Много подоразумѣній и споровъ возникаетъ теперь потому, что клейменіе безконтрольно, а подклеймить оленя подъ чужое клеймо можно случайно.

Такіе случаи бывали среди русскихъ крестьянъ. Кромѣ простого присвоенія оленей, русскіе присыпаютъ ижемцамъ еще другой способъ, а именно, что ижемцы покупаютъ у лопарей по одному или пѣсколько оленей съ различными клеймами на ушахъ, и съ различными „кейкалами“, павѣшными обыкновенно на шею оленя. Купленныхъ оленей ижемцы, будь то бы, убиваютъ, а затѣмъ захватываютъ у продавцовъ новыхъ оленей, выбѣгать старая кейкала имъ на шею, и выдаются за купленныхъ раньше.

Говорятъ, что до прихода ижемцевъ на Кольский полуостровъ обманное присвоеніе чужихъ оленей практиковали па „лонахъ“ русскіе, съ ярко выраженными кулаческими замашками. Но разсказамъ, въ такихъ случаяхъ къ лопарямъ ввозилась мороженая водка. Какъ податлива, кстати сказать, совѣсть, даже у мѣстныхъ русскихъ, въ спошненіяхъ съ лопарями можетъ показать слѣдующій современный примѣръ.

На Крашенѣю въ с. Варзугу приѣхали изъ глубины Лапландіи лопари съ рыбой для продажи и обмѣна на муку и почепный хлѣбъ. Къ саламъ, нагруженными рыбой прикрытыми шкурами оленей, сбѣжались русскіе, таща въ рукахъ бутылки съ водкой и пустые мѣшки подъ рыбу, а кто и ковриги ржаного хлѣба. Покупатели прежде всякаго торга, можно сказать, собственноручно вливали водку въ горло лопарей. Такая любезность заставляетъ лопаря хмелѣть, онъ чувствуетъ себя дорогимъ гостемъ... Въ то же время его рыба исчезаетъ въ пропесенные мѣшки.

Когда авторомъ была куплена у одного лопаря пара оленевыхъ шкуръ и отданы ему деньги, то посланный имъ за шкурами крестьянинъ рассказалъ слѣдующее. Лопарь захмелѣлъ, а одинъ изъ толпы крестьянинъ, свидѣтель покупки, подошелъ къ лопарю, уже плачавшему о томъ, что ему пришлось прирѣзать двухъ оленей и стать кричать на него, требуя возвращенія ему денегъ, якобы полученныхъ лопаремъ. Интересно, что на такое подувательство пустился мѣстный торговецъ, человѣкъ не бѣдный. Однако, болѣе добросовѣстные крестьяне его остановили и заставили удалиться.

Русскіе крестьяне недовольны ижемцами изъ-за того, что послѣдніе, подгоняя свои стада къ русскимъ селеніямъ, насутъ ихъ на „чужихъ“ ягельникахъ, на

⁴⁾ Сѣвѣрія за 1907 г.

Род.

пользованіе которыми они не имѣютъ никакихъ правъ; иѣсколько лѣтъ назадъ это недовольство чуть не разрѣшилось дракой между ижемцами и крестьянами с. Калыкараницъ. Были случаи привлече-
нія ижемцевъ къ судебнай отвѣтствен-
ности. Благонрѣятный исходъ судебныхъ
преслѣдований зырянъ, русскіе объясня-
ютъ лишь исключительной пронирливо-
стью ижемцевъ, среди которыхъ есть
„одинъ такой, что записать Царя себѣ
крестнымъ отцомъ, а потому мѣстное па-
чальство, даже министры боятся идти про-
тишь ижемца-хитреца“.

Констатируя фактъ озлобленія русскихъ и лопарей къ ижемцамъ, причему это надо видѣть въ неполнотѣ закоповъ и мѣстныхъ постановлений о пользованіи угодьями Кольского полуострова, что вызываетъ также раздоры между абориге-
нами и колонистами изъ-за рыболовныхъ тоней. Въ данномъ случаѣ относительно оленеводства не достаетъ правильнаго и по-
рядка для пользованій „ягельными наст-
бинаами“. И лопари, и русскіе, и ижемцы
de jure—крестьяне, которымъ не произ-
веденъ падѣль, полагающіхся имъ про-
стрѣстѣвъ лѣса и тундръ, стъ различными
рыбными угодьями по берегамъ моря,
озерамъ и рѣкамъ; по фактически пасе-
лениѣ размежевалось; то или другое соле-
ніе и ногость имѣютъ въ своемъ пользованіи опредѣленный районъ. Колонисты
и переселенцы зыряно, являемыя на занятыя уже мѣста, производятъ чувствител-
ное стѣсненіе, и старожилы принуждены
терпѣть ущербъ въ своемъ правѣ... Что
теперьнее населеніе голодаетъ среди
природныхъ богатствъ, надо отнести къ
его некультурности, и что коренному па-
селенію придется еще терпѣть нужду ини-
цио изъ права свободнаго занятія колони-
стами различныхъ угодий на полуостровѣ.

По этому поводу раздаются противорѣ-
чные голоса: но однимъ все должно при-
надлежать старожиламъ, но другимъ—къ
пользованію лѣсами и др. угодьями въ по-
земледѣльческихъ уѣздахъ Сѣвера дол-
жны безпрепятственно допускаться всѣ
лица, независимо отъ ихъ народности или
состава. Намъ кажется, что то и другое
рѣшепіе вопроса о пользованіи сѣверны-
ми лѣсами и др. угодьями неправильно.
Съ одной стороны, напр. въ Александров-
скомъ уѣздѣ малочисленное населеніе въ
10,000 душъ не можетъ быть сдѣлано ис-
ключительнымъ обладателемъ площади въ

190,000 кв. килом., тѣмъ болѣе, что Ар-
хангельская губ. очень малонаселенная.

Съ другой стороны свободная эксплоата-
ція природныхъ богатствъ сдѣлали должна-
быть удержана на будущее время. Доволь-
но ее невыгодъ въ прошломъ и настоя-
щемъ, когда крестьяне занимаются истре-
бительнымъ ловомъ сиговыхъ и лососев-
ыхъ рыбъ, истребительной охотой и
промысломъ дичи. Оленеводство также
можетъ быть болѣе выгоднымъ, когда
сопровождается порядкомъ въ использо-
ваніи настбина.

Въ оленѣиѣ же хозяйствѣ вопросъ о
настбинахъ есть часть вопроса о болѣе
раціональномъ использованіи богатствъ
окружающей природы.—Констатирован-
ные раздоры между оленеводами и про-
мысленными—ижемцами и превосход-
ство надъ лопарскимъ ижемскаго оленево-
водства—надо объяснить главнымъ обра-
зомъ тѣмъ, что ижемцу доступенъ широ-
кий рынокъ. Олени окоротка („задки“)
отправляются въ Петербургъ, Улеаборгъ
и Йорвегію. Олени икуры передѣлыва-
ются въ одежду или замшу, отправля-
емую главнымъ образомъ въ Москву,
туда идетъ тоже оленья шерсть. Лопарь,
не обладая способностью къ торговлѣ и
капиталомъ, продаѣтъ шкуры и мясо
ижемцамъ и русскимъ.

У лопарей съ русскими крестьянами
существуютъ довольно согласныя отноше-
нія. Русскіе олени, уѣжившіе изъ „ого-
роды“, обычно приставиѣ къ лопар-
скимъ стадамъ, пригоняются лопарями
обратно къ русскимъ селеніямъ съ па-
стушенiemъ зимы. Плата за возвращеніе
оленя установилась въ 2 р. 50 к., Рус-
скіе и лопарскіе олени, приставая къ ста-
дамъ ижемцевъ, непризнающимъ мѣстна-
го обычая, не всегда возвращаются хозяевамъ.
Не этимъ ли объясняется все менѣе
и менѣе количество ежегодно возвращаемыхъ лопарями оленей. Мож-
етъ быть сдѣлались менѣе честны лопарі,
и тоже перестали возвращать олени своимъ землякамъ. Оленеводство геринъ
значительный ущербъ отъ оводовыхъ ли-
чинокъ, конятынѣ и легочной болѣзней, а
также головной и селезеночной.

На Кольскомъ полуостровѣ была кон-
статирована „чума оленей“, по сибирской
язы, повидимому, не существуетъ. Отмѣ-
тимъ весьма важный фактъ—это—пере-
сыпку оленевыхъ икуръ почтой изъ Алекс-
андровскаго у. въ Печорскій у. для обра-

ботки въ замину. Что это за шкуры, которыхъ ижемцы не обрабатываютъ въ Александровскомъ у.? Не является ли опаснымъ допускать такую пересылку шкуръ безъ всякихъ гарантій за то, что они не являются спятыми съ животныхъ, крашеныхъ или иакинихъ отъ заразныхъ болѣзней? Вотъ вопросъ,—разрѣшионе которыхъ важно и въ ветеринарно-санитарномъ отношеніи, въ смыслѣ предупрежденія разноса болѣзней въ благополучныя мѣстности.—Оленеводство Кемскаго и Архангельского у. не имѣть особеннаго значенія какъ по своимъ размѣрамъ, такъ и по своимъ пріемамъ. Оленеводствомъ въ Мезенскомъ уѣзда занимаются главнымъ образомъ ижемцы, самоѣды и русские. Причомъ ижемцы—зыряне, паушие свои стада въ Мезенскомъ у. (Тиманская или Малоземельская тундра), являются сюда изъ Нечорского у. (изъ Красноборской, Мохченской и Ижемской вол.). Въ трехъ уѣздахъ Архангельской губерніи наиболѣе развитое оленеводство существуетъ у ижемцевъ-зырянъ изъ вышенназванныхъ волостей, въ которыхъ и находятся замещеніе заводы, а также производится значительная выдѣлка оленевыхъ шкуръ на мѣхѣ для шитья одежды. Повидимому, зыряне неребросили свои стада въ Мезенскій уѣздъ изъ Нечорского, подъ влияніемъ его "тѣспоты" для многоголовыхъ стадъ; за послѣднія 60 лѣтъ прошлаго столѣтія зырянскія стада ежегодно представляли массу оленей

въ среднемъ—въ 150,000 головъ. За послѣдніе г. г. текущаго столѣтія ихъ стада достигли количества въ 270,000 оленей (до надежа 1907 г.). "Тѣспота" Большеземельской тундры является результатомъ падежей: надежное мѣсто пустуетъ 2—3 года и болѣе; беззащитность оленей противъ сибирской язвы заставляетъ оленеводовъ избѣгать надежныхъ пастищъ и переходить на болѣе благополучные участки тундры, въ смыслѣ давнаго ихъ нустованія постѣ надежей въ прошломъ. Оленеводство Мезенскаго у., а главнымъ образомъ Нечорскаго-у. представляетъ, можно сказать, особый видъ промышленнаго скотоводства, которое все | болѣе и болѣе утрачиваетъ черты примитивнаго хозяйства дикарей и становится раціональное, приобрѣтай научные опоры для своего существованія. Фактъ производства противоантибиотическихъ прививокъ краснорѣчно говорить за то, что оленеводы русские и ижемцы стремятся къ улучшению и укрѣпленію своего оленеводства. Въ виду интереса къ оленеводству въ административныхъ сферахъ, возбужденія трудами мѣстныхъ людей, можно надѣяться, что раціонализациіа оленеводства въ будущемъ пойдетъ усиленіемъ и олены стада будутъ культивироваться при условіяхъ большей защищенности отъ падежей и болѣйной независимости отъ погоды.

В—ръ.

Изъ Пижемскаго уѣзда Архангельской губерніи.

I

(гипсовыя пещеры).

Борода рѣки Пинеги богата гипсовыми отложениями. Эти гипсы принадлежатъ къ образованіямъ Пермской системы Нечоро-Двишскаго бассейна. Пермскіе осадки, обнаруженные въ Вологодской губ. у г. Тотьмы и состоящіе изъ известняковъ съ залежами гипса, тянутся къ югу по Вычегдѣ, Сѣв. Двинѣ, Пинегѣ, на Канинскомъ полуостровѣ и въ Тиманскомъ кряжѣ. Къ западу отъ Вычегды, по рѣкѣ Пинегѣ, гипсовые отложения достигаютъ особеннаго развитія *).

Гипсъ, сѣрио-кислый кальций съ двумя молекулами воды, одинъ изъ распространенныхъ минераловъ и является важной составной частью въ строеніи земной коры. Онъ очень мягокъ и легко растворяется въ водѣ. Одна часть гипса растворяется приблизительно въ 400 частяхъ воды, а такъ какъ этотъ минералъ подверженъ растворяющей дѣятельности воды не только на своей поверхности, но и во многихъ микроскопическихъ трещинахъ, прорѣзывающихъ его, то станетъ яснымъ, какое большое количество этой породы можетъ быть подвергнуто растворенію въ сравнительно короткое время. Наapr. Лоренцовій ключъ въ Уельсѣ (Wallis) выноситъ ежегодно на поверхность земли до 4 миллионовъ кг. гипса въ растворенномъ видѣ и осаждаетъ за тотъ же про-

* Иностранцевъ. Геология.

межутокъ времени около 4300 куб. метровъ этой породы **).

Подъ влияніемъ растворяющей дѣятельности воды образуются обширныя пустоты или т. наз. гипсовыя пещеры. Длина и глубина такихъ пещеръ до тѣхъ поръ увеличивается, пока выталкивающіе слои не обрушатся подъ давленіемъ своей тяжести. Если вода оказала свое дѣйствіе на большой глубинѣ, то обвалъ сопровождается только толчкообразными сотрясениями почвы, образуются пустыя пространства ближе къ поверхности земли; сдѣлствіемъ обвала породы являются трещины и воронкообразные провалы почвы.

Въ окрестностяхъ г. Нипеги можно наблюдать какъ пустоты, гипсовые пещеры, такъ и воронкообразные провалы, по мѣстному выражению, „мурги“. „Мурги“ встречаются повсюду и въ большомъ количествѣ. Изъ пещеръ намъ удалось обследовать только двѣ, находящіяся въ 5 верстахъ отъ г. Нипеги на правомъ берегу рѣки, подъ деревнею Кулогорами.

Первая изъ пещеръ, находящаяся ближе къ рѣкѣ Нипегѣ,—меньшая по размѣрамъ. Она отличается извилистыми ходами, соединяющимися между собою ***),

Узкая, сажени 2 длины, расщелина у отвесной стѣны возвышенности, на которой расположена деревня, приводить къ обширному пустому пространству саж. 15 въ квадратѣ и саж. 3 высоты. Трещины въ гипсовой породѣ, павшей глыбы камня, щебень, говорятъ намъ о разрушеніи, произведенномъ здѣсь водою. Отсюда четыре извилистыхъ коридора ведутъ вглубь пещеры. Эти ходы рѣдко настолько высоки, чтобы было можноходить по нимъ выпрямившись, большей частью приходится ползти на четверицахъ или на животѣ, при этомъ спина задѣваетъ за потолокъ коридора. Въ этой пещерѣ сравнительно мало воды.

Пещера эта образовалась вслѣдствіе размыванія гипсовой породы водою р. Нипеги при ее разливѣ и затѣмъ водою, проникающей съ поверхности земли въ періодъ дождей и таянія снѣга и льда. Когда рѣка входитъ въ свои берега, вода въ пещерѣ все же остается въ ходахъ и обвалихъ ея, и съ поверхности земли

черезъ трещины въ пороль водоизадами писпадаетъ въ пещеру. Такимъ образомъ зимою дно въ коридорѣ и пустотахъ пещеры покрыто льдомъ, водоизады же заморзаютъ, образуя красивыя глыбы льда въ видѣ сталактитовъ.

Кромѣ обожленныхъ ходовъ, встрѣчалось немало и другихъ, но на столько узкихъ, что по нимъ не было возможности передвигаться. На сѣверномъ концѣ пещеры, напр., ходъ, развѣтвляясь, идетъ дальше, но настолько суживаюсь, что прослѣдить его дальнѣйшее направленіе не удалось. Наиболѣе длинный проходимый коридоръ имѣетъ около 50 саженъ длины. Ог҃ь этого коридора на западъ тянется узкая извилина, выходящая саженой въ 20 отъ главнаго входа этой пещеры.

Вторая пещера, расположенная въ 200 саж. отъ первой, характерна большимъ количествомъ пустыхъ пространствъ, получившихся вслѣдствіе обвала породы. Эти обвалы соединяются между собою по рою чрезвычайно узкими, едва проходимыми, извилинами. Такъ же, какъ и въ первой, расщелина у подножья скалы, расширяясь внизу, превращается въ подземный ходъ. Этотъ ходъ, развѣтвляясь на два коридора, приводить къ обширному обвалу. Отсюда идеть цѣлый рядъ небольшихъ ходовъ, унирающихся въ небольшіи пещерки. Главный ходъ на Ю.—З. соединяется этотъ обвалъ съ еще большимъ по размѣрамъ, по очень низкимъ. Дальше приходится подвигаться съ большимъ трудомъ, ибо ходъ, при значительной ширинѣ, настолько низокъ, что корпнуть человѣка едва проходить сквозь него. Въ этомъ коридорѣ масса воды, такъ что грудью все время приходится скользить по льду. Слѣдующій обвалъ раздѣляется, помимо нозицательныхъ и узкихъ ходовъ, на 2 коридора, изъ которыхъ одинъ ведетъ на З. другой на С.—В. Послѣдній, пересѣкная цѣлый рядъ обваловъ, поворачиваетъ къ Югу и закапчивается громадной трещиной. Очевидно, черезъ нее проникаетъ большая часть воды, находящейся въ пещерѣ. Стѣны и потолки коридоровъ покрыты цѣлымъ слоемъ причудливо выкристаллизованнаго льда, который вмѣстѣ съ замерзшими моцками струями воды представляется чрезвычайно краснѣющее зрѣлище.

Галлерей на З., проходя въ свою очередь черезъ цѣлый рядъ большихъ и малыхъ

**) P. Credner. Elemente der Geologie.

***) Къ статьѣ приложены два чертежа расположения пещеръ и два фотографическихъ снимка ихъ внутри, исполненныхъ нами ввиду техническихъ затруднений.

обваловъ, заканчивается громаднымъ по своей величинѣ обваломъ. Послѣдній самыи значительный изъ всѣхъ пустотъ, встрѣчавшихся въ первой и во второй пещерахъ. Онъ имѣетъ саженей 30 въ квадратѣ и саженей 10 высоты. Громадныи глыбы гипса величиною въ полѣко кв. сажень покрываютъ дно этого обвала, со стѣнъ и потолка пависли еще необыкновенно породы и отъ всей картины получается впечатлѣніе, будто порода взорвана какимъ либо сильно-дѣйствующимъ взрывчатымъ веществомъ.

Самая длинная галлерея этой пещеры имѣетъ болѣе 80 саж. длины. Образованіе этой пещеры, какъ и первой, пужено приписать химическому и механическому дѣйствію воды.

Гипсъ встречается здѣсь въ видѣ кристаллической массы зернистаго или волокнистаго строенія, желтоватаго и голубоватаго цвѣта; въ пѣкоторыхъ мѣстахъ онъ переходитъ въ алебастръ съ вкрашеніями, хорошо выраженными, довольно крупными кристаллами гипса. Никакихъ другихъ породъ кромѣ гипса, какъ и остатковъ животнаго или растительнаго міра встрѣтить не удалось.

Кромѣ этихъ пещеръ здѣсь извѣстенъ цѣлый рядъ другихъ у Кулогоръ, у деревни Вонги, у Красногорскаго монастыря. Кулогорскіе крестьяне разсказываютъ о третьей пещерѣ, проходящей подъ Кулогорами, о которой среди нихъ сложились цѣлые легенды. Эта пещера, по ихъ словамъ, тянется болѣе, чѣмъ на 4 версты: въ ней они хранили раньше припасы, предметы домашнаго обихода и пр. Въ нее неѣть возможности пока проникнуть, ибо входъ заваленъ обрушившейся породой.

Строеніе и залеганіе породъ на поверхности земли не могли быть обследованы, такъ какъ онъ во время обследованія пещеръ не обнаружилъ еще отъ покрывающихъ ихъ спѣга и льда.

Горный инженеръ Р. Самойловичъ.

II

(Сѣрнистые минеральные воды*).

Въ 10 verstахъ на сѣверо-востокъ отъ г. Нижегородъ находится среди лѣса съ одной стороны и луговъ (поженъ) съ другой

* Къ статьѣ приложена карта, которая нами не воспроизведена.

„Бѣлое озеро“ и вытекающая изъ него „Бѣлая рѣка“. Какъ первое, такъ и второе издавна обращаютъ на себя вниманіе тѣмъ, что ни въ какіе сильные зимніе морозы, будь они даже свыше 40° R, не замерзаютъ. На озерѣ и въ позамерзающей грязи (талычъ по мѣстному названію) изъ года въ годъ зимуютъ утки, предпочитая здѣшнюю зимовку утомительной и далекой дорогѣ по теплымъ краямъ. Какъ ни странно слышать, что недалеко отъ Сѣверного полярнаго круга существуетъ такое теплое мѣсто, гдѣ зимуютъ утки, но это такъ на самомъ дѣлѣ!..

Второй особенностью Бѣлаго озера, по сравненію съ другими озерами, является сильный запахъ сѣроводородомъ (запахъ гнилыхъ яицъ). Вода въ озерѣ и рѣкѣ Бѣлой, благодаря сѣрнистымъ отложкамъ на днѣ.

Бѣлое озеро въ окружности около 4 верстъ. Глубина его различная, на „ямахъ“ (омуты) доходитъ до 20 саженей. Вода очень прозрачная, видно на пѣсколько сажень. Въ озерѣ водится много рыбы: сиговъ, щукъ, окуней и проч. Въ сѣверной сторонѣ озера находится самое мелкое мѣсто, состоящее изъ грязи мягкой и сильно пахнущей сѣроводородомъ. Это мѣсто самое излюбленное зимующими утками. Здѣсь они, пыряя, достаются со дна тину, которую єдятъ. Рѣка Бѣлая, боря начало въ озерѣ, протекаетъ очень извилисто на востокъ, впадаетъ въ р. Кулой, гдѣ способствуетъ позамерзанію этой послѣдней на пѣсколько верстъ ниже. Длина р. Бѣлой около 3 верстъ. Дорога отъ г. Нижегородъ до р. Бѣлой проходитъ по заливнымъ лугамъ.

Большое содержаніе сѣрнистыхъ соединений, какъ въ грязи (талычѣ), такъ и въ водѣ Бѣлаго озера заставляютъ предполагать, что ванны изъ нихъ были бы весьма полезны для людей болѣнныхъ ревматизмомъ, сифилисомъ и проч. болѣзнями, при которыхъ рекомендуются лечение сѣрными водами.

Большихъ этими болѣзнями въ нашемъ уѣздѣ и вообще въ Архангельской губерніи значительное количество. Поэтому же на курорты Россіи и за-границу (на Сергиевскіе, Столыпинскіе, Старорусскіе, Липецкіе, Кавказскіе, Тотемскіе и проч.) является для многихъ и многихъ изъ больныхъ невозможной по недостатку матеріальныхъ средствъ.

Имѣя у себя, такъ сказать, подъ бокомъ, созданныя природой цѣлебныя воды, паселеніе сравнительно съ небольшой затратой матеріальныхъ средствъ могло бы пользоваться этими водами.

Климатическія условія въ юнь и юль виолѣтъ позволяютъ принимать ванши, такъ какъ даже въ 9 час. вечера въ эти мѣсяцы, судя по метеорологическимъ дан-

нымъ Иниежской метеорологической станціи за 10 послѣднихъ лѣтъ, температура воздуха не бываетъ ниже комнатной, т. е. 14—16 Ц.

Вотъ таблица метеорологическихъ данныхъ Иниежской станціи, находящейся подъ 43° 24' широты и 64° 42' вост. долготы за 10 лѣтъ, т. е. съ 1898 г. по 1907 годъ включительно.

ТЕМПЕРАТУРА ВОЗДУХА.

		въ 1 ч. днія.		въ 9 ч. вечера.		средн. дніев.	средн. веч.
		Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.		
1898 г.	Юнь	+23,6	+4,4	+21,2	+1,8	+14	+11,5
	Юль	+29,2	+13,2	+23,8	+9,2	+21,2	+16,5
1899 г.	Юнь	+25,8	+5,8	+20,4	+3,8	+15,8	+12,1
	Юль	+27	+7,4	+23	+7	+17,2	+15
1900 г.	Юнь	+28,2	+4,2	+22,4	+3,2	+16,2	+12,8
	Юль	+26,4	+8	+20	+6	+17,2	+13
1901 г.	Юнь	+26	+7,4	+24,6	+5,4	+16,7	+15
	Юль	+29,2	+8,2	+24	+7	+18,7	+15,5
1902 г.	Юнь	+27	+8	+25	+6	+17,5	+15,5
	Юль	+29,2	+14	+25,2	+12	+21,6	+18,6
1903 г.	Юнь	+26,2	+10,8	+22,2	+9,2	+18,5	+15,7
	Юль	+29,8	+7,4	+22	+6,8	+18,6	+19,4
1904 г.	Юнь	+28	+8,8	+24	+6,6	+18,4	+15,3
	Юль	+25,6	+9,8	+20,2	+8,2	+17,7	+14,2
1905 г.	Юнь	+26,2	+5,6	+24,2	+8	+15,9	+16,1
	Юль	+26	+15,2	+22,4	+11,2	+20,6	+16,8
1906 г.	Юнь	+30,4	+7,4	+24,6	+6,2	+18,9	+15,4
	Юль	+30,4	+10,2	+28	+7,8	+20,3	+17,9
1907 г.	Юнь	+29,4	+15	+25	+13,6	+22,2	+19,3
	Юль	+25,2	+7,2	+20,2	+6,2	+16,2	+13,2

Средняя дневная за 10 лѣтъ

юнь: +17,4.

юль: +18,9.

Средняя вечери. за 10 лѣтъ

юнь: +14,8.

юль: +16.

А. С. Неклюдовъ.

О желательныхъ улучшеніяхъ сообщеній по Лѣтнему берегу йѣлаго моря.

Одно изъ главныхъ неудобствъ для путешественника,ѣдущаго вдоль Лѣтнаго берега является переходъ черезъ

Упскую губу. Отъ большой заливъ (около 35 верстъ въ длину и мѣстами до 10 в. въ ширину) имѣть, какъ из-

вѣстно, одинъ большои недостатокъ: отъ обоихъ его краевъ тянутся въ море двѣ длинныи мели, усыпанныи камнами (корка-ми). Мѣстные жители называютъ ихъ „рогами“ (Красногорскій рогъ и Яренг-скій рогъ) *) Переѣзжать лѣтомъ Унскую губу можно двумя путями: или изъ с. Красногорскаго на карбасѣ до Яренги (въ обоихъ этихъ селахъ имются зем-скія станціи). Или же изъ Уны. Но тутъ почтосодержатель не обязанъ возить на карбасѣ и таковой приходится панимать здѣсь, или въ Лудѣ у частныхъ лицъ. Пр. Уны или изъ Луды надо пересадить Унскую губу, а затѣмъ ити до Яренчи иѣнкомъ верстъ 20, причемъ предварительно надо застаситься провожатымъ—носильщикомъ, ибо такового на другой сторонѣ Унской губы не пайти: мѣстность тамъ совершенно пустынная. Тотъ и другой путь, конечно, крайне неудобны. О второмъ пути я ужъ и говорить не буду; но даже возьмемъ первый, т. е. отъ с. Красногорскаго. Разстояніе по прямому направлению, пожалуй, и не очень велико: 35 верстъ. Но все дѣло портятъ проклятые рога, за объѣзда которыхъ приходится довольно далеко выѣзжать въ море, что, конечно, возможно не во всякую погоду. Особенно неирѣтенъ первый Красногорскій или Пертоминскій рогъ. Другой рогъ—Яренгскій опасенъ только въ время отлива (въ „сухую воду“); въ приливъ же пройти его можно легко.

Указанныи неудобства значительно уменьшились бы, если-бы устроить новую земскую станцію въ Пертоминскомъ монастыре, что и предполагалъ бывшій пастырь монастыря—почтенный о. Аполлоній, такъ много сдѣлавшій для монастыря и вообще для того края.

Тогда можно будеть отъ с. Красногорскаго дѣзжать до Пертоминскаго монастыря на лошадяхъ по чудной дорогѣ, которую представляеть берегъ моря, какъ-бы утрамбованный волнами и гладкій, какъ асфальтъ (всего 10 верстъ). Затѣмъ отъ монастыря на почтовомъ карбасѣ до Яренги (25 в.). При томъ не приходилось бы проѣзжать опасный Красногорскій рогъ и, кромѣ того, меныше приходилось быѣхать по морю на карбасѣ. Другое мѣропріятіе, которое могло

бы облегчитьезду по Лѣтнему берегу не только лѣтомъ, но и зимой—это учрежденіе земскихъ станцій въ деревняхъ: Лопиненъгѣ и Дураковѣ. Въ настоящее время тамъ станцій пѣтъ. Цѣль станцій, идущая отъ г. Архангельска, прерывается въ д. Яренгѣ и возобновляется на Лѣтнемъ берегу въ д. Золотицѣ, начиная съ которой дальше вѣдѣ идутъ станціи (Пушлохта, Лимца, Пурисма, Нижнозеро и т. д.) Отсутствіе земскихъ станцій въ Лопиненъгѣ и Дураковѣ сильно затрудняетъ передвиженіе. Тѣхъ приходится на обычательскихъ подводахъ. Но это въ сущности одна фикція. Дѣло въ томъ, что стоечная (или, какъ часто называются, „подводная“) повинность распредѣляется обычателями такъ, что болѣе богатые, а стало быть, имѣющіе лучшіе лошадей и лучшіе карбасы, откупаются у общества отъ отбыванія повинности, которая распредѣляется между бѣднѣшими. Затѣмъ эти бѣднѣшіе соблюдаютъ между собой очередь, причемъ происходитъ путаница и въ концѣ концовъ добиться толку бываетъ довольно трудно. Особенно тяжело приходится, если проѣзжающей попадеть въ страдное время или въ сѣнокость. Тутъ просто никакого не пайти дома и хоть живи въ Лопиненъгѣ или Дураковѣ; а когда паконецъ подадутъ лошадь, то это оказывается такой Россинантъ, что лучшіе иѣнкомъ ити.

Земскія станціи въ этихъ деревняхъ не открываются до сихъ поръ, вѣсною, потому, что мало проѣзжающихъ. Но вѣдь отчасти потому и малоѣздятъ, что сообщенія такъ неудобны. Да и паконецъ тѣхъ края нуждаются во многихъ культурныхъ учрежденіяхъ, которые въ свою очередь немыслимы безъ устройства спосаба сообщенія. Возьмемъ медицинскую помощь: ея совершиено лишиено населеніе всего „Поса“ (какъ называются жителей полуостровово между Двинской и Онежской губами). Только въ Неноксѣ и Кийдѣ есть фельдшерскіе пункты, но вѣдь это не Онежскому тракту, а на всемъ полуостровѣ вся медицинская помощь представлена въ лицѣ одной акушерки въ Лѣтней Золотицѣ! Фельдшерскіе пункты несомнѣнно будутъ открыты по крайней мѣрѣ въ Лопиненъгѣ и Лямциѣ, а тогда станутъѣздить по Лѣтнему берегу и медицинскій персональ. Или возьмемъ народное образованіе. Никакихъ школьн-

*) На эти рога чуть было не сѣлъ въ 1694 году Петръ Великий.

кромѣ приходскихъ на полуостровѣ ить. Но вѣдь это не вѣкъ будуть продолжать сѧ. Затѣмъ надзоръ за казенными лѣсами: теперь это дѣло предоставлено однѣмъ лѣснымъ объѣздчикамъ, живущимъ за предѣлами досягаемости своего начальства; положеніе, конечно, ненормальное, которое прекратится, когда въ эти края легче будетъ попадать.

И главное, что надо имѣть въ виду, это то, что рѣчь идетъ по обѣ открытии какогонибудь нового пути, а о связи между двумя концами давно существующей цѣли земскихъ станцій.

Желающихъ взять на себя содержаніе станцій въ Ленинградѣ и Дураковѣ придется сколько падо на обычныхъ со всѣми прочими станціями условіяхъ.

Мы не будемъ здѣсь говорить о другихъ мѣроопрѣдѣленіяхъ въ области улучшения путей сообщенія: о проведеніе колесной дороги между Пурпомой и Нижнозеромъ или обѣ установкѣ новыхъ вѣхъ и знаковъ для обозначенія молей по побережью (теперь приходится руководствоваться картами, составленными лѣтъ 50 тому назадъ.) Все это, конечно, стоило бы слишкомъ большихъ денегъ.

По открытіе 3-хъ указанныхъ станцій не вызоветъ большихъ расходовъ (но болѣе 300 р. въ годъ на каждую станцію) и является тѣмъ минимумомъ, который обязателенъ для Лѣтнаго берега.

В. Бартеневъ.

Взаимное страхование въ Архангельскѣ.

Взаимное страхование въ городахъ введено въ 1861 году, согласно Высочайшаго повелѣнія 10 декабря, которымъ разъяснена была домовладѣльцамъ городовъ польза взаимного страхования имуществъ отъ огня и предложены главныя основныя положенія, вошедшия въ уставы всѣхъ существующихъ иныхъ обществъ.

Всякое новое дѣло, не имѣя практической почвы, въ началѣ прививается тут. Такъ и взаимное страхование въ шестидесятыхъ годахъ открылось только въ 14 городахъ, въ семидесятыхъ—въ 11, а въ настоящее время дѣйствуетъ 127 обществъ.

Причина медленнаго развитія взаимнаго страхования—искусственно привитая Россіи акціонерная форма страхования благодаря неподвижности и отсутствию благъ взаимности большинства членовъ русскаго общества, а затѣмъ разобщенность и изолированность страховыхъ обществъ.

Въ настоящее время эти громадные недостатки устраниются.

Общество приходитъ къ тому, не требующему доказательствъ, убѣжденню, что только на началахъ взаимопомощи, въ противовѣсь коммерческимъ акціонернымъ условіямъ, цѣль которыхъ увеличить свои капиталы за счетъ общества

или вѣриѣ подчиненныхъ имъ страхователей, можно съ полной уѣверенностью вести страховое дѣло.

Въ Архангельскѣ взаимное страхование введено съ 1-го октября 1896 года, па основаніи устава, утвержденнаго 27 мая того года.

До введенія въ дѣйствіе взаимного страхования, онерирующія въ Архангельскѣ акціонерныя общества взимали премію по 6 классу, т. е. со строеній каменныхъ по 5 руб. 50 к., съ деревянныхъ, крытыхъ прочно по 18 рублей и крытыхъ непрочно по 24 рубля съ 1000 рублей, по какъ только возникъ вопросъ обѣ образованіи въ Архангельскѣ взаимного страхования, акціонерныя общества попизили премію, переведя городъ въ V классъ.

Архангельское взаимное общество, открывъ дѣйствія, приняло въ основаніе тарифъ на 10% ниже акціонерныхъ обществъ, каковыя, видя въ обществѣ опаснаго для себя конкурента, понизили тарифъ, перепеся г. Архангельскѣ по огнеопасности съ 5-го на 3-й классъ, а затѣмъ ввели въ практику примѣнѣвъ, конечно, было необходимо, двойныхъ 10% скидокъ и такимъ образомъ въ прѣ которыхъ случаяхъ не только уравняли, но даже поставили свой тарифъ ниже тарифа Архангельскаго общества.

Имѣя въ виду, что въ дѣлѣ взаимнаго страхованія не преслѣдуется коммѣрческая цѣль, что размѣръ преміи не имѣть существеннаго эпачнія, что дорога въ будущемъ польза и благотворное значеніе взаимнаго страхованія, общество въ 1877 г. выработало значительно пониженный тарифъ, а именно: со строеній каменныхъ 2 р. 70 коп., со строеній деревянныхъ, крытыхъ желѣзомъ, 8 р. 50 коп. и крытыхъ деревомъ 12 руб 50 коп. съ 1000 руб. страхованія.

Тарифъ этотъ общество пришло дѣйствующимъ для всѣхъ страхователей, какъ бы установленный съ начала страхованія и потому всѣмъ, уплатившимъ премію ранѣе сего по болѣе высшему тарифу, разница была зачислена при послѣдующемъ страхованіи.

Однако, дѣло на этомъ не остановилось; акціонерныя общества начали необходимъ перевести г. Архангельскъ по огнеопасности изъ 3-го класса во 2-й, установивъ такимъ образомъ премію со строеній каменныхъ отъ 3 р. 50 к. до 2 р. 50 коп., со строеній деревянныхъ, крытыхъ прочио, отъ 9 руб. до 7 руб. и крытыхъ пепрочно отъ 14 руб. 50 коп. до 13 руб. 50 коп. съ 1000 рублей.

Это была послѣдняя попытка вытѣснить петербургское взаимное страхованіе съ тѣмъ, чтобы потомъ снова повысить страховые платежи и вернуться къ монопольному праву.

Внодѣй попытъ цѣль акціонерныхъ компаний и имѣя въ виду, что способъ борьбы взаимныхъ обществъ съ акціонерными вездѣ одинъ и тотъ же, что испытывать это приходилось многимъ существующимъ взаимнымъ обществамъ при ихъ открытии, что они выходили победителями изъ этой борьбы, Архангельскимъ взаимнымъ обществомъ въ январѣ 1890 г. тарифъ, утвержденный въ 1897 году, вновь былъ измѣненъ и принялъ новый, ниже взимаемаго акціонерными обществами, а именно: 2 рубля со строеній каменныхъ, 7 рублей со строеній деревянныхъ, крытыхъ прочио и 11 рублей со строеній, крытыхъ пепрочно, съ каждой 1000 рублей страхованія.

Въ первый же операціонный годъ (съ 1-го октября по 31-о декабря 1896 г.) было принято обществомъ па страхъ недвижимыхъ имуществъ на сумму 219666 рублей при 25 членахъ страхователяхъ.

Съ каждымъ послѣдующимъ годомъ

операціи общества увеличиваются и въ 1901 году сумма принятыхъ па страхъ имуществъ достигла 1.113.446 руб. при 266 членахъ страхователяхъ.

Такой благопріятный оборотъ дѣла далъ возможность обществу въ 1901 году попозитъ тарифъ на 10% за пять лѣтъ страхованія.

Въ 1903 году, принявъ па страхъ имуществъ на 1364521 р. при 335 членахъ, общество въ собраніи 18 октября постановило вновь понизить нормальный тарифъ еще на 10% за 8 лѣтъ страхованія. Такимъ образомъ, лица, вступившия въ общество въ 1896 году, въ 1903 уплачивали страховую премію на 20% ниже противъ нормального тарифа 1899 года, т. е. по 1 руб. 60 коп. со строеній каменныхъ, по 5 руб. 60 коп. со строеній деревянныхъ, крытыхъ желѣзомъ, и по 8 руб. 80 коп. со строеній, крытыхъ деревомъ, съ каждой 1000 рублей страхованія. Въ 1905 году 20% скидкой воспользовались лица, вступившия въ 1898 году и т. д., каковая скидка остается въ дѣйствии и для позднѣйшихъ страхований. Къ 1909 году состояло рисковъ па страхъ общества на 2.012,751 руб. и запасный капиталъ общества достигъ до 37.140 руб.

Архангельское взаимное общество состоитъ въ союзѣ взаимныхъ обществъ по Ненецкому договору и при чрезвычайныхъ пожарныхъ убыткахъ (свыше 6900 рублей ежегодно) все сказанныя общества являются ответственными.

Взаимномощь, а также участіе въ союзѣ по Ненецкому договору, дало возможность многимъ взаимнымъ обществамъ не только понизить на 50% и болѣе принятый нормальный тарифъ, но даже выдавать бесплатные полисы. Изъ отчета за 1903 г. Вологодского взаимного общества, существующаго съ 1876 года, видно, что тарифъ пониженъ на 55%, въ Таганрогскомъ, существующемъ съ 1882 г., въ 1903 г. состояло застрахованными 92 имущества на сумму 1.018.603 руб. по бесплатнымъ полисамъ; па строенія же, состоящія па страхѣ, па 11-мъ году сдѣлана скидка 25%, па 13 году 50% и начиная съ 14-го года въ теченіе 5 лѣтъ взимается по 20 коп. съ 1000 рублей застрахованной суммы, послѣ чего имущества, состоящія па страхѣ, совершию освобождаются отъ платежа за страхованіе, что практикуется и во всѣхъ

остальныхъ обществахъ взаимнаго страхования.

Подобная система скидки возможна только при взаимопомощи и при ведении дѣла самими страхователями на выборныхъ началахъ и ни одно акционерное общество не можетъ привлечь къ себѣ таковой, такъ какъ, во-первыхъ, должны вознаградить себя на погашеніе капитала, во-вторыхъ, нести значительный расходъ по перестрахованію имуществъ за-границей, въ третихъ, вознаграждать страхователей за пожарные убытки и паконецъ расходовать значительную сумму на содержаніе правленій обществъ и на комиссионныя своимъ агентамъ.

§ 14-мъ устава Архангельского общества, такъ же какъ и уставами другихъ взаимныхъ обществъ предусмотрено не только понижение размѣра премій, но даже и освобожденіе страхователей отъ платежа таковыхъ.

Если Архангельское общество по истечении 8 лѣтъ при 335 членахъ—страхователяхъ, что составляетъ $\frac{1}{6}$ всѣхъ домовладѣльцевъ, начло возможнымъ, по произведеніямъ операций, при запасномъ капиталѣ въ 30.000 рублей и при гарантіи города въ 50.000 рублей (§ 4 уст.), сдѣлать скидку въ 20%, то можно быть виолѣтъ увѣренъ, что въ будущемъ при увеличивающемся числѣ членовъ, оно, постепенно увеличивая скидку, найдетъ возможнымъ освободить страхователей отъ платежа премій, выдавая, по принятымъ на страхъ имуществамъ, безплатные полисы и такимъ образомъ лица, страхующіе въ настоящее время свои строенія въ акционерныхъ обществахъ, уплачивая премію за страхъ выше противъ нормального тарифа взаимнаго общества, при вступлении участниками въ это общество, пользуясь по истечении условнаго срока скидкой и въ концѣ освободившись отъ платы премій, сдѣлаютъ громадныя для себя сбереженія безъ всякаго личнаго риска, такъ какъ въ чрезвычайныхъ пожарахъ убыткахъ ответственнымъ является не одно Архангельское общество, но всѣ союзныя общества, обязанныя по Пензенскому договору пополнить своими долями всѣ убытки и въ крайнемъ случаѣ, на основаніи того же договора, выдать безпроцентную ссуду.

Въ 1906 году Сызранское взаимное

общество, образованное въ 1896 году, следовательно общество еще молодое, по окончаніи пожарныхъ убытковъ 1.200.000 рублей, на покрытие этого убытка сверхъ основного капитала въ 40.500 рублей, бюро союзныхъ обществъ, на основаніи договора, уплатило до 600.000 рублей остаточной же убыточности покрыть безпроцентной ссудой изъ запасного капитала союзныхъ обществъ, а также субсидіей отъ правительства, каковая въ теченіе двухъ лѣтъ пополнила союзными обществами.

Со дnia образования Архангельское взаимное общество понесло мѣстныхъ пожарныхъ убытковъ 49.073 рубля, изъ которыхъ 12.598 рублей убытковъ за 1898 и 1899 годы уплатило изъ собственныхъ средствъ, такъ какъ въ то время не состояло еще къ союзу по Пензенскому договору. Въ счетъ же убытковъ съ 1900 года Архангельское общество по раскладкѣ бюро союзныхъ обществъ получило 18.156 рублей, оставшіе же покрыло своей долей въ запасномъ союзномъ капиталѣ.

Въ заключеніе нахожу пужнимъ выяснить и ту матеріальную пользу, которую получили домовладѣльцы г. Архангельска благодаря образованію въ Архангельской взаимнаго страхованія съ пониженнымъ тарифомъ противъ акционерныхъ обществъ.

Въ теченіе 10 лѣтъ домовладѣльцы уплатили бы акционернымъ обществамъ по тарифу, существовавшему до образования взаимнаго общества:

со страховой суммы 229.800 камениныхъ строеній	1209 р.
со страховой суммы 1.052.600 р. деревянныхъ крытыхъ проче	18.941 р.
со страховой суммы 272.600 руб. деревянныхъ, крытыхъ по-прочио	6710 р.

А всего 26.860 р.

въ годъ, а за 10 лѣтъ 268.600 рублей.

Тѣ же домовладѣльцы, участвуя въ Архангельскомъ взаимномъ обществѣ, уплатили за право страхованія своихъ имуществъ 77.400 рублей, такимъ образомъ сумма 191.200 рублей составляетъ чистое сбереженіе домовладѣльцевъ, страхующихъ свои имущества во взаимномъ обществѣ. Кроме того взаимнымъ обще-

ствомъ сдѣлано по настоящемъ времени 20% скидки съ имущество, состоящихъ на страхѣ болѣе 8 лѣтъ 4.880 руб.

Вышеоприведенные сравнительныя цифры ясно показываютъ какую громадную пользу оказало городу взаимное общество; не будь этого общества—не образовалось бы сбереженій въ размѣрѣ 196.080 рублей въ карманахъ страхователей взаимнаго общества.

По этой цифре не исчерпывается польза взаимнаго страхованія. Выше сказано, что во взаимномъ обществѣ застрахована только $\frac{1}{6}$ часть всѣхъ городскихъ строений, а изъ остальныхъ же $\frac{5}{6}$ большая часть страхуется въ акціонерныхъ обществахъ. Эта часть домовладѣльцевъ равнымъ образомъ воспользовалась услугами взаимнаго страхования, такъ какъ благодаря учрежденію этого общества въ г. Архангельскѣ акціонерная общество значительно понизили свой тарифъ и въ этомъ послѣднемъ случаѣ сбереженіе капиталовъ у домовладѣльцевъ города Архангельска является значительно болѣе 196.080 руб.; страхуя же за послѣдній 10 лѣтъ свои имущество не въ акціонерныхъ обществахъ, а въ городскомъ взаимномъ обществѣ эта часть домовладѣльцевъ сдѣлала бы еще большія сбереженія, такъ какъ дома ихъ страховались бы по тарифу значительно пониженному противъ тарифа акціонерныхъ обществъ и кромѣ того по истеченіи 8 лѣтъ домовладѣльцы воспользовались бы 20% скидкой, чего, повторю, не можетъ дать ни одно акціонерное общество.

Громадное преимущество и выгодность для страхователей взаимнаго страхованія въ другомъ отношеніи, а именно: оцѣнка пожарныхъ убытокъ страхователей производится тремя выборными членами правленія изъ самихъ же страхователей, а по лицомъ, въ видѣ особаго инспекто-ра, командируемаго акціонерной компа-

ніей для ликвидациіи пожарныхъ убытковъ; мѣстнымъ же агентамъ, въ большинствѣ случаевъ, не довѣряется опредѣленіе пожарныхъ убытокъ.

Означеные инспекторы акціонерныхъ обществъ всегда стараются понизить действительные пожарные убытки и страхователь, лишенный возможности обжаловать подобный произволъ, долженъ подчиниться определенію оцѣнщика. Извинение указывать на массу жалобъ страхователей на неправильную оцѣнку убытокъ подобныхъ агентствъ.

Уставомъ же взаимныхъ обществъ предусмотрено, въ случаяхъ неправильной оцѣнки пожарныхъ убытокъ тремя выборными изъ страхователей лицами не только обжаловать рѣшеніе ихъ въ наблюдательный комитетъ, но даже и передать на разсмотрѣніе общаго собрания всѣхъ страхователей, а следовательно и оцѣнка убытокъ отъ пожара зависить отъ самихъ страхователей.

Съ 1905 года Архангельскимъ Взаимнымъ Обществомъ открыть приемъ на страхъ движимаго имущества по тарифу, пониженному на 10% противъ акціонерныхъ обществъ, и безъ взиманія портовыхъ, что практикуется акціонерными обществами. По приему на страхъ движимости Архангельское общество участвуетъ въ договорѣ всѣхъ обществъ взаимнаго отъ огня страхования и, такимъ образомъ, является не единственнымъ отвѣтчикомъ за могутіе последовать убытки, а въ составѣ всѣхъ союзныхъ обществъ, что представляется гарантію для страхователей и полную возможность Архангельскому обществу уплатить все убытки. По 1-е января 1909 года Архангельскимъ обществомъ принято на страхъ движимаго имущества на сумму 178.250 руб.

Ф. А. Потаповъ.

Сельское хозяйство.

Земледѣліе въ Архангельской губерніи не имѣть того значенія, какое оно представляеть въ жизни населенія остальной Россіи. Въ земледѣльческомъ отношеніи наиболѣе выдѣляется Шенкурскій уѣздъ. Въ Архангельской губерніи пре-

имущественно сбываются ячмень, затѣмъ озимая рожь и овесъ, послѣдній главнымъ образомъ въ Шенкурскомъ уѣзда, выпускающемся его на Архангельскій рынокъ приблизительно до 10 т. пудовъ. Населеніе Александровскаго и Кемскаго (приморскія волости,) Мезенскаго и Нечорского уѣздовъ живетъ отъ промысловъ, пользуясь привозимымъ хлѣбомъ. Населеніе Архан-

гельской губерніи и при хорошемъ урожаѣ хлѣбовъ продовольствуется значительную часть года покупнымъ хлѣбомъ.

Къ числу подсобныхъ мѣроопріятій, обеспечивающихъ продовольствіе уѣздаго населенія относятся въ 8 уѣздахъ 66 торговыхъ магазиновъ съ запасами хлѣба: муки 294.379 п., ржи 1136 п., ячменя 14770 п. и овса 1113 п. кроме волостныхъ ссудныхъ хлѣбныхъ кассъ и сельско-запасныхъ магазиновъ: съ 30898 п. муки, 30234 п., ржи и 184.530 п. ячменя. Завѣдуетъ торговыми магазинами Комитетъ о продовольствіи жителей Архангельской губерніи. Независимо отъ сего въ городахъ имѣются дирекціонные хлѣбные магазины съ запасами хлѣба муки, а именно: въ Архангельскѣ 9000 п., въ Мезени 5903 п., въ Кеми 5597 п. и въ Александровскѣ 3446 пуд.; завѣдуетъ означенными магазинами Дирекція Архангельского Общественнаго Хлѣбнаго Магазина.

Въ 1908 году собрано было хлѣба въ нудахъ по уѣздамъ Архангельской губ.:

въ Архангельскомъ	ржи	6.049 п.	сѣна	1.989.655 —
— Холмогорскомъ	овса	4.260 —		
	ячменя	273.232 —		
			сѣна	1.353.423 —
— Шенкурскомъ	ржи	68.132 —		
	овса	4.683 —		
	ячменя	226.826 —		
			сѣна	2.352.887 —
— Пинежскомъ	ржи	332.409 —		
	овса	133.509 —		
	ячменя	486.530 —		
			сѣна	2.122.214 —
— Мезенскомъ	ржи	64.121 —		
	ячменя	323.178 —		
			сѣна	1.279.258 --
— Нечорскомъ	ржи	15.328 —		
	ячменя	169.518 —		
			сѣна	2.922.373 —
— Онежскомъ	ржи	39.317 —		
	овса	7.942 —		
	ячменя	237.101 —		
			сѣна	1.371.242 —
— Кемскомъ	ржи	44.352 --		
	овса	5.256 —		
	ячменя	187.080 —		
			сѣна	1.189.750 —
А всего по 1 уб. собрано	ржи	573.966 --		
	овса	155.650 —		
	ячменя	2.058.140 —		

сѣна 14.712.988 —

Нормальный урожай хлѣбовъ по Архангельской губерніи считается официаль-но: ржи самъ 4; ячменя самъ $3\frac{1}{2}$ и овса самъ $3\frac{1}{2}$.

Въ 1908 году степень урожая ржи самъ $3\frac{3}{4}$, ячменя самъ $3\frac{3}{4}$ и овса самъ $2\frac{3}{4}$.

— Состояніе хлѣбовъ и травъ по Архангельской губерніи къ 1 августа настоящаго года видно изъ слѣдующихъ данныхъ, относящихъ къ уѣздамъ*).

Архангельский уѣздъ. Во второй половинѣ июля мѣсяца погода стояла теплая съ частыми дождями; послѣдніе дни выдались особенно нечастными, какъ по продолжительности дождямъ, такъ и холодными съверо-западнымъ вѣтрамъ. Хлѣба и травы замѣтили улучшились, озимые отцвѣли и наливаются, яровые первыхъ посѣвовъ мѣстами почти въ полномъ наливѣ и начинаятъ созревать, но вызрѣваніе сильно замедляется; послѣдніе посѣвы уже выколосились и начинаятъ наливаться. Уборка травъ идетъ очень медленно, сѣно становится въ большинствѣ случаевъ чернымъ отъ дождей. Въ общемъ по состоянію хлѣбовъ можно ожидать средняго урожая, причемъ вызрѣваніе хлѣбовъ несомнѣнно замедлится и къ жатвѣ возможно приступить позже двухъ недѣль. Посѣвъ озимыхъ начался съ 20 чиселъ июля.

Холмогорскій уѣздъ. Озимые налились. Сѣнокосу мѣняютъ дожди. Урожай предвидится удовлетворительный.

Шенкурскій уѣздъ. На возвышеніяхъ мѣстахъ хлѣба къ жатвѣ поспѣли. Овесь зеленъ. Сѣнокосъ задерживается дождями. Урожай хлѣбовъ и сѣна ожидается средний.

Пинежскій уѣздъ. Дождливая погода задерживаетъ ростъ хлѣбовъ, которыхъ тихо наливаются. Сѣнокосъ пріостановленъ и скопившаго сѣпа много погнило.

Мезенскій уѣздъ. Погода во второй половинѣ июля дождливая и холодная. Скошенная трава гнѣсть. Хлѣба наливаются медленно. При пастушленіи благоприятной погоды урожай хлѣбовъ ожидается удовлетворительный; сборъ сѣпа плохой.

Нечорскій уѣздъ. Хлѣба отцвѣли, наливаются, зелены. Дозрѣваніе задерживается холодная погода. Сѣнокосъ замед-

* Сведения взяты изъ официального источника.

день постоянными дождями; безъ улучшения погоды урожаю хлѣбовъ могутъ угрожать августовскіе утренники; урожай ожидается ниже средняго. Сѣно количествомъ и качествомъ неудачно.

Онегскій уѣздъ. Рожь, и ячмень наливаются; урожай ихъ ожидается удовлетворительный. Сѣнокосъ идетъ медленно. Въ виду дождей сборъ сѣна средний.

Кемскій уѣздъ. Озимые наливаются, яровые раннихъ посѣвовъ выколосились; сѣнокосъ начался 10 июля. Урожай предвидится средний.

— О состояніи опытныхъ посѣвовъ на Устьциломской станції Сѣверо-Печорской экспедиціи говорить полученная пами корреспонденція отъ 27 июля изъ с. Устьцильмы.

Запоздалая весна этого года значительно задержала посѣвы сравнительно съ прошлымъ годомъ, когда послѣдніе у крестьянъ начались 12 мая и продолжались до 18 мая; въ этомъ году большинство приступило 19 мая, кончили 24-го. На опытныхъ поляхъ экспедиціи, которыхъ, кстати сказать, три, расположенныхъ въ разныхъ мѣстахъ и на различныхъ высотахъ, сѣяли въ разное время, начиная съ 16 мая (овесь, „золотой дождь“ на поле № 1) и кончая 3 июня (гречиха сибирская на поле № 1), большинство же посѣвовъ были 22—23 мая. До 2-го июня всходы были хороши, но холодный С—З вѣтеръ, дувшій со 2 по 9 июня, иногда со снѣгомъ, остановилъ совершенно ростъ. Съ 9 июня, однако, картина совершенно меняется, — все ожидаетъ благодаря жаркимъ днямъ, и быстро начинаетъ расти. Показателемъ роста можетъ служить слѣдующая таблица*).

Наименование растений.	Время посѣвовъ.	Высота въ сантиметрахъ.	Время всходовъ.	Время цветения.	№ листа.
Рожь сибирская (яровая), Яменинегириди.	20/v 22/v	72—74 50	130 99	2/vii 13/vii	— 1
Овесь „золотой дождь“.	16 v 23 v	64—70 55—60	86 —	19/vii 19/vii	— 1 2
Тоже.					
Гречиха сибирская.	19/v	22—28	32	— 47	3—4/vii 1
Тоже.	3/vi	18	53	— 70	6—7/vii 1

* Данныя взяты изъ журнала, ведущагося заѣднющимъ опытными полями и огородаами Устьциломской станціи г. Соловьевъмъ.

Копоши обыкновен.	23/v	82	—	14/vii	—	2
Клеверъ пуш. однолѣт.	26/v	10	20	—	16/vii	2
Вика бѣлая.	22/v	36	67	—	16/vii	2
” черная.	22/v	38	74	—	16/vii	2
Ленъ вольнинско-печорск.	26/v	—	60	—	13/vii	2
Ленъ мезенский.	3/vi	42	70	—	13/vii	3

На огородахъ опустошенія отъ холодныхъ дней сравнительно незначительны, погибли совершенно только помидоры, въ большинствѣ же случаевъ задержалась только ростъ. Въ пользованіи Сѣверо-Печорской экспедиціи находятся два огорода — одинъ при квартирѣ А. В. Журавского, другой г. Соловьевъ; первый превосходитъ по разнообразію огородныхъ растеній, второй по качеству. На огородахъ вы можете встрѣтить: апельсины, фасоль, бобы обыкнов., брюкву, горохъ, капусту 13-ти видовъ, кальраби, кукурузу, макъ, тминъ, тыкву, цикорій, табакъ махорку, сою черную и бѣлую, чечевицу, подсолнечникъ и т. д. и т. п. Общее состояніе огородовъ, несмотря наять таки на холодное лѣто, хорошее; сравнительно съ прошлымъ годомъ замѣчается лишь незначительная задержка въ готовности пѣкоторыхъ овощей для пользованія. Въ настоящее время готовы уже цвѣтная капуста и кочанная скороспѣлка на многихъ огородахъ, у г. же Соловьевъ цвѣтная и бѣлокочанная „Бронка французская“ была готова 20 июня; кроме этого готовы къ употребленію въ пищу: горохъ сахари., рѣпа, морковь, свекла; цвѣтуть: греческіе кабачки и тыква обыкнов., на огородѣ г. Журавского кабачки уже отцвѣли, тамъ же цвѣтѣтъ уже и подсолнечникъ, брюква отцвѣла, рапсъ началъ цвѣсти 16 июня. Пѣзъ другихъ огородовъ обращаетъ вниманіе огородъ начальника мѣстной почтово-телеграфной конторы, который находится на такъ называемой тундрѣ и, несмотря на это обстоятельство, тамъ растеть все не хуже, чѣмъ на другихъ огородахъ.

Въ заключеніе необходимо отмѣтить, что всякия начинанія А. В. Журавского въ области сельскаго хозяйства и огородничества, раньше встрѣчавшія такъ много препятствий, начинаютъ теперь все большие и большие находить себѣ твердую почву.

Промыслы.

Новоземельские промыслы, вывезенные въ текущемъ году, по своему количеству и продажѣ представляются наиболѣе удачными за все время колонизации. Хотя проданъ не весь промыселъ, но вырученено около 10 т. р.; по количеству промыслы представляются въ такомъ видѣ:

Сала 269 боч.	2795	шуд.
Шкура медвѣжихъ	60	шт.
" песцовыхъ	45	"
" лисицы	1	"
" моржей	5	"
" нерпы	1240	"
" морск. зайцевъ	43	"
" лѣсуновъ	171	"
" сѣрки	15	"
" оленевыхъ	90	"
Головы моржей	4	шт.
Заячьяго ремня	115	саж.

Такія количества сдачи новоземельскихъ промысловъ въ Архангельскѣй, надо объяснить тѣмъ, что колонисты, въ виду ихъ освѣдомленности о порядкахъ продажи промысловъ въ Архангельскѣй, достаточнаго и доброкачественнаго снабженія ихъ изъ Архангельска пищевыми средствами, не продаютъ почти ничего на Новой Землѣ частнымъ промышленникамъ, среди которыхъ больше всего норвежцевъ, а предпочитаютъ новоземельскіе промыслы направлять для продажи въ Архангельскѣ.

По инициативѣ быв. Архангельскаго гу-

бернатора А. Н. Энгельгардта при губернскомъ по кр. дѣламъ присутствіи организована продажа крестьянамъ зѣбропромысленикамъ Архангельской губ. охотничихъ винтовокъ и патроновъ; каковы винтовки съ патронами, по мѣрѣ поступленія требованій со стороны промышленниковъ, высылаются по представлѣніямъ г. г. губернаторовъ С.-Петербургскому и Московскому Артиллерійскимъ Управлѣніямъ. Винтовки (системы Бердана), бывшия въ употреблѣніи, отпускаются Артиллерійскими Управлѣніями по цѣнѣ 2 р. 25 к. за штуку. Продавались ранѣе по 3 р. 25 к., а нынѣ (съ 12 апр. 1909 г.) по 3 р. 50 к. Патроны отпускаются Артиллерійскими Управлѣніями по 35—36 руб. за тысячу, а продаются въ послѣднее время по 50 р. за тысячу. Винтовки и патроны по означенными цѣнамъ продаются всѣдѣствіе того, что губ. крест. присутствіе несетъ всѣ расходы по укупоркѣ и конвоированию отъ Петербурга и Москвы до Архангельска, по доставкѣ на желѣзныя дороги и перевозкѣ по нимъ, на пароходахъ, и доставкѣ къ складъ (цейхаузъ Архангелогородскаго батальона), изъ склада къ присутственнымъ мѣстамъ, къ пароходамъ пристанищъ и т. д. Къ каждой винтовкѣ прилагается штыкъ, отвертка, протирка, шинелька и дульная пакладка.

Какъ велико требование со стороны зѣбропромышленниковъ (промышленниковъ преимущественно морскаго зѣбра: тюлена, зайца, моржа, нерпы, бѣл. медвѣди и т. д.) видно изъ нижеслѣдующей спрятки.

выписано:

Въ 1903 г. 500 винтовокъ и 65000 патроновъ.	
" 1904 г. 1000 " и 300000*)	"
" 1905 г.	967
" 1906 г.	32
" 1907 г. 500 "	501
" 1908 г.	"
" 1909 г. 1000 " и 50000	"

продано:

492 винтовки и 50812 патроновъ.	
8 " и 12554 "	
967 " и 80574 "	
32 " и 54231 "	
501 " и 77992 "	
" и 82351 "	

Лудутъ отосланы въ приморскій вол. правленій.

*) Въ 1904 г. винтовки получены губернскимъ присутствіемъ 29 декабря.

Патроны выписывали, согласно требованіямъ отъ кр-го, 150000 шт., но всѣдѣствіе ошибки, было выдано Петербургскимъ и Можковскимъ Управлѣніемъ по 150000 шт.

Требованія на винтовки и патроны получаются черезъ чиновниковъ по крестьянскимъ дѣламъ, а еще больше черезъ волостныхъ старшинъ и поступаютъ преимущественно отъ населенія приморскихъ мѣстностей, а именно: отъ крестьянъ Кузоменской, Тетрицкой, Умбской, Чохойской, Койдемской, Несской, Юземской, Яренг-

ской, Золотилкой, Шатракъевской, Погорѣльской, Пурненской и др. вол. Унскаго и Лудскаго посадовъ и отъ новоземельскихъ промышленниковъ.

Деньги за отпущеніе винтовки и патроны губ. прі-во получаетъ отъ должностныхъ лицъ, по мѣрѣ продажи ими винтовокъ и патроновъ и по полученіи, тогда же

вносить въ каз. во въ депозиты. Кромѣ отпуска винтовокъ и патроновъ, черезъ должностныхъ лицъ на мѣстахъ, и продажа производится въ канцелярии губ. крест. присутствія, приходящимъ лично въ канцелярию промышленникамъ. Винтовками послѣдней выписки крестьяне остались не особенно довольны, такъ какъ таковыя, называемыя „пѣхотныя“, слишкомъ тяжелы и длинны и съ ними, по отзывамъ крестьянъ, неудобно обращаться въ „ронакъ“, т. е. въ горахъ льдовъ, во время весеннаго про мысла морскаго зѣбра. Легковѣсныи же винтовки (драгунскія и казачьи) Главнымъ Артиллерійскимъ Управлениемъ не высылаются, вслѣдствіе неимѣнія таковыхъ.

Изъ торговой и промышленной жизни.

— Архангельскіе лѣсопильные заводы чувствуютъ недостатокъ рабочихъ рукъ для биржевыхъ и погрузочныхъ работъ; есть случаи примѣненія труда арестантовъ.

— По росту сибирскихъ городовъ замѣчается громадный экономический подъемъ зап. Сибири. Омскъ, имѣвшій недавно 35 тысячъ населенія, превращается въ торгово-промышленный центръ Степного края съ 100.000 жителей, Барнаулъ и Бійскъ увеличили свои торговые обороты втрое.

— Въ торговыхъ и промышленныхъ сферахъ западной Сибири ходитъ упорный слухъ о состоявшемся между фирмами Нобель, Каспийскимъ товариществомъ и крупной фирмой „торгов. домъ А. Шитовъ“ соглашеніи, въ силу которого послѣдній двѣ фирмы закрываютъ свои склады во всей Сибири, почему г. Нобель остается монополистомъ. Называются крупныи цифры, сопровождавшія эту сдѣлку.

Цѣни на керосинъ уже сейчасъ значительно поднялись по всей западной Сибири.

— По словамъ пѣкоторыхъ газетъ, громадныи залежи графита въ Туруханскомъ краѣ въ послѣднее время, съ проведеніемъ Сибирской желѣзной дороги, стали предметомъ усиленной разработки. Образцы этого графита, представленные еще въ 60-хъ годахъ для анализа въ берлинскую лабораторію, оказались прекраснаго качества. И этотъ анализъ подтвердился изслѣдованиемъ въ лабораторіи Петербургскаго горнаго института.

Необыкновенныи камено-угольныи богатства обнаружены близъ д. Кемеровской

Верхнотомской волости, Кузнецкаго уѣзда. Производящимъ здѣсь работу отъ кабинета горныхъ инженеромъ Мамонтовымъ найдены иласти, расположенные паклонно въ 1 в. длины, 7 в. ширины и 4 сажени толщины. Переходя количество заключенного въ та комъ пласту угля на пуды, получаемъ около 8 миллиардовъ пудовъ, т. е. $\frac{1}{4}$ часть камено-угольныхъ богатствъ всей Бельгіи. Г. Мамонтовъ имѣть основаніе думать, что найденными пластами далеко не исчерпываются камеровскія мѣсторождѣія угля. Качество угля не оставляетъ желать лучшаго. Работа,—по словамъ „Сиб. Ж.“,—производится въ скромныхъ размѣрахъ, всего работаетъ до 70 человѣкъ. Эксплоатировать эти богатства самъ Кабинетъ не предполагаетъ; предполагается продать или сдать въ аренду частнымъ предпринимателямъ, каковыхъ пока не находится.

— Шпицбергенъ, еще недавно пустынная и почти недоступная земля, въ настоящее время совсѣмъ измѣнился. Несколько государствъ—Россія, Норвегія и Швеція спаривали другъ у друга право на владѣніе имъ и рѣшились прибѣгнуть къ третійскому трибуналу. Имѣются скѣдѣнія объ ископаемыхъ богатствахъ, въ частности объ эксплоатациіи каменаго угля на Шпицбергенѣ въ отчетѣ французскаго уполномоченнаго Деливо, бывшаго на конференціи, которая рѣшила организовать тамъ международную полицію.

Норвежскія желѣзныи дороги взяли на себя добываніе 6000 тоннъ угля. Первые 1400 тоннъ будуть доставлены въ Тромсѣ.

Добываніе угля происходитъ зимой, сорокъ рабочихъ провели зиму 1907—1908 г. Въ Адвѣстъ-Вайѣ была построена пристань и соединена съ берегомъ. Предполагается устройство воздушнаго выгружателя. Въ продолженіе зимы добыто было 2000 тоннъ угля въ одной изъ шахтъ; другая компания, у которой большиe машины, добыла 4000 тоннъ.

Судоходныи вѣсти.

— Управлѣніе работъ по улучшенію архангельскаго порта на ассигнованные правительствомъ 1448000 рубл. приобрѣтаетъ для нуждъ порта двѣ дноуглубительныи землечерпалки и четыре шаланда.

-- Обь-Енисейскій каналъ признанъ совершенію непригоднымъ въ настоящемъ его видѣ для грузоного движения, а, между тѣмъ, на этотъ каналъ истраченъ по 5.292.719 рублей.

И что всего интереснѣе, такъ это то, что и послѣ резолюціи совѣщанія 1906 года о путяхъ въ Сибири, ассигновки на каналъ производились ежегодно въ очень крупныхъ суммахъ. Такъ, въ 1906 г. на каналъ было ассигновано 154.038 руб., въ 1907 году 157.527 руб. и въ 1908 году 173.115 рублей. Въ среднемъ ежегодно на ремонтъ Обь-Енисейскаго канала уходило 139,108 руб., не включая въ эту сумму расходовъ по содержанию администраціи канала.

Теперь, послѣ такихъ громадныхъ затратъ труда и денегъ, все грандіозное сооруженіе признало непригоднымъ и оставлено на произволъ судьбы.

Однако, справедливость требуетъ отмѣтить, что не такъ ужъ этотъ каналъ плохъ, какъ о немъ стали думать въ самое послѣднее время, и что все-таки по нему возможно ко-о-что перевозти. Такъ, въ 1901 году по нему, съ грѣхомъ пополамъ, быть протицаетъ пароходикъ *Ильмъ*. Потомъ было перевезено до 6.000 п. соли, принадлежащей Подгурскому. Стоимость перевозки этой соли обошлась казнѣ 12 руб. 60 коп. за пудъ! Этимъ дѣятельность Обь-Енисейскаго канала и закончилась.

— Нынѣшняя навигація для всего западно-сибирскаго пароходства, весьма удачна въ смыслѣ грузовъ. Помимо громаднаго количества переселенческой клади, нынѣ перевезено и предстоитъ еще перевозти до конца навигаціи небывалое количество различнаго хлѣба отъ пристаний западной Сибири къ перекладочнымъ станціямъ Сибирской и Пермской жел. дор.; но въ нынѣшнюю навигацію наблюдалася значительное обмеленіе противъ прошлыхъ навигацій р. Пртыни, что ставить въ весьма затруднительное положеніе мѣстныхъ пароходчиковъ; пароходы, идущіе въ Семипалатинскъ и обратно, нынѣ брали только третью груза; между Навлодаромъ и Семипалатинскомъ въ іюль на перекатахъ стояло всего 21 верш., пассажирскіе пароходы съ трудомъ въ іюль мѣсяцѣ пробирались по мелямъ. Много дожидается очереди для отправленія семипалатинской круичатки; въ одномъ г. Семипалатинскѣ въ срединѣ

іюля ся оставалось еще новыѣ везеної 1 $\frac{1}{3}$ милл. пуд. Сильно озабочивается перевозкой переселенцевъ и клади переселенческое управление.

Въ августѣ пароходчики ожидаютъ пѣкоторой прибыли воды въ Пртынѣ.

— По ходатайству западно-сибирскихъ пароходчиковъ, признаны судоходными рѣки Шиши и Туй, впадающія въ р. Пртынѣ въ Тарскомъ у. Тобольской губ. Рѣки довольно значительны по длинѣ и все лѣтомъ бываютъ обильны водой. До этого они считались только возможными для сплава лѣса и яровъ.

— Изслѣдованіе р. Біи, этой малоизвѣстной еще въ западной Сибири рѣки, паконецъ, проводится въ жизнь. Нынѣшнимъ лѣтомъ въ эту рѣку, для полнаго єя обслѣдованія, прослѣдовала экспедиція инженера Шинкова, которой предоставленъ побольшой пароходъ.

— Въ текущемъ году три пароходныи сибирскія фирмы ходатайствовали о выдачѣ имъ правительственної субсидії для организаціи срочныхъ ройсовъ въ устья рѣкъ Колыма и Лепы, но получили отказъ. Мотивомъ къ отказу послужило отсутствіе точныхъ научныхъ данныхъ, доказывающихъ возможность успѣшнаго плаванія въ водахъ Сѣв. Лед. океана съ заходомъ морскихъ пароходовъ въ устья этихъ рѣкъ.

— Въ 1906 г. при главномъ гидрографическомъ управлениѣ, по приказанію морскаго министра, была образована особая комиссія для обсужденія вопроса о сѣверо-восточномъ морскомъ пути изъ Атлантическаго въ Тихій океанъ. Основываясь на всестороннѣмъ изученіи этого вопроса, комиссія признала возможность практическаго использования этого пути, если только будетъ изучено море у полуострова Таймырскаго и произведены гидрографическія изслѣдованія у береговъ Ледовитаго океана, отъ устья р. Енисея на востокъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ комиссія постановила воспользоваться для такой экспедиціи предполагавшимися тогда къ постройкѣ двумя пароходами ледокольнаго типа, постройка которыхъ въ настоящее время уже заканчивается.

Для изученія мѣстности у Таймырскаго полуострова комиссія намѣтила двѣ экспедиціи—морскую и сухопутную, причемъ признала чрезвычайно важнымъ послать ихъ теперь, пока участники послѣдніхъ русскихъ сѣверныхъ экспедицій еще въ

силахъ примѣнить добытый имъ опытъ въ арктическихъ плаваніяхъ.

Въ настоящее время, судя по ходу работъ по завершению постройки ледоколовъ „Таймыръ“ и „Вайгачъ“, окончательно выяснилось, что экспедиція можетъ быть послана въ 1910 году, а настоящимъ лѣтомъ могутъ быть произведены всестороннія испытания ледоколовъ въ пробномъ плаваніи по Ледовитому океану на сѣверъ Карского моря. Это же пробное плаваніе можетъ быть использовано для устройства па пути къ „Таймыру“ угольной станціи. Осенью оба ледокола должны будутъ вернуться въ Петербургъ и приступить къ заказу провизіи и специальнаго экспедиціоннаго спабженія съ такимъ расчетомъ, чтобы лѣтомъ 1910 г. безпрепятственно приступить къ выполнению общаго плана экспедиціи.

Къ Таймырскому полуострову предполагается направить двѣ экспедиціи: морскую и сухопутную.

Морская экспедиція отправится изъ Петербурга въ маѣ 1910 г., въ составѣ ледоколовъ „Таймыръ“ и „Вайгачъ“, спароженныхъ въ 2-лѣтнєе плаваніе и съ полнымъ запасомъ угля, кругомъ Норвегіи въ Екатерининскую гавань на Мурманѣ. Догрузивъ уголь и принявъ паботъ собакъ, грузъ рыбы и сѣльчанъ по слѣдію распоряженія, суда пойдутъ отсюда къ Югорскому Шару, прибудутъ туда въ началѣ іюля и при первой возможности направятся въ Карское морѣ, въ борть Диксона. Снова догрузившись здѣсь углемъ, суда огибаютъ мысъ Челюскинъ и весь остатокъ плавагіи занимаются гидрографическими работами у береговъ Таймыра, выискивая себѣ попутно удобную стоянку для зимовки на его восточномъ берегу.

Около середины сентября суда, вѣроятно, станутъ на зимовку, во время которой предполагается спаряжать различныя экскурсіи. Программа гидрографическихъ и другихъ научныхъ работъ, заранѣе составленная, будетъ, конечно, выполнятся въ зависимости отъ физико-географическихъ условій. Съ наступленіемъ весны будутъ предприниматься продолжительныя экскурсіи для изученія края, съемки береговъ и сбора естественно-историческихъ коллекцій. Съ возобновлениемъ плавагіи въ полѣ 1911 г. суда заканчиваютъ гидрографическіе работы и либо возвращаются въ Европу западною частью Ледовитаго

океана, либо берутъ курсъ на Борнеговъ проливъ, чтобы въ началѣ сентября выйти въ Тихій океанъ въ Петропавловскъ.

Одновременно па Таймырѣ направится сухопутная экспедиція для изученія этого малоизвѣстнаго полуострова въ географическомъ и физико-географическомъ отношеніяхъ. Соответственно этому, главной задачей сухопутной экспедиціи явится съемка всей береговой линіи полуострова, съемка главнѣйшихъ рекъ, впадающихъ въ Ледовитый океанъ, и обстоятельное изученіе ихъ, а также ознакомленіе съ ископаемыми богатствами края и производство изслѣдований біологическихъ, этнографическихъ, климатологическихъ и т. п., необходимыхъ для опредѣленія условій плаванія въ прилегающихъ частяхъ Ледовитаго океана.

Работы сухопутной экспедиціи предполагается закончить въ годичный срокъ, при посредствѣ четырехъ изслѣдовательскихъ партій, работающихъ по определенному плану, каждая въ своемъ районѣ. Каждая партія будетъ состоять изъ трехъ членовъ научного персонала: начальника партіи и его помощника и топографа, съ потребнымъ числомъ иогопищиковъ, грѣбцовъ и т. п. Кромѣ работъ партій, эта экспедиція должна устроить еще двѣ метеорологическіе станціи—въ с. Хатангѣ и на Авамѣ, съ наблюдателями при нихъ. Экспедиція выѣзжаетъ па Таймыр въ концѣ этого или въ началѣ будущаго года и прибываетъ на место приблизительно уже въ февраль. Имущество экспедиціи предполагается отправить топерь на пароходахъ по Енисею на Авамъ и въ с. Хатангское.

Экспедиція начнетъ свои работы съ изслѣдованія водораздѣла рекъ Иясиної, Хатанги и Енисея и здѣсь будутъ окончательно выработаны программы работъ отдаленныхъ партій и произведены окончательно все подготовительные работы для предстоящей лѣтней работы. Затѣмъ экспедиція разобьется па партіи: дудинскую, ясиинскую, хатангскую и восточно-таймырскую. Дудинская партія, изучающая системы Ворильскихъ озеръ и одноимѣнныхъ горъ, должна обратить особое вниманіе на изслѣдованіе ископаемыхъ богатствъ Таймыра и, закончивъ свои работы, выйти осенью на Енисей. Остальныя партіи, пройдя назначенные маршруты, выходятъ вѣтъ къ Таймырскому заливу, а затѣмъ по р. Таймыру и Таймырскому

озерау вмѣстѣ вернутся на югъ. Свой путь партіи совершасть на оленихъ, собакахъ, на лодкахъ, а частью и пѣшкомъ.

Паконецъ, для гидрографического изслѣдованія Ледовитаго океана отъ Берингова пролива до устья р. Лены памѣчено было спарядить также лѣтъ экспедиціи: береговую для маршрутной съемки берега и иныхъ работъ между р. Леной и Беринговымъ проливомъ, которая уже и отправлена на работы совмѣстно съ экспедиціей министерства тѣргокли и промышленности, и морскую, специально для гидрографическихъ работъ.

Для послѣдней экспедиціи, спаряжающей во Владивостокъ, морское министерство предоставляетъ специальное паровое судно до 1,000 грузовыхъ тоннъ. На работы этой экспедиціи имѣется въ виду назначить трехлѣтній срокъ, причемъ работы экспедиціи будутъ производиться только въ навигаціонный періодъ, съ окончаніемъ котораго экспедиція каждый разъ возвращается во Владивостокъ.

Совмѣстныя работы этихъ экспедицій должны дать достаточный матеріалъ для возможности безопасаго плаванія почти по всей нашей части Ледовитаго океана.

Разныя Извѣстія.

— Пермскимъ губ. земствомъ осуществляется во всей губерніи страхование движимаго имущества. Въ настоящее время организуется составъ страховыхъ агентовъ.

Преимущество дается мѣстнымъ жителямъ, какъ болѣе освѣдомленнымъ съ имущественнымъ положеніемъ страхователей.

— 6 сентября состоится чрезвычайное Вятское губернское земское собрание для обсужденіе вопроса обѣ организации продовольственной помощи населенію.

— Ярославское губ. земство возбудило передъ министерствомъ ходатайство о созывѣ всероссійского съезда представителей для пересмотра положенія о земскомъ страховании.

Какъ оказывается по газетнымъ извѣстіямъ м-во рѣшило передать бѣльгийцамъ отдѣльными линіи Сѣверныхъ дорогъ. Принципіально уже рѣшена передача линій Вологда—Архангельскъ, Вятка—Котластъ, Урочь—Вологда. Разногласія возникаютъ изъ-за линій С.-Петербургъ—Вологда и Вологда—Нермъ, которыя очень хочется приобрѣсти иностраннамъ, но не хочется

отдать министерству, такъ какъ линіи эти являются кратчайшимъ путемъ изъ Петербурга въ Сибирь. Точно также не пришло еще къ соглашенію относительно Москвско-Ярославской линіи. окончательно закончиться переговоры могутъ не раньше осени будущаго года, такъ какъ инженеры компаний хотятъ детально ознакомиться съ условіями эксплоатациіи желѣзныхъ дорогъ на сѣверѣ Россіи въ зимнее время.

Отдаваемый линіи оцѣнены въ 870 м.п.л. рублей съ подвижнымъ составомъ и въ 640 безъ подвижного. Бельгійцы предпочитаютъ брать дороги безъ подвижного состава и возьмутъ послѣдній только при условіи его безусловной пригодности для серьезнѣй эксплоатациіи, между тѣмъ какъ по сло вами лицъ, частнымъ образомъ знакомившихся съ состояніемъ дорогъ, только Москва—Ярославль и Петербургъ—Вологда достаточно оборудованы подвижнымъ составомъ, тогда какъ на остальныхъ, въ особенности только что вѣстроениихъ линіяхъ, составъ вегодный, согнанный съ другихъ казенныхъ дорогъ.

— Олонецкое чрезвычайное земское собрание постановило поддержать передъ правительствомъ предложеніе частныхъ предпринимателей о постройкѣ ими жел. дороги Петербургъ—Петрозаводскъ съ 4½% гаражтей облигационнаго капитала.

— На-дняхъ вышла изъ печати „Памятная книжка Архангельской губерніи на 1909 г.,“ издание Архангельскаго Губернскаго Статистическаго Комитета подъ редакціей секретаря Комитета Н. А. Голубцова. Книга имѣть отдѣлы: научно-литературный, справочныхъ свѣдѣній по Архангельской губерніи, личного состава казенныхъ и общественныхъ учрежденій губерніи и Архангельска, и приложения: I полный списокъ издания Статистическаго Комитета и II: рукописные книги, поступившія въ Статистической Комитетъ отъ М. Д. Ерюхина.

Въ научно-литературномъ отдѣлѣ помѣстили свои статьи: А. Молчановъ—о бунтѣ соловецкихъ монаховъ и его значеніи для раскола вообще и въ частности поморскаго, статья—полная эрудиціи; С. Огородниковъ—изъ промилаго города Архангельска—рядъ статей—объясняющіе города, о сахарномъ производствѣ, о благотворительности, и острекизмѣ, характерныхъ для Архангельска и интересныхъ вообще, какъ напр. острекизмѣ надъ куницомъ Голубинымъ; Ю. Крамеръ—соляной промыселъ въ

Непокѣй—статья о исторіи промысла и о причинахъ его паденія.

Приложенія составлены I—Н. А. Голубцевымъ и II—Г. Богусловскимъ.

Въ другихъ отдѣлахъ встрѣчается не мало полезныхъ новинокъ справочнаго характера: напримѣръ, списокъ болѣе крупныхъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, списокъ обществъ и союзовъ, зарегистрированныхъ по закону 4 марта 1906 г.

Въ общемъ книга оставляетъ приятное впечатлѣніе и заслуживаетъ вниманія, тѣмъ болѣе, что цѣна въ 80 коп. за 200 стр. не велика; жаль только, что книга вышла съ запачтѣніемъ оповѣданіемъ, и, какъ намъ извѣстно, не по винѣ редактора или Комитета.

Архангельское Общество изученія Русскаго Сѣвера.

4 августа состоялось общее собрание членовъ А. О. И. Р. С., на которомъ В. Ф. Држевецкій сообщилъ результаты работы Мурманской научно-промышленной экспедиціи въ текущемъ году; сообщеніе сопровождалось демонстраціей коллекціи, картъ и научныхъ приборовъ для морскихъ изслѣдований. Приводимъ пѣ-которые свѣдѣнія изъ лѣтательности экспедицій*). Первые шаги ея были направлены на изученіе вопроса о степени богатства Мурманского моря рыбой, приходящей къ намъ съ с.-з.

Установлено, что несмѣтная стаи трески, мечущей скру у Лафотенскихъ острововъ (въ Норвегіи), устремляются по руслу Гольфштрема на сѣверъ до Нордкапа, а оттуда дальше на востокъ и юго-востокъ въ иогонъ за той шицей, которая легко и быстро возстапаетъ ихъ, крайне истощенный процессомъ икрометанія, организмъ.

Достигнувъ водъ Мурманской вѣтви Гольфштрема, что бываетъ въ марта—апрѣль мѣсяцахъ, рыба костенено выходитъ изъ его теплыхъ вѣдъ и подступаетъ въ началь силошиной массой къ берегамъ Западнаго Мурмана, а оттуда распространяется небольшими стайками по всему Мурманскому побережью.

*). Болѣе подробныя свѣдѣнія будуть напечатаны въ "Извѣстіяхъ" отдѣльной статьей, обѣщианной В. Ф. Држевецкимъ.

Экспедиція удалось точно установить, что стаи подходящей къ Мурману рыбы простираются до 50 миль (80—90 верстъ) въ длину и до 40 миль въ ширину.

Изслѣдованіе желудковъ, примѣненіе различныхъ методовъ лова, гидрологическихъ работъ—все было пущено въ ходъ экспедиціей, поскольку позволяла не совсѣмъ спокойная весна.

Въ теченіе рейса, до 17 мая, едва вѣралось 5 полныхъ рабочихъ сутокъ.

За этотъ промежутокъ времени пароходомъ "Андреемъ Первозваннымъ", на которомъ работаетъ экспедиція, лобыто было до 1700 п. рыбы.

Дальнѣйшія работы экспедиціи были направлены на изученіе тѣхъ участковъ моря, въ которыхъ живутъ отдельныя стайки трески, и на изученіе жизни на живочныхъ рыбъ. По наблюденіямъ г. Држевецкаго, появленіе мойвы и ея отсутствие у береговъ зависѣтъ исключительно отъ отсутствія или наличія арктической волы, падающей на Мурманъ съ востока. Выяснена связь между измѣненіями русла Мурманской вѣтви Гольфштрема и болѣе раннимъ появленіемъ промышленной рыбы, ис связь того-же теченія съ береговой водой арктическаго происхожденія; изучены на десяткахъ тысячъ экземпляровъ мойвы и песчанки, родъ птицъ питанія и связь съ распределеніемъ планктона въ это время.

Все это въ совокупности позволяетъ уже теперь высказывать убѣжденіе о возможности своевременнаго предупрежденія промышленниковъ обѣ отсутствіи или избыткѣ въ предстоящемъ промышловомъ сезонѣ той или другой наживки.

Точно установлено также и мѣстонахожденіе мойвы и песчанки въ то время, когда ея нѣть у самыхъ береговъ, и врѣстѣжено ея распространеніе жалко по вѣткѣ до Капиша Пosa и опредѣлены способы ея лова, на недоступныхъ для обыкновеннаго промышленника глубинахъ. Кроме того приступлено къ изученію богатѣйшихъ рыбой банокъ у Капиша Пosa, куда къ концу лѣта устремляются громадныя стаи рыбы, откормившейся на Мурманѣ. Къ сожалѣнію, эти банки, богаты не только зроской, очень крупной никиней и палтусомъ, но и очень щавивою морской камбалой, эксплуатируются исключительно иностранцами, преимущественно англичанами,—десяткы английскихъ пароходовъ тралять на этихъ банкахъ. Захва-

тывая въ свои трапы вмѣстѣ съ камбала, изъ которой они только и приходятся, и треску, они выбрасываютъ ее за бортъ, вынувъ предварительно изъ пса печень.

Въ сѣти „Андрея“ попадалась масса такой мертвой трески съ распоротымъ брюхомъ.

Послѣ сообщенія были дѣбаты, по постановлѣній никакихъ не вынесено въ виду окончательнаго сообщенія о дѣятельности экспедиціи, которое имѣть быть около 24 августа, для чего г. Држевенскъ вернется въ Архангельскъ.

За исключеніемъ выбора новыхъ членовъ, другія дѣла не были разсмотрѣны за отсутствіемъ кворума, хотя дѣль набралось не мало и исполненіе пѣкоторыхъ изъ нихъ, какъ петеринящихъ отлагательства, правленіе принуждено взять на свою отвѣтственность. Избраны въ члены всѣ предложенные лица, а именно:

Дѣйствительныи члены:

Благовѣщенскій, Иванъ Ивановичъ.

Членъ-секретарь Олонецкаго Губ. Статистическаго Комитета.

Бутаковъ, Степанъ Ивановичъ.

Поручикъ по Адмиралтейству.

Вутурлинъ, Сергѣй Александровичъ.

Мировой Судья г. Везенберга, Эстлянд. губ.

Бурмаковъ, Андрей Андреевичъ.

Капитанъ парохода.

Бухтѣвъ, Афанасій Михайловичъ.

Начальникъ Отдѣльной Съемки Мурманскаго берега. Капитанъ I ранга.

Бѣлобородовъ, Владимиръ Яковлевичъ.

Изженеръ Путей Сообщенія.

Вріони, Григорій Алексѣевичъ.

Контрагентъ по дорожнымъ и гражданскимъ соруженіямъ.

Вытукаевъ, Казимиръ Яковлевичъ.

Нотаріусъ.

Гильде, Оскаръ Карловичъ.

Помощникъ Управлюющаго Архангельскимъ Отдѣленіемъ Русскаго для вѣнчаній торговли Банка.

Демидовъ, Василий Ивановичъ.

Мореходъ-торговецъ.

Единскій, Владимиръ Марцельевичъ.

Помощникъ Холмогорскаго Неправника.

Жеденононъ, Михаилъ Николаевичъ.

Лейтенантъ флота.

Китковъ, Борисъ Михайловичъ.

Золотаренъ, Акимъ Акимовичъ.

Совѣтникъ Архангельскаго Губернскаго Штаба.

Исламовъ, Искакъ Ибрагимовичъ.

Капитанъ 2-го ранга.

Капевъ, Федоръ Архистарховичъ.

Торговецъ.

Карабанъ, Владимиръ Ивановичъ.

Контролеръ Московской Городской Управы.

Клафтонъ, Павелъ Яковлевичъ.

Товарищъ Директора Т-ва „Н. Русановъ Сынъ“

Кожевинъ, Александръ Ивановичъ.

Олонецова.

Копоплевъ, Николай Ивановичъ.

Межевщикъ Вельскаго Уѣзднаго Округа.

Крехалевъ, Александръ Пикитичъ.

Межевщикъ Вельскаго Уѣзднаго Округа.

Краки, Бернардъ-Эскиль Леонардовичъ.

Землемѣръ Вельскаго Уѣзднаго Округа.

Лепешкинъ, Николай Николаевичъ.

Оставленный при Московскому Университетѣ на каѳедрѣ химіи.

Лихаревъ, Феодосій Николаевичъ.

Командиръ 6-ї бат., 16-ой Артил. бриг.

Мирославлевъ, Валентинъ Ивановичъ.

Губернскій Секретарь.

Моралевъ, Николай Васильевичъ.

Лѣсной ревизоръ.

Морозовъ, Николай Васильевичъ.

Командиръ транспорта „Нахтусовъ“.

Недригъ, Ариольдъ-Теодоръ Карловичъ.

Землемѣръ Вельскаго Уѣзднаго округа.

Ниландеръ, Викторъ Вильгельмовичъ.

Лейтенантъ флота.

Павловъ, Александръ Ивановичъ.

Оленеводъ.

Поле, Рихардъ Рихардовичъ.

Консерваторъ Императорскаго Сиб. Ботаническаго сада.

Полиловъ, Александръ Михайловичъ.

Докторъ медицины.

Роліоповъ, Евгеній Георгіевичъ.

Поручикъ.

Саблуковъ, Иванъ Яковлевичъ.

Лѣсничий Вельскаго Уѣзднаго Округа.

Серебренниковъ, Владимиръ Николаевичъ.

Мичманъ флота.

Смирновъ, Песторъ Александръ.

Занѣджающій рыбными промыслами Архангельской губерніи.

Соболевъ, Александръ Ильиновичъ.

Торговецъ.

Сыродой, Иванъ Степановичъ.

Дорожный десятиникъ.

Терентьевъ, Тимофеи Діомидовичъ.

Олененодъ и торговецъ.

Шадринъ, Владимиръ Аполлоновичъ.

Лѣсничий Вельскаго Уѣзднаго Округа.

Членами-корреспондентами:

Едемскій, Павелъ Ивановичъ.

Почетомѣстечній Почет. Гражданинъ.

Пекрасонъ, Сергѣй Семеновичъ.

Студентъ Архитектурного Отдѣленія Императорской Академіи Художествъ.

Пипегинъ, Николай Васильевичъ.

Неклассный художникъ.

Плотниковъ, Владимиръ Александръ.

Художникъ.

Фаворскій, Дмитрій Васильевичъ.

Архитаріусъ Вятскаго Губернскаго Правленія.

Федосьевъ, Василій Степановичъ.
Крестьянинъ.
Честійшинъ, Платонъ Александровичъ.
Крестьянинъ.
Ширь, Михаиль Александровичъ.
Медицинскій фельдшеръ.
Гоккѣ, Германъ.
Редакторъ и Издатель журнала „Zeitschrift für
Oologie und Ornithologie“. Berlin.

— Съ 1 августа раздѣлены обязанности редактора „Извѣстій“ и секретаря Общества; послѣдній несетъ теперь Г. Ф. Гебель. Въ номѣнклатурѣ секретаря Г. Ф. Гебель отводятся комнаты для библіотеки и занятій членовъ Общества. Адресъ секретаря Исковскій пр. д. № 3, адресъ редактора „Извѣстій“ В. А. Ленгауэръ Петербургскій пр., уголъ

Оперной ул., д. Новосельцева.

— Общество обратилось ко многимъ дѣятелямъ Сѣвера и ко всѣмъ своимъ членамъ съ просьбой о собраніи и присыпкѣ игрушекъ для выставки, устраиваемой Московскимъ земствомъ. Экземпляръ такого обращенія прилагается при настоящемъ номерѣ „Извѣстій.“

— Архангельская Городская Дума назначила для „Извѣстій“ А. О. Р. С. единовременное пособіе въ 250 руб. и Союзъ Архангельскихъ Лѣсопромышленниковъ 100 руб. ежемѣсячно.

— Скончались въ Архангельскѣ дѣйствительные члены Общества: 14 июля, Поповъ, Федоръ Константиновичъ и 12 августа, Цаповъ, Алексѣй Андреевичъ.

Издатель Архангельского Общества изученія Русскаго Сѣвера.

Редакторъ В. Ленгауэръ.

Продолжается подписка на газету „АРХАНГЕЛЬСКЪ“.

Подписанная Цѣна: на $\frac{1}{2}$ года—3 руб., 5 мѣс.—2 р. 50 к., 4 мѣс.—2 р., 3 мѣс.—1 р. 60 к., 2 мѣс.—1 р. 20 к. и 1 мѣс.—60 к.

Подписка принимается въ конторѣ газеты (г. Архангельскъ, Полицейская ул., д. Черепанова) и въ книжныхъ магазинахъ: Булычевой и Шашковской (Троицкій пр.).

3—3

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1909 г.
на издаваемый Императорскимъ Общес-
твомъ Судоходства
ежемѣсячный журналъ.

„РУССКОЕ СУДОХОДСТВО“ (24-й годъ изданія).

Журналъ будетъ издаваться по прежней программѣ въ количествѣ 12 книгъ, выхо-
дящихъ 1-го числа каждого мѣсяца, объ-
емомъ не менѣе 140 листовъ въ годъ съ
многими иллюстраціями въ текстѣ.

ПОДПИСНАЯ ЦІНА.

На годъ съ доставкой и пересыпкой: въ
Россіи—8 руб., за границу—10 руб.

При непосредственномъ обращеніи въ ре-
дакцію допускается разсрочка: при подпи-
сѣ 3 руб., къ 1 апреля—3 руб. и къ 1
июля—2 руб.

Отдельныя книжки по 1 рублю.

Подписанная цѣна для г.г. членовъ штого-
родскихъ отдѣлений Императорскаго Обще-
ства судоходства, а равно для судовыхъ
служащихъ—при непосредственномъ обра-
щении въ редакцію—5 руб. въ годъ.

Годовые экземпляры журнала за прежніе
года можно получать: за 1908 г.—за 6 руб.;
остальные по 4 руб. Отдельные №№ за 1908
г.—по 75 к., за остальные годы—по 50 к.

Адресъ редакціи: С.-Петербургъ, Ковенскій
пер. 17.

3—3

**ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА
НА
ТОРГОВО-ПОЛИТИЧЕСКУЮ И ЛИТЕРАТУРНО-ЭКОНОМИЧЕСКУЮ
ЕЖЕДНЕВНУЮ ГАЗЕТУ**

Г О Л О С ТЬ

ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Участвуютъ лучшія научныя силы.

Стремясь къ объединенію окраинъ Россіи во всѣхъ отрасляхъ промышленности, „Голосъ Промышленности“ удѣляетъ особенное вниманіе нуждамъ отечественной торговли, промышленности, сельского хозяйства, фабрично-заводской, коммерческой и транспортной деятельности, выясняетъ вопросы, касающіеся экономического быта, и освещаетъ положеніе отечественного рынка.

На ряду съ этимъ „Голосъ Промышленности“, избѣгая узкой народности, удѣляетъ вниманіе вопросамъ политической и общественной жизни, городского и земскаго самоуправлѣнія, народного образования, а также мѣстнымъ и краевымъ нуждамъ.

Пробный № „Голоса Промышленности“ высылается бесплатно.

Собственныя корреспонденты имѣются во всѣхъ городахъ и крупныхъ населенныхъ пунктахъ Россіи и съ окраинъ.

Подписная цѣна на 12 мѣс.—8 р., но въ началѣ газета выходитъ еженедѣльно и постепенно будетъ учащаться, поэтому впередъ до измѣненія цѣны на 12 мѣс.—3 руб. 40 к.; на 6 мѣс.—1 р. 70 к.; на 3 мѣс.—90 к.; отд. №—7 коп.

ОБЪЯВЛЕНИЯ печатаются съ платою за строку: 50 к. впереди текста и 25 коп. позади текста. За многократный дѣлается скидка.

Редакція и Конторы: СПб., Николаевская № 44.

2-2

Открыта подписка на 1909 годъ
на ежедневную иллюстрированную газету

„ДѢТСКОЕ УТРО“.

Газета предназначается для дѣтей сред-
няго возраста отъ 8 до 13 лѣтъ.

„Дѣтское Утро“ имѣть своей задачей
оказывать нравственное влияніе на пробуж-
дающееся дѣтское сознаніе, отвѣтить на
всѣ запросы дѣтскаго ума о явленіяхъ
вѣнчаного мира и, главнымъ образомъ, зна-
комить дѣтей съ текущей жизнью, поскольку
она интересна для дѣтей и въ доступ-
ной для нихъ пониманія формѣ. Въ газетѣ
появляются статьи и замѣтки о явленіяхъ

современной жизни, повѣсти, рассказы, сти-
хи, театральныя пьесы, статьи научно-об-
разовательнаго характера, біографіи выдаю-
щихся деятелей, открытия, изобрѣтенія,
разборы дѣтскихъ книгъ, игры, лягады,
загадки и т. д. Всѣ отдѣлы обильно иллю-
стрируются.

„Дѣтское Утро“ выходитъ ежедневно,
кромѣ дней послѣ праздничныхъ.

Подписная цѣна съ доставкой и пересыл-
кой на годъ—6 руб., на 1 мѣс.—50 коп.
Подписываться можно на любое количество
мѣсяцевъ.

Подписка принимается въ конторѣ газе-
ты: Москва, Петровка, 1-й Знаменскій пер.,
д. 7, кв. 12.

3—3