

Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера.

(Журналъ жизни Сѣвернаго Края).

№ 7.

СОДЕРЖАНІЕ:

- 1) Новые законы и распоряженія Правительства, представляющіе интересъ для Сѣвера.
- 2) Отъ Редакціи.
- 3) Восточно-Уральско-Бѣломорская желѣзная дорога. (В. Н. Вольтманъ).
- 4) По поводу Обь-Архангельской желѣзной дороги. (В. Бѣлобородовъ).
- 5) Изъ области оленеводства. (В-рь).
- 6) Изъ Пинежскаго уѣзда Архангельской Губерніи.
I гипсовыя пещеры (Р. Самойловичъ).
II Сѣрныя минеральныя воды (А. С. Неключовъ).

- 7) О желательныхъ улучшеніяхъ сообщеній по Лѣтнему берегу Бѣлаго моря. (В. Бартневъ).
- 8) Взаимное страхованіе въ Архангельскѣ (Ө. А. Потаповъ).
- 9) Сельское хозяйство.
- 10) Промыслы.
- 11) Изъ торговой и промышленной жизни.
- 12) Судходный вѣсти.
- 13) Разныя извѣстія.
- 14) Архангельское Общество изученія Русскаго Сѣвера.
- 15) Объявленія.



Архангельскъ.
Губернская Типографія.
1909.



ДВУХНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ

„Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“.

(ЖУРНАЛЪ ЖИЗНИ СѢВЕРНАГО КРАЯ).

ЗАДАЧИ И ЦѢЛИ ОБЩЕСТВА ОПРЕДѢЛЯЮТЪ И ЗАДАЧИ „ИЗВѢСТІЙ“:

ПРОГРАММА ЖУРНАЛА:

- I. Указанія. Распоряженія и постановленія правительственныхъ и общественныхъ учреждений центральныхъ и мѣстныхъ, имѣющія отношенія къ жизни Сѣвера.
- II. Токующія дѣятельность Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера.
- III. Отдѣльныя статьи и доклады по изученію Сѣвера и выясненію условій его развитія. Обсужденіе предложеній, направленныхъ къ измѣненію условій жизни и производительности Сѣвера.
- IV. Хроника частной, правительственной и общественной инициативы въ дѣлѣ изученія Сѣвера, развитія его производительныхъ силъ и условій жизни населенія.
- V. Отдѣльныя замѣтки и сообщенія о жизни края и ея изученія. Очерки жизни.
- VI. Сообщенія изъ иностранной жизни, связанная съ интересами Сѣвера.
- VII. Обзоръ литературы о Сѣверѣ.
- VIII. Справочный отдѣлъ. Консультанція по вопросамъ, связаннымъ съ дѣятельностью Общества (отвѣты редакція).
- IX. Объявленія.

Подписная плата: 1) для дѣйствительныхъ членовъ Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера, уплатившихъ членскій взносъ—до конца года—2 руб.; 2) для другихъ подписчиковъ—до конца года 3 руб. Цѣна отдѣльнаго №—25 коп.

Журналъ выходитъ 2 раза въ мѣсяцъ.

Плата за объявленія на первой страницѣ журнала—20 к. за строку почта, на послѣдней—10 коп

Подписка въ Архангельскѣ принимается въ Городской Публичной Библиотекѣ, въ магазинѣ Об-ва Потребителей и въ книжныхъ магазинахъ Вуличевой, Шаликовской и Коганъ.

Гг. иногородніе подписчики и публикаторы благоволятъ обращаться по адресу:
Архангельскъ, редакція журнала „ИЗВѢСТІЯ АРХАНГЕЛЬСКАГО ОБЩЕСТВА ИЗУЧЕНІЯ РУССКАГО СѢВЕРА“.

Пробы №№ высылаются за 4 семикоп. марки.

Издатель Архангельское Общество
изученія Русскаго Сѣвера.

Редакторъ В. Денгауэръ.

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

„ОКРАИНЫ РОССІИ.“

(Четвертый годъ изданія).

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

Подписка принимается: въ конторѣ редак-

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

Подписная цѣна: 5 руб. въ годъ съ пере-
сылкой. 3—3

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

1909 г.

№ 7-й.

15 Августа.

Новые законы и распоряженія Правительства, представляющіе интересъ для Сѣвера.

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

№№	Ст.	Предметы узаконеній:			
136	1339	0 разрѣшеніи постройки, средствами и распоряженіемъ казны, желѣзной дороги Тюмень — Омскъ — Пость.	141	1387	Объ измѣненіи списка таможенныхъ учрежденій, коимъ предоставлено на равныхъ съ таможнями правахъ разсмотрѣніе и дальнѣйшее направленіе дѣлъ о контрабандѣ.
»	1341	0 преобразованіи Златоустовскаго, Уфимской губерніи, и Петрозаводскаго, Олонецкой губерніи, ремесленныхъ училищъ и Тверской школы ремесленныхъ учениковъ: перваго — въ среднее механико-техническое, а послѣднихъ двухъ — въ низшія техническія училища.	142	1406	Объ учрежденіи при Чусовскомъ заводѣ Камскаго акціонернаго Общества въ Пермскомъ уѣздѣ должности полицейскаго надзирателя 1-го разряда.
»	1343	Объ учрежденіи въ составѣ Вятской полицейской команды 14 должностей городовыхъ.	»	1436	Объ учрежденіи при заводѣ Товарищества Кемскихъ лѣсопильныхъ заводовъ, въ Кемскомъ уѣздѣ, Архангельской губерніи, должности урядника.

— РЕЗЮМЕ —

15 Августа 1909 г.

Отъ Редакціи.

Когда приходится говорить о Сѣверѣ, то каждый разъ нужно повторять бапальныя истины и такъ до тѣхъ поръ, пока не изсохнетъ вмѣстѣ съ моремъ черпалъ и море нужды, въ которое вливаются судьбы Русскаго Сѣвера. Сѣверъ несчастливъ не потому, что иной не можетъ быть его судьба, удѣлъ; нѣтъ, люди дѣлали и дѣлаютъ его таковымъ по разнообразнымъ соображеніямъ, въ основѣ которыхъ только одно достоверно — географическое положеніе Сѣвера, а что касается выводовъ отсюда, то они, не смотря на ихъ реальный вредъ Сѣверу, все-таки мало обоснованы. Мено, что геогра-

фическое положеніе Сѣвера требуетъ, среди остальныхъ мѣропріятій, широкаго развитія путей сообщенія, безъ чего невозможны никакое движеніе впередъ, никакая серьезная культура и разработка естественныхъ богатствъ, а между тѣмъ Сѣверъ, въ отношеніи путей сообщенія, находится въ самомъ первобытномъ состояніи, и въ то время, какъ въ остальныхъ частяхъ Имперіи строятся или на государственныя, или на мѣстныя средства, все новыя и новыя желѣзныя, шоссейныя и колесныя дороги, на Сѣверѣ это происходитъ микроскопическими дозами, почему встрѣчаются достаточно населенные районы, какъ напр. Архангельская Карелія, не имѣющіе ни одной версты

колесныхъ и вообще искусственныхъ путей, которые, несмотря на вопиющую пужду, всеѣмъ и каждому извѣстную, замѣняются въ этомъ и прочихъ случаяхъ пѣшеходными тропами и индивидуальнымъ лодочнымъ передвиженіемъ. Насколько удовлетворяется на Сѣверѣ необходимость въ путяхъ сообщенійхъ, до статочно видно изъ того, что проекты таковыхъ ждуть своего осуществленія не только десятилѣтіями, но и столѣтіями. Что касается постройки желѣзнодорожныхъ путей, то таковыя откладываются подъ разными предлогами, или отсутствія средствъ, или частныхъ предпринимателей, или боязни отнятія грузовъ отъ внутреннихъ линій и т. д. Хотя отъ обсуждения проекта пути сообщенія до его осуществленія, естественно, проходитъ не малый срокъ времени, но для каждаго проекта путей на Сѣверѣ пропши, кажется, все 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 желѣзнодорожномъ строительствѣ на Сѣверѣ является очень благоприятный симптомъ, который надо учесть и использовать. Даже при стѣсненіи государственныхъ средствъ, нужно строить новыя ж. дороги, привлекая иностранный капиталъ и избѣгая продажи иностранцамъ уже готовыхъ дорогъ, что съ извѣстной долей вѣроятности имѣетъ мѣсто относительно Сѣверныхъ дорогъ, какъ это отмѣчаютъ газет-

ныя сообщенія; эта продажа можетъ вызвать только стѣсненіе въ вопросѣ о новыхъ, необходимыхъ Сѣверу сообщеніяхъ. Не продавать иностранцамъ надо Сѣверныя ж. д., а снѣшить строить по своей инициативѣ новыя, хотя бы съ участіемъ иностраннаго капитала, если не найдется свой національный—частный или государственный. Сидѣть же безъ дорогъ, куда убыточнѣй, чѣмъ имѣть ихъ, хотя бы не за государственный счетъ. Для новыхъ ж. д. постройки на Сѣверѣ нужно имѣть виду, что затраты капитала и народнаго труда, тогда только будутъ рациональны, когда вновь назначенныя линіи будутъ, во-первыхъ, преслѣдовать прежде всего мѣстное, а потомъ уже транзитное значеніе, и во-вторыхъ комбинироваться съ совершеннымъ использованием водныхъ путей сообщенія, практически обслуживающихъ сѣверный край. Больше всего этимъ двумъ положеніямъ удовлетворяють среди разнообразныхъ проектовъ новыхъ ж. д. линій на Сѣверѣ предложенныя М. В. Перешневымъ: Обь—Архангельская ж. д. и В. Н. Вольтманъ: Восточно-Уральско-Вѣломорско-Обская ж. д., привлекающія теперь, какъ надо было ожидать, наибольшее вниманіе торгово-промышленныхъ сферъ, причастныхъ Сѣверу *).

*) Статья М. В. Перешнева „Обь-Архангельская желѣзная дорога“ помѣщена въ № 6 „Извѣстій А. О. П. Р. С.“; впервые объ этой дорогѣ М. В. Перешневъ высказался въ газетѣ „Архангельскъ“ 10 Марта 1907 г. Для удобства чтенія помѣщаемъ карту проектируемыхъ ж. д. на Сѣверѣ, на которой красной краской показаны проблематичныя варианты Восточно-Уральско-Вѣломорско-Обской ж. д. съ вѣроятнымъ дальнѣйшимъ развитіемъ этой линіи; направленіе и варианты этой ж. д. получены, въѣдѣніе нашего обращенія, отъ автора проекта В. Н. Вольтманъ, которому приносимъ признательность за ознакомленіе съ проектомъ

Восточно-Уральско-Бѣломорская же- лѣзная дорога.

(съ картой!).

Восточно-Уральско-Бѣломорская же-
лѣзная дорога имѣетъ ближайшей своей
цѣлью обслуживать обширный край, въ
составъ котораго входятъ сѣверо-восточ-
ная часть Пермской губерніи, восточная
половина Вологодской губерніи (такъ
называемый „Печорскій край“) и централь-
ная часть Архангельской губерніи, а так-
же прилегающій къ предгоріямъ Урала
уголь Тобольской губерніи. Включая въ
себя пространство, измѣряемое сотнями
тысячъ квадратныхъ верстъ, названный
край не имѣетъ ни желѣзнодорожныхъ,
ни какихъ бы то ни было другихъ
удобныхъ путей сообщенія, если не счи-
тать Богословской дороги, протяженіемъ
около 200 верстъ, обслуживающей часть
Верхоурьскаго уѣзда и открытой около
3-хъ лѣтъ тому назадъ,—и огромныя
естественныя богатства его до сего оста-
ются совершенно неиспользованными.

Главнѣйшимъ изъ этихъ богатствъ
являются, конечно, лѣса. Весь сѣверо-
восточный склонъ Урала, такъ же какъ
восточные уѣзды Вологодской и Архан-
гельской губерніи, представляютъ собой
сплошныя лѣсныя дачи, которыя въ на-
стоящее время могутъ считаться по
справедливости крупнѣйшимъ въ Европѣ
и Азійѣ запасомъ лѣсныхъ матеріаловъ,
а при правильной эксплуатаціи могутъ
сдѣлаться и неиссякаемымъ источникомъ
дохода. Если считать, что въ непосред-
ственный районъ желѣзной дороги вой-
детъ лишь 20 верстная полоса, т. е. по
40 верстъ въ обѣ стороны отъ желѣзно-

дорожной линіи, и совершенно исклю-
чить изъ расчета послѣднія 200—250
верстъ дороги, ближайшія къ Архангель-
ску, какъ проходящія отчасти по тундр-
нымъ мѣстамъ,—то при протязеніи
вновь проектируемой линіи въ 1250
верстъ—общая площадь этого района,
покрытая безъ исключенія лѣсомъ, мо-
жетъ быть примѣрно опредѣлена въ
20.000 кв. верстъ или въ 2.000.000 деся-
тинъ. Но такое исчисленіе представля-
ется искусственно преуменьшеннымъ, 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 sudo-
ходныхъ и сплавныхъ рѣкъ, которыя да-
ютъ возможность подвозки лѣса за многіе
десятки и за сотни верстъ и такимъ обра-
зомъ значительно расширить практически
обслуживаемый районъ дороги. 2) Возмож-
ность широкой эксплуатаціи лѣсныхъ
богатствъ съ постройкой проектируемой
линіи не подлежитъ никакому сомнѣнію,
ибо районъ ея тяготеетъ къ двумъ рын-
камъ крупнаго и все возрастающаго сбы-
та лѣсныхъ матеріаловъ—къ Западной
Сибири (внутренній рынокъ) и Архангель-
ску (экспортъ въ Англію, Францію и
пр.), и кромѣ того въ ближайшемъ со-
сѣдствѣ своемъ имѣетъ огромнаго потре-
бителя древеснаго горючаго—Уральскіе
горные заводы, которые въ настоящее
время какъ разъ страдаютъ отъ недо-
статка дровъ и древеснаго угля. Имѣетъ
съ тѣмъ такая эксплуатація является и
безусловной необходимостью для сохра-
ненія лѣсныхъ богатствъ, коимъ уже
теперь грозитъ безплодное уничтоженіе,
какъ вслѣдствіе пожаровъ, такъ и вслѣд-
ствіе перестоя и вообще запущенности
лѣсовъ, на устраненіе которой, при на-
стоящемъ ничтожномъ доходѣ отъ лѣсовъ,
врядъ ли возможно надѣяться. 3)

1) Въ виду указанія автора отмѣчаемъ, что настоя-
щая статья по 1) содержитъ лишь предваритель-
ныя соображенія объ основномъ проектѣ ж. д.,
но касаясь дополнительной линіи на Обь, которая
неизбѣжно предполагается осуществленіемъ ос-
новнаго проекта, въ который линія на Обь будетъ
включена авторомъ и во 2) что этадополнительная
линія на Обь понимается и безъ того огромное
значеніе проектируемой дороги. На прилагаемой
картѣ названія Восточно-Уральско-Бѣломорская
ж. д. и Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обская
ж. д. являются рознизначеніемъ, а направленіе
красной линіи для послѣдняго названія и имѣетъ
такой же характеръ проблематичности, какъ на-
правленіе черной линіи для перваго названія.

2) Лѣсныя пространства въ одномъ лишь Пе-
чорскомъ краѣ насчитываютъ въ 15 милл. десятинъ.

3) Въ настоящее время доходъ князя отъ лѣ-
совъ въ восточной части Вологодской губ. выра-

Другимъ естественнымъ богатствомъ разсматриваемаго района являются полезныя ископаемыя, коими изобилуетъ весь Сѣверный Уралъ,—и, прежде всего, залежи богатой *железистой руды*. Хотя эти послѣднія никогда не были подвергнуты сколько нибудь детальному изученію и точному измѣренію, но наличие въ нихъ громадныхъ запасовъ богатыхъ железныхъ рудъ, измѣряемыхъ миллиардами пудовъ, не подлежитъ никакому сомнѣнію, ⁴⁾ тѣмъ болѣе, что наряду съ рудниками, осматриваемыми и до извѣстной степени измѣренными, на Сѣверѣ Урала имѣется много мѣсторождений, отмѣчаемыхъ только мѣстными жителями. ⁵⁾ Хозяйственное значеніе всѣхъ этихъ залежей железной руды съ проведеніемъ железной дороги станетъ тѣмъ болѣе важнымъ, что за послѣдніе годы многія металлургическія предпріятія Урала уже ощущаютъ рудный голодъ и число заводовъ, работающих на покупныхъ рудахъ, съ каждымъ годомъ все увеличивается. Посему является несомнѣннымъ, что съ проведеніемъ проектируемой железной дороги Сѣверный Уралъ будетъ поставлять железныя руды для Средне-Уральскихъ заводовъ; однако, вполне вѣроятнымъ представляется и то, что при наличии въ одномъ и томъ же мѣстѣ дешевыхъ железныхъ рудъ и горючаго—на Сѣверномъ Уралѣ, послѣ постройки дороги, возникаетъ не одно крупное чугуноплавильное (если же железнодорожательное) предпріятіе, которое будетъ снабжать другіе заводы Урала уже болѣе дешевымъ чугуномъ.

Помимо этого Сѣверный Уралъ имѣетъ много *золотоносныхъ площадей*, изъ коихъ нѣкѣ разрабатываются пріиски Зауральскаго, а также Московскаго Лѣсопромышленнаго Общества (послѣднее ра-

ботаетъ уже двумя драгами) а также рядъ пріисковъ по рр. Сосьвѣ, Лозьвѣ и выше. Дальнѣйшее развитіе золотого и платиноваго дѣла, для коего имѣются налицо всѣ естественныя условія, ⁶⁾ поддерживается только отсутствіемъ путей сообщенія и связанными съ нимъ затрудненіями по полученію стѣстныхъ припасовъ.

Не малую хозяйственную цѣнность представляютъ далѣе пушнина и личь, добываемая въ разсматриваемомъ районѣ,—такъ какъ и пушнѣ охотничій промыселъ составляетъ главнѣйшее занятіе мѣстнаго бродячаго населенія.

Наконецъ, огромное значеніе могутъ имѣть открытыя недавно *нефтяныя залежи* въ районѣ рѣки Ухты. Правда, эти залежи изслѣдованы по настоящее время только весьма поверхностно и по-сему говорить съ точностью объ 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 заповѣдомъ нефтеноснымъ и которому предшествовали работы нѣлаго ряда авторитетныхъ лицъ специальныхъ правительственныхъ совѣщаній. ⁷⁾ Впрочемъ, какъ будетъ показано ниже, наличие промышленной нефти на Ухтѣ не представляетъ *conditio sine qua non* для постройки проектируемой дороги и можетъ быть разсматриваемъ только какъ обстоятельство, рѣзкимъ образомъ повышающее ея экономическое значеніе. Съ другой стороны очевидно, что самая эксплуатация Ухтинскаго нефтеноснаго района немислима безъ сооруженія желѣзной дороги, связывающей его какъ съ морскимъ портомъ (для вывоза за границу), такъ и съ рынкомъ внутренняго 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-

жается въ смѣнной цѣнѣ—5 коп. съ десятины, а въ нѣкоторыхъ лѣсныхъ частяхъ (какъ развѣхъ входящихъ въ районъ проектируемой линіи)—1 2 к. съ десятины. См. характеристику лѣсного хозяйства въ Печорскомъ крайѣ въ книгѣ Безсонова „Поездка по Вологодской губ. въ Печорскій край“, стр. 88.

⁴⁾ Паприжнръ, измѣреніе запасовъ, въ такъ называемомъ, Сѣверномъ рудникѣ на р. Лозьвѣ колестатировало 300 000.000 пуд. жел. руды въ 60% только на одной поверхности, безъ углубленія развѣдочныхъ работъ, причемъ не опредѣлилась даже толщина руднаго пласта, такъ какъ до конца его не долила развѣдочнымъ шурфомъ.

⁵⁾ См. книгу Безсонова „Поездка по Вологодской губ. въ Печорскій край“, СПб. 1909, стр. 68.

⁶⁾ Книга Безсонова, стр. 79 (0 золото и платина по рр. Шугору, Илычу, верхней Печорѣ).

⁷⁾ См. журналъ Особого Совѣщанія при Министерствѣ Торговли и Промышленности отъ 14 ноября 1907 г.

рой является „Верхотурье“ (возлѣ ономепнаго съ нимъ города Пермской г.). Отъ ст. „Надеждинскій заводъ“ желѣзная дорога трасируется черезъ восточную часть Богословскаго Горнаго Округа къ Петропавловскому заводу, пересѣкая передъ нимъ рѣку Вагранъ (притокъ Сосвы) и направляясь затѣмъ на пересѣченіе рѣки Сосвы; проходя здѣсь узкую полосу казенной земли, желѣзная дорога проходить сначала черезъ дачу Зауральскаго Горнопромышленнаго Общества (возлѣ с. Всеволодоблагодатское) и затѣмъ дачу Московскаго Лѣсопромышленнаго Общества (с. Пикито-Индель съ пристанью на р. Индель, притокъ р. Лозвы), послѣ чего направляется къ Сѣвернымъ рудникамъ („Веселый“ и пр.), переходя здѣсь черезъ р. Лозву, и затѣмъ вдоль хребта по казеннымъ лѣсамъ до того пункта, гдѣ сходятся границы Пермской, Вологодской и Тобольской губ., примѣрно возлѣ истоковъ р. Печоры или нѣсколько сѣвернѣе ихъ, идя, такимъ образомъ, все время по возможности въ меридіональномъ направленіи. Отъ названнаго пункта желѣзная дорога переваливается черезъ Уральскій хребетъ и засимъ идетъ въ сѣверо-западномъ или западномъ направленіи (смотря по мѣсту перевала черезъ Уральскій хребетъ) къ Ухтинскому району, пересѣкая рѣку Печору (верстахъ въ 275—300 отъ ея истока, возлѣ устья р. Илыча или р. Мылвы) и потомъ рѣки Пжму и Ухты (бассейнъ Печоры),—послѣ чего трасируется прямо къ Архангельску, пересѣкая притоки Вычегды, рѣки Мезень съ притоками ея и Пинеги.⁸⁾

Строительная длина новой желѣзнодорожной линіи при указанномъ ея направленіи 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 пужно при

⁸⁾ Само собою разумѣется, что здѣсь указывается только приблизительное направленіе желѣзной дороги.

соединить еще около 1 милл. руб. на усиленіе пропускной способности этого участка, на постройку вѣтви къ Филькинской пристани (вмѣсто существующей пылѣ вѣтви частнаго пользованія) и на лучшее оборудованіе этой послѣдней.

2) Повертная стоимость новыхъ участковъ проектируемой линіи, предполагаемая, что большая часть отходящихъ подъ дорогу земель, какъ принадлежащихъ казнѣ или частнымъ лицамъ, ближайшимъ образомъ заинтересованнымъ въ постройкѣ линіи, будетъ отчуждена бесплатно и что также бесплатно или по самой низкой такѣ будутъ отпущены изъ казенныхъ лѣсовъ потребныя для дороги матеріалы, 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 благоприятныхъ для сего мѣстъ—и надлежащаго подхода къ Архангельскому порту и специальныхъ для послѣдняго устройствъ),—и что, наконецъ, въ пивептарѣ существующей Богословской желѣзной дороги имѣется нѣкоторый излишекъ подвижнаго состава (паровозовъ),—можетъ быть опредѣлена не выше 50 т. р., такъ что вся стоимость новыхъ 1250 верстъ исчисляется въ 1250×50 62,5 милл. рублей. Такимъ образомъ общая стоимость всей дороги исчисляется въ 73,5 милл. рублей. Присоединяя къ этой суммѣ проценты на время постройки на всю стоимость новыхъ сооружений (63,5 милл. руб.); а именно около $6\frac{1}{2}$ милл. рублей ($1\frac{1}{2}\%$ въ 3 года), и принимая потерю по реализаціи всѣхъ потребныхъ такимъ образомъ 80 милл. руб. въ 20% ,—мы можемъ исчислить размѣры нарицательнаго капитала дороги въ $\frac{80.000.000 \times 100}{80}$ 100.000.000 рублей. Изъ получаемыхъ, по реализаціи сего капитала, суммъ около 9 милл. рублей поступаютъ Государственному казначейству, въ полное погашеніе ссуды, выданной имъ на сооруженіе Богословской желѣзной дороги.

Ежегодные расходы по проектируемой линіи опредѣляются слѣдующимъ образомъ:

1) Платятся проценты ($1\frac{1}{2}\%$) и погашенія всего въ размѣрѣ $5\frac{1}{2}\%$ на нарицательный капиталъ дороги, по раз-

личая въ немъ пока облигаціоннаго и акціонернаго капиталовъ,—составить $\frac{100.000.000 \times 5,25}{100} = 5.250.000$ рублей.

2) *Эксплоатационные расходы* по дорогѣ принимая во вниманіе однородность и массовый характеръ предстоящихъ перевозокъ, а также имѣя въ виду возможно упрощенную и бережливую эксплуатацію дороги,—должны составить на первое время не болѣе 4.500 рублей на версту,—хотя можно рассчитывать свести ихъ и къ меньшей суммѣ, такъ какъ эксплуатація существующей Богословской желѣзной дороги стоитъ 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 нечисленные расходы могутъ быть покрыты доходами дороги,—слѣдуетъ 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 здѣсь исключительно на выручку съ перевозокъ малой скорости*. Правда, существующая Богословская желѣзная дорога имѣетъ валовой доходъ по пассажирскому движенію 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 сосѣдней Пермской, имѣющихъ таковую выручку въ $\frac{1}{50}$ коп.,—и составитъ $\frac{1}{55} = \frac{1}{60}$ коп. Что касается средняго пробѣга грузовъ, то онъ будетъ не менѣе $40—55\%$ общаго протяженія дороги, т. е. примерно 600—660 верстъ,—и посему выручка съ поступающаго на дорогу пуда груза опредѣляется въ $10—11 \frac{1}{2}$ коп.

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

выразиться въ перевозкѣ $\frac{11.820.000 \times 100}{10 - 11 \frac{1}{2}} = 118.000.000$ или 106.000.000 пуд. (за округленіемъ).

Такъ какъ, однако, существующая Богословская дорога уже перевозитъ около 30 милл. пудовъ, каковыя останутся и въ грузооборотѣ проектируемой дороги, притомъ съ большимъ пробѣгомъ для нѣкоторыхъ грузовъ, въ зависимости отъ измѣненія въ направленіи перевозокъ,—то вопросъ о покрытіи упомянутыхъ выше расходовъ сводится къ *привлеченію на дорогу только 76—88 миллионъ новыхъ грузовъ*.

Обращаясь къ главному богатству района—лѣсамъ, площадь коихъ въ полосѣ, непосредственно примыкающей къ дорогѣ, мы опредѣлили выше въ 2.000.000 десятинъ, слѣдуетъ принять, что при столѣтнемъ оборотѣ рубки, обезпечивающемъ правильное хозяйство, ⁹⁾ ежегодная лѣсосѣвка въ упомянутой площади составитъ 20.000 десятинъ и результатомъ ея, при содержаніи древесины въ 30 куб. саж. на десятину, ¹⁰⁾ будетъ 600 т. куб. саж. древесины, не считая матеріаловъ, получаемыхъ отъ выборочной рубки по всей площади (т. е. выѣ очережныхъ лѣсосѣекъ), которая на первое время представится безусловно необходимой именно для установки правильнаго хозяйства. Принимая далѣе, что разработка этой массы древесины въ видѣ досокъ, круглаго лѣса, шпалъ и дровъ дастъ безвозвратную потерю въ размѣрѣ 25% , выходъ полезнаго матеріала (75%), по такой разработкѣ опредѣлится не менѣе какъ въ 450.000 куб. сажень, въѣзъ коихъ, считая 250 пуд. на куб. сажень, составитъ около $112 \frac{1}{2}$ милл. пудовъ. Необходимо, впрочемъ, предвидѣть, что значительная часть древесныхъ матеріаловъ, даваемыхъ ближайшимъ райономъ дороги, будетъ эксплуатироваться въ такихъ формахъ, которыя, повышая практическую утилизацію древесины, понижаютъ вѣсъ въ конечномъ продуктѣ,—а именно

⁹⁾ Хотя древесиной лѣсъ возстановляется въ 80 лѣтъ.

¹⁰⁾ Такое содержаніе принимается, за отсутствіемъ таксаціонныхъ работъ въ мѣстныхъ лѣсахъ, по аналогіи съ лѣсами Богословскаго Округа, хотя несомнѣнно, что это содержаніе въ дѣйствительности 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 древеснаго угля, при производствѣ конихъ потери въ вѣсѣ (сравнительно съ вѣсомъ сырой древесины) составляютъ отъ 60 до 70 %. Однако, если даже предположить, что производство целлюлозы и древеснаго угля займетъ одну треть исчисленной выше древесной массы, т. е. 150 тыс. куб. саж. = 37½ милл. пуд., и дать вѣсѣ конечнаго продукта только въ 35% этого количества, т. е. около 13—14 милл. пудовъ, то *вообще количество грузовъ, которое можетъ поступить на проектируемую линію съ лѣсныхъ дачъ, сводимыхъ ею въ эксплуатацію, исчисляется не меньше какъ въ 88 милл. пудовъ, т. е. представляется достаточнымъ для покрытія всѣхъ ежегодныхъ платежей по дорогѣ*, — не говоря уже о томъ, что утилизація лѣса для производства угля и целлюлозы даетъ дорогѣ грузъ болѣе выгодный въ тарифномъ отношеніи.

Въ виду такого исключительнаго значенія лѣсныхъ грузовъ для проектируемой, дороги не лишнимъ представляется остановиться нѣсколько подробнѣе на вопросѣ о выгодности, а значитъ и о *возможности эксплуатаціи 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 смѣшаннымъ желѣзнодорожнымъ путемъ — черезъ Богословскую и Пермскую желѣзные дороги до ст. „Котласъ“ и затѣмъ по рѣкѣ Сѣверной Двинѣ, причемъ тарифное разстояніе отъ главнѣйшихъ станцій отправленія (Надеждинскій заводъ, Мия, Верхотурье) до Котласа составляетъ 1289—1295 верстъ, такъ что перевозка лѣсныхъ матеріаловъ 1 и 2 категоріи отъ названныхъ станцій до Котласа обходится ¹⁾ 12,89 коп. — 12,05 коп. съ пуда или съ куб. фута, по считая дополнительныхъ сборовъ; затѣмъ храненіе товара на складахъ въ Котласѣ, перегрузка въ баржи и перевозка по Сѣверной Двинѣ до Архангельска (безъ страховки) обходится не менѣе 6½ коп. съ пуда, такъ что общая стоимость доставки отъ стан-

ціи отправленія 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) *for* Архангельскъ около 80 рублей за стандартъ, продавецъ лѣса, за покрѣпленіемъ коммиссіонныхъ расходовъ, составляющихъ около 2—3 рублей за стандартъ, получаетъ, такимъ образомъ, около 47—48 рублей за стандартъ франко вагонъ станціи отправленія или около 29—30 коп. за куб. футъ раздѣланнаго лѣса; а такъ какъ раздѣлка лѣса для правильно поставленныхъ 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 попенныхъ, — 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 проведеніемъ проектируемой линіи желѣзнодорожное разстояніе отъ названныхъ выше станцій Богословской дороги до Архангельска составитъ 1250—1350 верстъ, такъ что вся стоимость доставки (безъ дополнительныхъ сборовъ) до Архангельска выразится въ 12,5—13,5 коп. съ пуда, т. е. удешевится не менѣе, какъ на 6½ коп. съ пуда или куб. фута или на 10½ руб. со стандарта, и соответственнымъ образомъ повыситъ прибыль лѣсопромышленника и лѣсовладѣльца, по считая уже выгоды 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, которыя войдутъ въ районъ ея на сѣверѣ Пермской и на востокѣ Вологодской губ. и которыя, какъ сказано выше, до сего времени не эксплуатировались за отсутствіемъ возможности вывоза. Съ удаленіемъ отъ существующей Богословской дороги онѣ приближаются къ Архангельску, такъ что, напр., перевозка одного стандарта лѣса 1 кат. въ Архангельскъ изъ дачи Московскаго Лѣсопромышленнаго Товарищества будетъ стоить прихвѣрно на 2½—3 руб. дешевле, нежели Надеждинскому или Верхотурскому лѣсохозяйнымъ заводамъ; для казенныхъ

¹⁾ Во всѣхъ исключеніяхъ приняты дѣйствующіе нынѣ тарифы.

дачь въ конечномъ сѣверо-восточномъ углу Пермской губ. удешевленіе это выразится уже въ 5—6 руб. на стандартъ и т. д.¹²⁾ Къ сказанному необходимо добавить, что всё только что сдѣланные расчеты о выгодности экспорта лѣса основаны на существующихъ нынѣ цѣнахъ на лѣсные матеріалы въ Архангельскѣ и Лондонѣ, на которыхъ неблагоприятнымъ образомъ отразился кризисъ послѣднихъ 3-хъ лѣтъ, и безъ учета той естественной тенденціи къ повышенію рыночныхъ цѣнъ, которая присуща данному товару.

Что касается *сбыта на Сибирскій рынокъ*, обнимающій собой Челябинско-Омскій и Павлодарскій районы и отчасти районъ Ташкентской дороги, — то онъ представляется, въ среднемъ, столь же выгоднымъ, какъ и экспортъ за-границу черезъ Архангельскъ, такъ какъ среднія цѣны, выручаемыя нынѣ за раздѣльный лѣсъ, loco помянутыхъ выше станцій Богословской желѣзной дороги также составляютъ около 29 коп. за куб. футъ, — преимуществомъ же его является то обстоятельство, что названный рынокъ принимаетъ товаръ съ менѣе строгой браковкой и сортировкой. Затѣмъ, кромѣ распиленного лѣса Сибирскій рынокъ беретъ огромное количество круглага лѣса среднихъ и мелкихъ размѣровъ, помѣщеніе коего, хотя и менѣе выгодно по сравненію съ продажей пиленого лѣса, но требуетъ меньшихъ затратъ оборотнаго и основного капитала и, кромѣ того, является необходимымъ по чисто хозяйственнымъ соображеніямъ при эксплуатациіи крупныхъ лѣсныхъ дачъ.

Наконецъ, значительная выгода представитъ для нѣкоторыхъ лѣсныхъ дачъ разсматриваемаго района помѣщеніе *на мѣстномъ Уральскомъ рынкѣ дровъ и древеснаго угля*, тѣмъ болѣе, что разработка этихъ матеріаловъ въ большинствѣ случаевъ будетъ вестись попутно съ изгоовленіемъ круглага или пиленого лѣса. Въ настоящее время цѣны на дрова въ Челябинскомъ районѣ сильно вздорожали и цѣна на нихъ доходитъ до 23—24

руб. за куб. сажень; при стоимости провоза 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 loco 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 воцѣнѣ возможной оказывается отправка дровъ со всѣхъ станцій будущей дороги въ участкѣ отъ Верхотурья до 140—160 верстъ новой дороги (къ сѣверу отъ Надеждинскаго завода), т. е. для дачъ Зауральскаго Общества, Московскаго Лѣсопромышленнаго Товарищества и казенныхъ дачъ сѣверной части Верхотурскаго уѣзда.¹⁵⁾ Равнымъ образомъ возможной для всѣхъ этихъ мѣстностей явится и отправка древеснаго угля для Средняго Урала, — примѣрно 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 коровъ и охотно будутъ брать этотъ матеріалъ при цѣнѣ въ 4 руб. коровъ loco станцій завода; а такъ какъ заготовительная цѣна угля въ сѣверныхъ дачахъ будетъ не выше 2 р.—2 р. 15 к. за коровъ,¹⁶⁾ то, имѣя прибыль въ 50—75 коп. на коровъ, можно отправлять его въ спеціальныхъ вагонахъ, вмѣщающихъ не менѣе 35 коровъ, на разстояніе до 500—600 верстъ, т. е. съ участка новой дороги на 110—200 вер. къ сѣверу отъ Надеждинскаго

¹²⁾ По дѣйствующему на Богословской и Пермской дорогахъ исключительному тарифу № 10, который *считаетъ* нормальнаго (4,53 коп. съ пуда).

¹³⁾ 1/120 коп. съ пудовѣрсты на разстояніи свыше 600 верстъ.

¹⁴⁾ Въ приведенномъ расчетѣ по принято по значенію еще то, что съ удаленіемъ къ сѣверу несомнѣнно *уменьшается стоимость погрузки и выгрузки*, но это уменьшеніе можетъ не отразиться на уменьшеніи заготовительной стоимости дровъ въ силу болѣе высокихъ цѣнъ рубничка и возникающа *на первое время*.

¹⁵⁾ Одна куб. сажень дровъ (стоимостью 6—6 р. 50 к.) дастъ около 3½ коровъ угля, перевозкаго стоить 30 коп. на коровъ.

¹⁶⁾ Необходимо отмѣтить, что Зауральское и Московское Лѣсопромышленныя Общества добиваются даже только одного продолженія Богословской желѣзной дороги на сѣверъ, безъ дальнѣйшаго выхода ея къ Вѣлому морю, такъ какъ и въ этомъ случаѣ онъ имѣлъ бы возможность выгодно эксплуатировать свои лѣса, въ частности, и для вывоза въ Архангельскъ.

завода, а съ усовершенствованіемъ на-
грузки и на большій разстояніи. ¹⁷⁾ Во
всякомъ случаѣ, при общемъ потребленіи
на Уралѣ около 38 милл. пуд. древесна-
го угля можно ожидать къ поступленію
на желѣзную дорогу нѣсколькихъ мил-
ліоновъ пудовъ этого груза.

Небезынтересно отмѣтить здѣсь также
размѣры дѣйствительнаго грузооборота,
который связанъ съ эксплуатаціей лѣс-
ныхъ матеріаловъ въ районѣ существую-
щей Богословской желѣзной дороги, ко-
торый, конечно, по запасамъ лѣсовъ не-
сравненно бѣднѣе района проектируемой
вповь линіи. Какъ усматривается изъ
прилагаемой при семъ справки, Богослов-
ская желѣзная дорога въ 1908 г. отправила
5932 т. пудовъ лѣсныхъ строительныхъ ма-
теріаловъ (въ доскахъ, бревнахъ и шпалахъ),
3899 т. пудовъ дровъ и 2118 т. пуд.
древеснаго угля. Исключая изъ расчета
перевозки въ мѣстномъ сообщеніи, какъ
предназначенныя почти исключительно
для Богословскихъ заводовъ, — именно
1312 т. пудовъ дровъ и 1404 т. пудовъ
древеснаго угля, — мы можемъ опредѣ-
лить, что районъ дороги, обслуживаемый
станціями Выя, Корелино, Верхотурье и
Ляля, т. е. участкомъ въ 70 верстъ,
давъ всего около 9233 т. пудовъ. Счи-
тая (также какъ и для района новой
дороги) практическимъ райономъ Бого-
словской дороги 20 верстную полосу, т. е.
исчисляя его площадь примѣрно 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 столѣтнемъ оборотѣ рубки,
1400 × 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 пере-
возки по Богословской дорогѣ грузовъ,
связанныхъ съ эксплуатаціей мѣстныхъ
лѣсовъ, на 15% выше тѣхъ размѣровъ,
которые можно было ожидать по принято-

му нами способу подсчета, — причемъ
здѣсь не учитываются потери въ вѣсѣ
древесины при выдѣлкѣ угля, которыя
выше приняты въ 60—65%.

Если такимъ образомъ перевозки лѣс-
ныхъ матеріаловъ, исчисленныя здѣсь съ
преувеличенной осторожностью, даютъ
проектируемой дорогѣ достаточные дохо-
ды для покрытія эксплуатаціонныхъ рас-
ходовъ и платежей по строительному
капиталу и тѣмъ самымъ оправдываютъ
постройку ея съ чисто коммерческой точ-
ки зрѣнія, — то вопросъ о размѣрахъ
всѣхъ прочихъ перевозокъ дороги являет-
ся уже второстепеннымъ. Однако, для
выясненія общаго экономическаго значе-
нія дороги надлежитъ освѣтить хотя бы
вкратцѣ и вопросъ о поступленіи на
дорогу нѣкоторыхъ другихъ грузовъ
района.

Таковыми грузами явятся, прежде все-
го, *сырье, вспомогательные матеріалы и
продукты горнозаводской промышленности.* Какъ уже сказано было выше,
уральскій участокъ новой дороги имѣетъ
пройти по богатѣйшимъ залежамъ желѣз-
ной руды, поступленіе которой на дорогу
для отправки на разные заводы Урала не
возбуждаетъ никакихъ сомнѣній. Продаж-
ная цѣна на желѣзную руду (въ 50—53 %) для
заводовъ, входящихъ въ районъ сред-
ней части Пермской дороги, напр. Лысь-
венскихъ (Шуваловыхъ), составляетъ не
менѣе 10 коп. за пудъ, такъ что напр.
Богословскій и Тагильскій Округа про-
даютъ свои руды по 6½—6½ коп.
за пудъ loco ст. Надеждинскій Заводъ и
П. Тагиль, получая при этомъ прибыль
свыше 2 коп. на пудъ руды.¹⁸⁾ При стои-
мости добычи руды на упомянутыхъ выше
Сѣверныхъ рудникахъ, т. е. примѣрно
въ 150—175 верстахъ отъ Надеждинскаго
Завода, не выше 1,5—2 коп. за пудъ въ
вагонѣ, предприниматель, пролавая руду
loco 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, значить, отправлять ее на раз-
стояніе примѣрно отъ 530 до 650 верстъ,
т. е. на заводы, расположенныя на 200—
300 верстъ къ востоку или къ западу отъ
ст. Гороблагодатская. Размѣры этихъ отпра-

¹⁷⁾ При подсчетѣ этомъ нѣсколько измѣненъ
дѣйствующій тарифъ на древесный уголь, а
именно расширена полоса паравановъ на 6 коп.
съ вагона и версты отъ 351 до 320 в. вмѣсто
дѣйствующей отъ 351 до 453 в.

¹⁸⁾ Отчетная стоимость желѣзной руды въ Бо-
гословскомъ Округѣ составляетъ съ 1908 г. — 3,37
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 оборудованіе и проч.¹⁹⁾ Но какъ уже было отмѣчено выше, съ проведеніемъ проектируемой дороги, вполнѣ вѣроятнымъ является возникновеніе на сѣверѣ Верхотурскаго уѣзда новыхъ чугуноплавильныхъ заводовъ, а значитъ, и поступленіе на дорогу значительнаго количества для сбыта въ среднемъ Уралѣ чугуна. Въ настоящее время многіе заводы Урала, расположенные въ прикамскомъ участкѣ Пермской желѣзной дороги или на рѣкѣ Камѣ, покупаютъ чугунъ (передѣльный) по такимъ цѣнамъ, которыя, за покрытие провоза, очищаютъ цѣну лосо заводу отпавленія (Купвинскій, Надеждинскій и др.) отъ 43 до 45 коп. за пудъ. Между тѣмъ себѣ стоимость чугуна на сѣверѣ Верхотурскаго уѣзда, при исчисленныхъ выше стоимостяхъ рудъ 1 $\frac{1}{2}$ —2 коп. пуд.) и древеснаго угля (2 р. 15 к. коробъ), должна быть, со всѣми расходами предприятия, не выше 23—24 коп. за пудъ,²⁰⁾ такъ что, продавая этотъ продуктъ съ прибылью только 10 коп. съ пуда, т. е. 33—34 коп. за пудъ лосо станція отпавленія, предприниматель можетъ отпавлять его на разстояніи до 1500—1600 верстъ, т. е. примѣрно на 1200 верстъ отъ Гороблагодатской, а, напр., франсо ст. Лысва можетъ дать его по 43—44 коп. пудъ. Но помимо сбыта передѣльнаго чугуна, районъ новой дороги, такъ же, какъ и нѣкоторые изъ существующихъ нынѣ на Уралѣ заводовъ, получить возможность вывозить на дальнія разстоянія специальные (мягкіе, ковкіе) древесно угольные чугуны, въ частности *экспортировать* эти продукты, также какъ специальные сорта желѣза (листовое), *за-границу*, гдѣ спросъ

на уральскій металлъ, 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 крупнѣйшихъ заводовъ отъ портовъ Балтійскаго моря. Съ проведеніемъ проектируемой дороги оба эти обстоятельства устраняются, такъ какъ съ одной стороны явится возможность имѣть болѣе дешевыя руды, чугунъ и т. д., съ другой стороны заводы Урала получатъ непосредственный выходъ къ морскому порту въ Архангельскѣ съ сокращеніемъ желѣзнодорожнаго разстоянія (по сравненію съ разстояніемъ до ближайшаго Балтійскаго порта—Петербурга) не менѣе какъ на 700—850 верстъ, т. е. съ удешевленіемъ провоза до порта minimum на 5—6 коп. съ пуда.

Другими горнозаводскими грузами проектируемой дороги явятся *сырые колчеданы*, добыча коихъ въ Печорскомъ районѣ только ожидаетъ удобныхъ путей сообщенія, а также *либнныя руды*, наличность залежей коихъ въ бассейнѣ верхней и средней Печоры не подлежитъ никакому сомнѣнію.²¹⁾ Въ частности полученіе сырыхъ колчедановъ въ районѣ дороги представляется обстоятельствомъ весьма благоприятнымъ для развитія здѣсь целлюлознаго производства, связаннаго съ потребленіемъ сѣрной кислоты²²⁾.

Наконецъ, огромное количество грузовъ разсматриваемой здѣсь категоріи дадутъ 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-

¹⁹⁾ Напр. на одномъ изъ рудниковъ въ группѣ Сѣверныхъ лежитъ болѣе 10 лѣтъ свыше 50 милл. пудовъ уже добытой желѣзной (60%) руды.

²⁰⁾ Цеховая стоимость чугуна въ Надеждинскомъ заводѣ за 1908 г. опредѣлилась въ 29,69 коп. съ пуда и составлялась изъ стоимости рудъ и флюсовъ—6,33 коп., угля—17,61 коп. (при стоимости короба свыше 3 руб.), платѣ 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., платѣ рабочимъ и служащимъ—5 коп. (повышаются на первое время), общіе расходы—2 $\frac{1}{2}$ —3 $\frac{1}{4}$ коп., всего 23—24 коп.

²¹⁾ Изслѣдователь Цылемскихъ мѣдныхъ мѣсторожденій Бартевскій дѣлаетъ расчетъ, согласно коему въ 50 милл. пуд. рудной глины, залегающей въ изслѣдованной изъ площади, содержится около 1.600.000 пуд. мѣди (аналогъ рудъ даже содержаніе мѣди 3,2%). См. кнг. Удинцева „Печора и Кама“, стр. 32 и 5, а также кнг. Безсопова, стр. 68.

²²⁾ Целлюлозные заводы Сѣверной Россіи получаютъ сѣрный колчеданъ черезъ Архангельскъ изъ Испаніи.

²³⁾ См. „изслѣдованіе водныхъ путей Ухтинскаго района“ инж. Н. Попова (1908 г.) стр. 28.

щади, опредѣляется въ 4 милл. пуд.; ²⁴⁾ въ зависимости отъ этого, общіе запасы нефти во всемъ нефтеносномъ районѣ Ухты, опредѣляемомъ не менѣе какъ въ 1000 кв. верстѣ, 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 некоторыми промышленниками на Ухтѣ), что Ухтинская нефть въ самомъ близкомъ будущемъ „завоюетъ“ всемірный рынокъ и не станетъ даже считаться съ условіями добычи и транспортированія Бакинской нефти или Американскаго керосина“; ²⁵⁾ по поступленію на проектируемую дорогу нѣсколькихъ десятковъ милліоновъ пудовъ нефти и ея производныхъ съ Ухтинскаго района, немедленно послѣ начала ея промышленной эксплуатаціи, 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 благоприятныя условія залеганія Ухтинской нефти (меньшая глубина) по сравненію съ Бакинскою заставляютъ предположить и болѣе низкую стоимость добычи нефти въ разсматриваемомъ районѣ,—каковая и опредѣляется мѣстными промышленниками не выше 12—14 коп. за пудъ, такъ что даже при равной стоимости доставки нефти Ухтинской и Бакинскою до мѣстъ потребленія первая должна вытѣснить вторую. Между тѣмъ стоимость перевозки нефти и керосина отъ Баку до главнѣйшихъ центровъ Урала и Сибири—напр. Екатеринбургъ и Челябинскъ—включаетъ въ себя расходы по водной доставкѣ (Каспійскому морю, Волгѣ, Камѣ)—9 коп. съ пуда и желѣзнодорожный фрахтъ Пермь-Екатеринбургъ (около 330 верстъ по окончаніи сямшителной 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 желѣзную 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 желѣзнодорожная доставка отъ Ухты до Екатеринбургъ (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 3¼—4 коп., для керосина на 2½ коп. съ пуда дешевле, нежели отъ Баку. Помимо этого для отправки Ухтинской нефти въ районъ Западной Сибири явится возможнымъ и болѣе дешевый путь, а именно передача нефти съ проектируемой дороги на примыкающія къ ней при пристанн верхнихъ рѣкъ Обскаго бассейна, именно на Филькинскую пристань по р. Сосьвѣ (гдѣ начинается правильный навигаціонный путь) и даже на Ивдельскую или другую пристань на р. Лозьвѣ, съ дальнѣйшей водной отпавкой въ Омскъ, Семипалатинскъ, Павлодаръ, Томскъ, Барнауль и т. д., причемъ пробѣгъ нефти по желѣзной дорогѣ составитъ 600—480 верстѣ. Равнымъ образомъ, доставка нефти и производныхъ ея отъ Ухты до Архангельска (около 600 в.) и отъ послѣдняго до Англіи и ближайшихъ соединенныхъ съ ней странъ континента должна, при прочихъ 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 переѣздъ Архангельскъ-Лондонъ вдвое короче кругового переѣзда Батумъ-Лондонъ.

Не подлежитъ, однако, никакому сомнѣнію, что развитіе въ районѣ дороги крупнаго лѣсного и горнаго (въ самомъ широкомъ смыслѣ слова) промысла, помимо непосредственнаго привлеченія на дорогу грузовъ въ видѣ продуктовъ производства, вызоветъ значительныя перевозки по *грузамъ потребительнаго характера*. Уже и въ настоящее время, несмотря на всѣ благоприятныя условія для сельско-хозяйственной культуры, констатируемыя и специальными правительственными экспедиціями, ²⁶⁾—районъ дороги живетъ почти исключительно привознымъ хлѣбомъ, размѣры же мѣстнаго потребленія хлѣба, съ появленіемъ новаго населенія, вызваннаго упомянутыми выше промыслами, конечно, значительно увеличатся, а, значитъ, и повысятся 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 Совѣщанія отъ 14 ноября 1907 г.

²⁵⁾ См. записку ниж. Вѣлобродова.

²⁶⁾ Отчетъ объ экспедиціи г. Соколова.

ра. Рядомъ съ этимъ, подлежащее оборудованіе нефтяныхъ и золотыхъ приисковъ, мѣдныхъ и желѣзныхъ рудниковъ, а тѣмъ болѣе образованіе новыхъ металлургическихъ предіриятій въ районѣ дороги вызовутъ перевозки соответствующихъ матеріаловъ (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 настоящее время даже предположительно и исчисленіе ихъ можно дѣлать лишь по аналогіи 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 рынки (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 объ ея *транзитномъ значеніи*.

Проектируемая дорога представляетъ собой *кратчайшій и наиболѣе удобный путь*, связывающій *великую Сибирскую желѣзную дорогу* съ *практически работающимъ морскимъ портомъ*.

Существующій нынѣ путь на Котласскую пристань, при желѣзнодорожномъ разстояніи отъ Челябинска до Котласа въ 1513 верстѣ, а послѣ окончанія строительной линіи Пермь—Екатеринбургъ—примѣрно въ 1400 верстѣ, приводитъ 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 желѣзнодорожное

разстояніе отъ Челябинска до Архангельска (около 1820—1850 верстѣ) и превышаетъ разстояніе Челябинскъ—Котласъ на 400 верстѣ, по провозной платѣ до Архангельска, съ аналогичнымъ примѣненіемъ дѣйствующаго нынѣ тарифа, ^{превыситъ} плату до Котласа болѣе какъ 4½—5 коп., т. е. доставка сибирскаго хлѣба изъ Сибири чрезъ Челябинскъ—Архангельскъ будетъ все же дешевле доставки черезъ Котласъ, не говоря уже о томъ, что она окажется предпочтительнѣй по болѣе быстрой и регулярности. Въ зависимости отъ этого можно съ полной вѣроятностью предположить, что проектируемая дорога привлечетъ на Архангельскъ не только всѣ хлѣбные грузы, вывозимые нынѣ Сибирской желѣзной дорогой черезъ Котласъ (въ количествѣ около 6—7 милл. пуд. ежегодно), но значительно усилитъ общіе размѣры хлѣбнаго экспорта въ Балморскомъ направленіи. Необходимо имѣть въ виду, что ежегодные чистые остатки хлѣбовъ въ районѣ Западной и Степной Сибири въ годы урожая уже нынѣ достигаютъ 40—45 милл. пудовъ; экспортъ этихъ остатковъ представляется хозяйственно необходимымъ, но при охранѣ сельскаго хозяйства Европейской Россіи отъ конкуренціи сибирскаго хлѣба, поставленной въ основу нашей тарифной политики (разрывъ тарифа въ Челябинскѣ),—опъ возможенъ почти исключительно въ направленіи заграницу, для чего проектируемая дорога, какъ уже сказано, создастъ наиболѣе благоприятныя условія. Съ развитіемъ же переселенческаго дѣла въ Сибирь и съ расширеніемъ въ ней площади занятиекъ, конечно, будутъ неуклонно увеличиваться и размѣры хлѣбнаго экспорта, въ особенности послѣ осуществленія сѣти Южно-Сибирскихъ и Тюмень Омской желѣзныхъ дорогъ.

То же самое слѣдуетъ сказать и относительно другого отпускнаго продукта Западной Сибири—*масла*. Вывозъ его за границу (въ Англію и прочія страны) направляется исключительно чрезъ Балтійскіе порты, разстояніе коихъ отъ главнаго отправочнаго центра—Кургана—составляетъ: Петербурга—2548 в., Роведя—2913 в., Вильна—3202 в., Риги—3043 в. Экспортъ масла чрезъ Котласъ не имѣетъ мѣста въ силу медленности доставки, въ связи съ рѣчнымъ транспортомъ по С. Двинѣ, перегрузокъ и т. д.

²⁷⁾ Необходимо имѣть въ виду, что Валу являлся крупнѣйшимъ потребителемъ листового (резиуарнаго) желѣза.

²⁸⁾ Необходимо, однако, отмѣтить, что уже въ настоящее время товарообмѣнъ между однимъ лишь Нечеремскимъ и Чердынскимъ районами, который съ постройкой проектируемой линіи въ значительной долѣ войдетъ въ оборотъ дороги, выражается въ 1—1½ милл. пудовъ.

Между тѣмъ съ постройкой проектируемой линіи маслослѣды Западной Сибири получать возможность отправлять масло почти въ теченіе $5\frac{1}{2}$ мѣсяцевъ (когда открытъ фактически Архангельскій портъ), на желѣзнодорожное разстояніе, примѣрно, лишь въ 2050—2080 верстъ отъ Кургана, т. е. съ уменьшеніемъ тарифнаго разстоянія противъ Петербургскаго порта не менѣе какъ на 500 верстъ, противъ Ревеля—на 900 в., Риги—980 в. и противъ Видавы на 1180 верстъ, или съ удешевленіемъ провоза соотвѣтственно на 8—22 коп. съ пуда.

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

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

Если, такимъ образомъ, проектируемая линія дѣлаетъ Архангельскъ вывознымъ портомъ Западной Сибири, то само собою разумѣется, что и ввозъ иностранныхъ продуктовъ въ Сибирь, поскольку онъ для нея необходимъ, будетъ производиться преимущественно чрезъ Архангельскъ, а это обстоятельство дастъ новой дорогѣ хотя и не массовый, но цѣнный въ тарифномъ отношеніи грузъ, притомъ въ направленіи наименьшей загруженности.

Однако, *важное транзитное значеніе проектируемой дороги обуславливается* не только созданіемъ черезъ нея посредство ближайшаго вывоза къ морю для Сибирской дороги, но и *связью ея съ поднятыми пудами Западной Сибири*. Какъ было уже упомянуто выше, рассматриваемая дорога соприкасается съ системою Оби на такъ называемой Филькинской пристани на рѣкѣ Сосьвѣ, притокѣ Тав-

ды,²⁹⁾ а также на Надельской пристани на р. Лозьвѣ (притокѣ той же Тавды),—причемъ разстояніе портовой отъ Архангельска будетъ 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 Лозьвѣ, не вполне благоприятны и что посему полное использованіе упомянутыхъ пристаней въ теченіе всей навигаціи нельзя считать пока безспорнымъ,—все же чрезъ нихъ посредство поступить на дорогу значительное количество грузовъ (хлѣба, кожи и т. д.), въ особенности изъ *Семипалатинскаго, Павлодарскаго, Барнаульскаго и Вітскаго районовъ*, которые въ настоящее время, благодаря дальности желѣзнодорожнаго разстоянія, лишены возможности вывозить избытки своихъ хлѣбныхъ,—и дальѣ, съ развитіемъ 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 серьезнаго затрудненія, съ коимъ встрѣтится осуществленіе рассматриваемаго здѣсь проекта,—малой заселенности района дороги. Но не подлежитъ сомнѣнію, что затрудненіе это чисто временное. Привлеченіе извнѣ рабочихъ рукъ на самую постройку желѣзнодорожной дороги уже усилитъ контингентъ рабочихъ для лѣсного, горнаго и проч. промысловъ района, тѣмъ болѣе, что для перваго изъ нихъ Усть Сыселѣйскій уѣздъ Вологодской губ. имѣетъ наиболѣе подходящее населеніе—Зырянъ, уходящихъ ежегодно въ количествѣ 10—15 тысячъ человекъ на лѣсные заготовки Уральскихъ горныхъ Округовъ. Засимъ имѣются полныя основанія утверждать, что *районъ дороги можетъ быть заселенъ и въ цѣляхъ земледѣльческихъ*, ибо, по свидѣтельству многихъ знатоковъ края и по даннымъ, добытымъ специальными изслѣдователями, земледѣліе здѣсь вполне возможно при условіи примѣненія болѣе

²⁹⁾ Не слѣдуетъ забывать, что эта Сосва съ такъ называемой Сѣвѣрной Сосвой, непосредственно впадающей въ Обь и проходящей уже по ту сторону.

совершенныхъ способовъ обработки земли. Между прочимъ, въ 1908 г. начаты спеціальныя работы по изслѣдованію въ восточной части Вологодской губерніи казенныхъ земель, пригодныхъ для заселенія, особой экспедиціи отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, которыя продолжаются и въ текущемъ году и результаты которыхъ подтверждаютъ только что сказанное.³⁰⁾ Равнымъ образомъ, удобными для заселенія признаны тѣмъ же Главнымъ Управленіемъ и нѣкоторыя безлюдныя нынѣ мѣстности Восточнаго Урала, входящія въ районъ дороги,—напр. берега Лозьвы, гдѣ уже имѣются отводы переселенческихъ участковъ приблизительно на 30.000 человекъ. Не нужно, наконецъ, забывать, что южная часть Печорскаго края по почвеннымъ и климатическимъ условіямъ имѣетъ значительное сходство съ Шенкурскимъ уѣздомъ, какъ извѣстно производимъ одинъ изъ лучшихъ въ мірѣ сортовъ льна, а рѣчныя долины всей вообще Вологодской и части Архангельской губерніи представляютъ превосходныя условія для развитія луговодства и молочнаго хозяйства.³¹⁾

На основаніи вышесказанныхъ предварительныхъ соображеній нельзя по притти къ шжеислѣдующимъ заключеніямъ.

I) Восточно-Уральско-Бѣломорская желѣзная дорога имѣетъ важное *государственное и народохозяйственное значеніе*, обслуживая огромный, богатый по природѣ, край, нынѣ почти вовсе не экс-

плуатируемый и исполнѣ пригодный для колонизаціи. Въ частности, дорога создастъ, съ одной стороны, улучшеніе хозяйства въ Уральскомъ Горнозаводскомъ районѣ и, съ другой стороны, выводитъ на заграничный рынокъ массу новыхъ цѣнностей, включеніе коихъ въ товарообмѣнъ не можетъ не отразиться благоприятно на нашемъ торговомъ балансѣ.

II) Восточно-Уральско-Бѣломорская желѣзная дорога даетъ стверному *Пріуралію и Западной и Стенной Сибири* практическій *выходъ къ морскому порту* и морскому пути, которые указываются и природнымъ, и историческимъ тяготѣніемъ нашего Сѣвера къ Бѣлому морю,—и, между прочимъ, соединяетъ попутно также судоходныя рѣки Обскаго и Печорскаго бассейновъ.

III) Съ точки зрѣнія чисто *финансовой* Восточно-Уральско-Бѣломорская желѣзная дорога представляется предпріятіемъ высоко рентирующимъ потребный для ея сооруженія капиталъ, притомъ съ первыхъ же лѣтъ эксплуатаціи.

IV) Съ точки зрѣнія интересовъ *казны* постройка Восточно-Уральско-Бѣломорской желѣзной дороги является безусловно желательной, такъ какъ, помимо созданія въ пустующемъ нынѣ краѣ новыхъ объектов и источниковъ обложженія, она даетъ *непосредственное* и притомъ весьма значительное *увеличеніе казенныхъ доходовъ*, съ одной стороны, по *лесной и горной части*, съ другой стороны по *казеннымъ жезлѣзнымъ дорогамъ* (главнымъ образомъ Сибирской и Пермской), для коихъ проектируемая дорога создаетъ очень много новыхъ грузовъ, притомъ имѣющихъ слѣдовать въ направленіи наименѣе интенсивнаго движенія.

В. Н. Вольтманъ.

По поводу Обь-Архангельской желѣзной дороги.

(Мнѣніе инженера В. Бѣлобородова*).

1. Желѣзная дорога отъ устья Оби

*) По поводу проведенія Обь-Архангельской желѣзной дороги инженеръ В. Бѣлобородовъ не можетъ причислить себя къ сторонникамъ этого направленія, даже болѣе того: онъ занимаетъ себя положительнымъ противникомъ этой дороги по

къ морскому порту очевидно нужна по-

соображеніямъ, которыя мы помѣщаемъ дословно изъ письма г. Бѣлобородова на имя г. председателя правленія А. О. И. Р. С., причемъ г. Бѣлобородову статья М. В. Перешнова въ № 6 Извѣстій не была извѣстна. *Ред.*

тому, что самое устье Оби весьма трудно проходимо: нѣтъ такого времени года, когда это устье, а затѣмъ и Карское море у береговъ Илмала были бы навѣрно свободны отъ льдовъ, которые по волѣ вѣтра могутъ и совсѣмъ не открыть проходъ судамъ къ обскому устью въ теченіе всего лѣта. По этой причинѣ обширнѣйшій бассейнъ Оби, а по упорядоченіи Оби Енисейскаго канала и весь средній и верхній бассейны Енисея пронападаютъ совершенно безплодно для торговли и цивилизаціи края, если не считать мелкихъ мѣстныхъ отправокъ, которыя совершенно 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 Печорскомъ краѣ дорога, то уже никакъ не къ Архангельску, т. е. 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 тронуты по Оби внизъ къ выходу въ море въ тотъ самый моментъ, какъ только будетъ созданъ или найденъ выходъ изъ Обской губы, замкнутой сейчасъ льдами Карскаго моря и полной инерціей государственнаго механизма Россіи.

3. Повторяю, выходъ къ морю естественно долженъ быть выбранъ въ кратчайшемъ направленіи. Этому требованію и удовлетворяетъ проектъ Л. К. Кнорре, съ которымъ, однако, нельзя согласиться только въ частности, а именно инженеръ Кнорре направляетъ свою желѣзную дорогу къ случайному пункту Печорскаго морскаго берега, къ проливу между островомъ Варадеемъ, оставляя въ сторонѣ Печорское устье. Въ свое время въ комиссіи по новымъ дорогамъ, когда обсуждался вопросъ объ устройствѣ этой дороги, я возражалъ о неудобствахъ для края примыкать желѣзной дорогой къ пустынному и малопригодному берегу противъ острова Варадея, оставляя вступѣ Печорское устье, и тѣмъ обрекать на бездѣйствіе рѣку Печору, единственный водный путь Печорскаго края.

Кромѣ того желѣзная дорога инженера Кнорре пересѣкаетъ р. Уссу въ верховьяхъ и не дозволяетъ громаднѣмъ грузамъ по переходѣ Уральскаго хребта выйти на воду и окончить свой путь до борта океанскаго парохода водой по Уссу и Печорѣ. Это обстоятельство недопустимо, потому что оно уменьшаетъ пропускную способность этого тракта и искусно удорожитъ перевозку такихъ малоцѣнныхъ и громаднѣхъ товаровъ какъ лѣсъ, руда, уголь, графитъ и проч. Для желѣзной дороги вполне будетъ достаточно перевозки хлѣба, масла, шерсти, мяса и проч., которыхъ и безъ громаднѣхъ грузовъ изъ Сибири пойдетъ столь огромное количество, что однопутной дорогой на этомъ разстояніи лишь впору будетъ съ ними справиться.

Пеходи изъ этихъ соображеній, необходимо притти къ убѣжденію, что пересѣчь Уссу слѣдуетъ ниже пороговъ у горы Адакъ, въ той ея части, которая въ естественномъ состояніи, безъ всякихъ искусственныхъ улучшеній всегда способна не только къ сплавному, но и къ взводному судоходству. Наконецъ, третья причина почему нельзя согласиться съ выходомъ дороги къ Варадейскому берегу указана А. В. Журавскимъ и заключается въ постепенномъ и быстромъ обмеженіи океана въ этомъ районѣ не только въ отдаленнѣйшій времена, но даже и на людской памяти. Если эту послѣднюю причину возможныхъ осложненій въ постройкѣ будущей дороги естественно всего предвидѣть самому предпринимателю, то первая двѣ—выходъ жел. дор. къ устью Печоры и пересѣченіе Уссы въ ея судоходной части должны безконечно заботить мѣстныхъ Печорскихъ жителей и въ частности Общество для изученія Русскаго Сѣвера, конечно, желающаго найти общее, объективное рѣшеніе, не преслѣдующее какихъ либо личныхъ интересовъ случайнаго предпринимателя, озабоченнаго лишь личною выгодною.

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

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

до Печорскаго залива она верстъ на 50 должна быть длиннѣе. Да не постыжется многоуважаемый Евгеній Карловичъ Кнорре, что приходится разобличать его коммерческіе секреты, но если онъ хо- рошенько подсчитаетъ условія постройки дороги, онъ увидитъ, конечно, что очень, очень скоро, тотчасъ же вѣлѣтъ за оконча- ніемъ постройки дороги, окажется, что къ Печорѣ примыкать выгоднѣе и правильнѣе, несмотря на нѣсколько большія первоначальныя затраты. Другой совершенно вопросъ—какъ примыкать желѣзной доро- гѣ къ Печорѣ? Можетъ быть въ видахъ нѣкоторыхъ морскихъ неудобствъ Печор- ской губы и общему всему сѣверо восто- ку Европейской Россіи (по Журавскому) стремленію къ обмеленію береговъ не будетъ ли удобнѣе прикнуть желѣзной дорогѣ къ рѣчному берегу Печоры повыше Устья въ томъ мѣстѣ, гдѣ фарватеръ очень глубокъ и затѣмъ уже путемъ проведенія морского канала къ Колокольниковскому бе- регу дать выходъ изъ Печоры къ тому мѣсту Ледовитаго океана, гдѣ уже нискол- ко не страшны льды Карскаго моря. Судя по морской картѣ Сѣвернаго Ледовитаго океана, это предположеніе не неисполнимо и длина канала не превзойдетъ 30 верстъ черезъ всю дельту отъ главнаго русла Печоры. Впрочемъ, болѣе подробно изслѣ- довать этотъ вопросъ составило бы даль- нѣйшую задачу Об-ва изученія Русскаго Сѣ- вера. Съ этимъ вопросомъ предварительно могла бы ознакомиться та же самая экспеди- ція, которая, подъ начальствомъ А. В. Жу- равскаго, на-дняхъ*) выѣзжаетъ изъ Ар- хангельска для обслѣдованія сѣверныхъ частей Печорскаго Края. Это хотя бы и бѣглое ознакомленіе съ топографически- ми условіями Печорскаго устья было бы крупнымъ шагомъ впередъ по пути разрѣ- шенія желѣзнодорожнаго вопроса, т. е. одною изъ причинъ промедленія въ ус- тойствѣ дороги именно и служить боязнъ г. Кнорре столкнуться съ непреодолимыми трудностями и очень крупными расхода- ми по устройству порта какъ въ Варандѣ, такъ и на Печорѣ. Такимъ образомъ, какъ ни желательнѣе, можетъ быть, городу Ар- хангельску получить примыкающую же- лѣзную дорогу, мысль эту надо оставить въ виду полной несостоятельности этого

*) А. В. Журавскій уѣхалъ изъ Архангельска на Печору въ срединѣ мая, а спустя нѣсколько дней получилъ изъ Архангельскѣ настоящее пись- мо г. Вѣлбородова. *Ред.*

направленія. Оставляя даже въ сторонѣ все высказанныя выше соображенія, стоитъ только поставить вопросъ съ обыватель- ской точки зрѣнія: что же собственно ста- ла бы вывозить въ Архангельскъ такая дорога съ называніемъ Оби—лѣсъ, рыбу, дичь, хлѣбъ? За исключеніемъ послѣдняго то же самое имѣется и въ ближайшихъ окрестностяхъ Архангельска, а для хлѣба не все равно дѣлать ли пробѣгу на рель- сахъ 500 или 1300 верстъ, до устья Печоры или до Архангельска. Это оче- видно. Лишніи 800 верстъ пробѣга груза выразятся въ конечномъ результатѣ уве- личеніемъ на 10 к. стоимости провоза каждаго пуда груза, считая даже по са- мому низкому тарифу. Стоимость же мор- скихъ фрахтовъ изъ Лондона до Архан- гельска и до Печорскаго устья, вѣроятно, будетъ одинакова, если упорядочить под- ходъ къ берегу въ Печорской губѣ рас- четкою морского канала отъ Гуляевскихъ копекъ и постановкою на нихъ солидныхъ постоянныхъ огней и створныхъ знаковъ. А какія же особенныя удобства могъ бы дать Архангельскъ вывозимому изъ Си- бири хлѣбу за оплату его лишнимъ гри- венникомъ съ пуда за пробѣгу по желѣз- ной дорогѣ. На считая даже очень многихъ береговыхъ неудобствъ Архангельска, какъ порта, а также и неудобнаго подхода къ нему по Маймакѣ для крупныхъ и многочисленныхъ пароходовъ, очистка отъ весеннихъ льдовъ горла Бѣлаго моря наступаетъ въ нѣмѣ годы мѣсяцемъ позже, чѣмъ на берегу открытаго океана въ тѣхъ же или даже болѣе высокихъ широтахъ.

Мнѣ думается, что первоначальная мысль о проведеніи этой дороги принад- лежитъ изслѣдователю Сѣвернаго края глубокоуважаемому А. В. Журавскому*). Въ его статьяхъ періодически помѣщае- мыхъ въ „Новомъ Времени“, эта мысль проводилась имъ неоднократно и одна изъ статей его была даже цѣлкомъ посвяще- на вопросу о проведеніи этой дороги**).

*) Мы думаемъ иначе, если рѣчь идетъ объ Оби- Архангельской ж. д., о которой упоминается въ № 6 Извѣстій статьи М. В. Перенцева. *Ред.*

**) Направленіе желѣзной дороги предложенной А. В. Журавскимъ на столько отличается отъ на- правленія, предлагаемаго М. В. Перенцевымъ, что первое направленіе мы не называемъ, какъ это видно изъ картъ Оби—Архангельской ж. д. въ заглавіи настоящей статьи, какъ о Оби—Архангельской ж. д. упоминаю нами потому что г. Вѣлбо- родовъ въ своемъ письмѣ говоритъ о Оби—Ар- хангельской ж. д. *Ред.*

Руководствуясь вышеизложенными соображениями, я бы не считалъ чрезвычайпо смѣлымъ посоветывать А. В. не записывать столь неблагоприятнымъ трудомъ, совѣмъ не относящимся къ области его изслѣдованій. Насколько интересны, новы и поучительны его наблюденія въ области натурализма, насколько искусственны и не вѣрны его выводы о постройкѣ Обь—Архангельской дороги, рѣшительно ни для кого не пужной. Дорога эта не пужна для Сибири, не удовлетворитъ и Печорскаго края, ибо не дастъ ему близкаго и удобнаго морскаго порта для сбыта произведеній края, который дешево и съ удобствомъ могутъ быть вывезены лишь рѣкою Печорою.

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

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

стороженія съ продолженіемъ въ сѣверо восточномъ направленіи до пересѣченія съ Полярной дорогой и съ рѣкою Уссой, гдѣ долженъ быть основанъ городъ (Печорскъ?)—административный и коммерческій центръ края. Для достиженія этой перспективы заброшенный Печорскій край, разрѣзанный сейчасъ между тремя губерніями, прежде всего долженъ быть соединенъ въ одно цѣлое выдѣленіемъ частей Архангельской, Вологодской и Тобольской губерній до береговъ рѣки Оби на востокъ, Сѣв. Сосьвы и Илыча на югъ и по 20-му меридіану на западъ. Это все, впрочемъ, въ отдаленномъ будущемъ, а первоначально достаточно было бы провести желѣзную дорогу отъ Оби до Уссы черезъ Уральскія горы на протяженіи около 200 верстъ. Пути эти дали бы возможность правильной колонизаціи края для вывоза нефти, минеральныхъ богатствъ края и многихъ мѣстныхъ произведеній и для ввоза необходимыхъ сейчасъ краю переселенцевъ, машинъ, наконечъ, хлѣба (изъ Котласа и съ р. Оби), а въ послѣдствіи останутся вторыми путями, необходимыми для массовыхъ перевозокъ хлѣса, руды и угля изъ Сибири до судоходной рѣки Уссы и для вывоза нефти, колчедана и хлѣса изъ Ухтинскаго района къ рр. Вычегодъ, Сѣверной Двинѣ и Архангельску. Въ этой именно дорогѣ и заключается интересъ Архангельска взаимно той, которую предлагаетъ А. В. Журавскій.

Для удобства чтенія прилагается карта*). На ней изображены теплыя и холодныя теченія по Книповичу. Направленіемъ отвлеченій теплаго Нордкамскаго теченія, очевидно, объясняется большая разница условій судоходности прибрежной части Ледовитаго океана и холоднаго Карскаго моря, которое и требуется обойти Полярной дорогѣ отъ пнжнаго теченія Оби.

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

*) Въ прилагаемой нами картѣ теченія не нанесены.

соображеніями и близкой А. В. Журавскому Усть-Цыльмы, то это вѣдь пока только довольно грязная и небогатая деревня, при общемъ подъемѣ края могущая, однако, использовать свое береговое на Печорѣ положеніе, а затѣмъ кто же велѣлъ Усть-Цыльмѣ такъ необдуманно селиться: даже и при выполненіи проекта соединенія Оби съ Архангельскомъ

пришлось бы пересѣкать Уссу большимъ цѣпнымъ мостомъ, дѣлать большое уклоненіе къ сѣверу для обхода средняго тѣченія Печоры и, наконецъ, пересѣкать подъ Усть-Цыльмой Печору многомиліоннымъ мостомъ, около двухъ верстъ длиною. Эпихъ жертвъ едва ли стоятъ Усть-Цыльма.

Инженеръ В. Влободовъ.

Изъ области оленеводства.

Ни одно изъ животныхъ, порабощенныхъ человѣкомъ, не приноситъ столько выгодъ хозяину, какъ олень, т. е. содержаніе его почти ничево не стоитъ, кромѣ небольшого ухода и присмотра. Таково, распространенное мнѣніе объ оленеводствѣ.

Оцѣнивая же доходность оленеводства, какъ промысла, принимая во вниманіе затрату капитала на веденіе оленеводственнаго хозяйства, и главнымъ образомъ, болѣзни и др. причины, обуславливающія потерю оленей безъ экономического использованія ихъ, мы должны признать, что выгоды отъ оленеводства не такъ велики, какъ высчитываютъ увлекающіеся авторы и никогда эти выгоды не достигаютъ 150% годовыхъ. Объектомъ промышленнаго оленеводства служитъ сѣверный олень (*Rangifer tarandus*). Собственно разводимый теперь, (въ Печорскомъ уѣздѣ Архангельской губерніи и др. мѣстностяхъ Сѣвера) олень не можетъ претендовать на исключительное названіе „сѣверный“. Во-первыхъ, потому, что остатки его находятся въ мѣстностяхъ (странахъ) не только сѣверныхъ, но и южныхъ, а во вторыхъ, потому, что еще сѣвернѣе зоны разведенія нашего сѣвернаго оленя, за 80° сѣверной широты водятся стадами сѣверные олени, совершенно бѣлые, которыхъ открыла послѣдняя экспедиція арктическаго общества Норри, назвавшая ихъ въ честь общества *Rangifer pearyi*. Нашъ домашній сѣверный олень лишь изрѣдка бываетъ чисто бѣлымъ, поэтому можно сказать, что онъ всего скорѣе помѣсь, происшедшая отъ скрещиванія бѣлаго лѣдниковаго оленя съ оленемъ лѣснымъ.

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

И какъ исключеніе для этого семейства рога всегда бываютъ и у самокъ (важенокъ) сѣвернаго оленя. Изъ другихъ характерныхъ признаковъ слѣдуетъ упомянуть очень замѣтную у оленей слезную ямку, торчащую сзади плюсны бородку волосъ и гриву, растущую съ нижней части шеи; кромѣ того, для оленей характерна вытянутая въ длину болѣе цилиндрическая форма черепа и ширина носовой полости при незначительной высотѣ верхней челюсти. Коренные зубы на большей части отвѣчаютъ формулѣ: $\frac{3}{3} \frac{13}{13}$; коронки зубовъ развиты незначительно.

Самцы оленей—крупнѣе самокъ. Въ длину туловище оленя достигаетъ 2½ арш.; высота роста достигаетъ 1½ арш. Зимую окраска сѣвернаго домашнего оленя сѣро-бурая, а лѣтомъ рыже или темно-бурая; въ хвостовой области всегда замѣтно пятно бѣлое или темноватое. Рога оленей представляютъ собою солидные кожные кости, сидяція на костяныхъ шипкахъ лба. Рога эти строго періодически отдѣляются отъ ихъ вѣщцеобразно-утолщеннаго основанія, отпадаютъ (Инварѣ-Мартѣ) и возобновляются ко времени тѣчки (Сентябрь-октябрь). Рога домашнего оленя не отличаются особенной бѣлизной и плотностью, что характерно для дикаго оленя. Лишь у не холощенныхъ быковъ домашнихъ оленей рога и вѣсомъ, и строеніемъ сильно напоминаютъ тако-

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

По даннымъ геологій, олени ведутъ свое происхожденіе изъ глубокой древности: они появились въ среднемъ міоцѣнѣ Европы и Америки и обладали тогда еще простыми вилообразными рогами. *Cervus L.* съ различнаго рода рогами, часто безъ клыковъ былъ широко распространенъ въ Европѣ.

У американскаго оленя плюсовые кости заднихъ копытецъ очень развиты и сохраняютъ соединеніе съ верхнимъ фалангомъ. У оленей стараго Свѣта и сѣверо-американскихъ вапити напротивъ кости редуцированы и сохранились лишь въ видѣ своего верхняго конца; соединеніе съ фалангомъ утрачено. Сѣверный домашній олень въ этомъ отношеніи занимаетъ среднее положеніе.

Въ Сибири сѣверный олень былъ найденъ въ сланичевыхъ пескахъ лишь къ сѣверу отъ 54° параллели; его остатки характерны для лѣса. Этотъ олень одинъ изъ самыхъ характерныхъ для фауны межледниковаго и послѣледниковаго періода; нынѣ же онъ принадлежитъ къ фаунѣ сѣверныхъ окраинъ распространенія лѣсовъ и принадлежащихъ къ нимъ тундръ. Въ постплиоценовое время, именно, въ послѣледниковый періодъ, глубокой сѣверъ Сибири долженъ былъ пользоваться климатомъ несравненно болѣе благоприятнымъ, нежели современный. Съ конца третичной эпохи наступило охлажденіе сѣвернаго полушарія. Чѣмъ болѣе суровымъ дѣлался климатъ, тѣмъ болѣе къ югу отфенялась фауна. вмѣстѣ съ тѣмъ наступило вымираніе тѣхъ ея представителей, которые не могли вынести борьбы съ усиливающимся холодомъ. вмѣстѣ съ надвигавшейся тундрой и вѣчной мерзлотой и фауна сѣвера приняла характеръ, который носитъ и въ настоящее время (сѣверный олень, песецъ, леммингъ). Въ межледниковый постплиоцено или даже въ доледниковый доказано существованіе *cervus elaphus*, *c. giganteus*, *c. maral*.

Указанное движеніе фауны съ сѣвера къ югу, въ Сѣверной Европѣ должно было происходить быстро, нежели въ Азіи, потому что въ Европѣ въ указанный періодъ были значительно распростране-

ны ледники, чего не найдено для Сибири.

Помимо того, что остатки сѣвернаго оленя находились на югѣ Европы (Испанія, Франція) еще въ историческія времена сѣверный олень былъ извѣстенъ въ Германіи. Эліанъ упоминаетъ, что дикіе скны (это въ предѣлахъ южной Россіи) ѣздить на ручныхъ оленяхъ, какъ на лошадахъ¹⁾. Остатки сѣвернаго оленя были находимы Иностранцевымъ въ побережьи Ладожскаго озера, Завишей — въ Польшѣ, Феофилактовымъ въ Полтавской губ., Лубенскомъ уѣздѣ, у селенія Гонцовъ, въ долині р. Удаи. Кости сѣвернаго оленя были найдены также на берегу р. Дона, около Воропежа и у с. Карачарова на р. Окѣ; не разъ находили окаменѣлые рога сѣвернаго оленя въ Свинглевскомъ уѣздѣ около с. Пзмайловки. Видъ близкій къ сѣверному оленю, а можетъ быть тождественный съ нимъ, былъ найденъ въ древнемъ руслѣ р. Буга близъ Вѣлостока и въ побережномъ известнякѣ близъ Одессы. Въ черноземной полосѣ Поволжья сѣверный олень исчезъ сравнительно недавно. Такъ, напр. Модестъ Богдановъ находилъ ископаемыя рога сѣвернаго оленя въ Чернопольскѣ, по истокамъ р. Суры, въ поверхностныхъ слояхъ почвы, вмѣстѣ съ рогами лосей. У мордвы сохранилось преданіе, что когда ихъ предки выселились сюда (вѣроятно въ XVII или началѣ XVIII ст.) они застали здѣсь русскихъ звѣролововъ, которые промышляли лосей, оленей и др. звѣрей и жили въ землянкахъ.

Въ настоящее время сѣверный домашній олень разводится въ Швеціи, Норвегій, Америкѣ, Сибири и Архангельской губ. Въ 1897 г. въ Сѣв. Швеціи у тамошнихъ лопарей числилось до 244,000 оленей, въ Норвегій въ 1891 г. было 170,134 оленей.

Въ Сибири, въ Березовскомъ уѣздѣ, Тобольской губ. въ 1907 г. числилось до 450000 оленей. Оленеводствомъ занимаются и и живутъ имъ въ Тобольской губ. вогулы, самбѣды, остяки и зыряне.

Вогулы пасутъ оленей на однихъ и тѣхъ же мѣстахъ зимою и лѣтомъ. Причемъ въ умѣренно теплое время гита, мѣсто пастбы мѣняется 2—3 раза, въ жаркое болѣе. 20 зырянскихъ чумовъ съ

¹⁾ А. Бремъ. „Нал. 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 ночью олени пасутся на берегахъ рѣчекъ, гдѣ бываетъ прохладно и нѣтъ насѣкомыхъ; по утрамъ же олени, обезопасенные насѣкомыми, собираются къ кочевью, гдѣ для нихъ устроены пригоны, нарѣдка прикрытый жердями. Въ пригоны зажигается курово (мохъ, хвоя, гнилье). Дымъ спасаетъ оленей отъ насѣкомыхъ, крыша отъ лучей солнца.

Промышленнаго оленеводства, кромѣ зырянскаго, въ Тобольской губ. не существуетъ. Зыряне—ижемцы приѣзжаютъ скупать шкуры въ Тобольскую губ., но обрабатывать ихъ увозятъ въ Печорскій уѣздъ²⁾.

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

Въ Александровскомъ уѣздѣ оленеводствомъ занимались первоначально лопари и русскіе, которые, однако, для пастьбы оленей нанимали лопарей, и сами при своихъ стадахъ не жили. Въ 1866 г. у лопарей было всего 9072 оленя (3594 быка, 2262 важенки и 1216 телятъ). Старожилы Кольскаго полуострова передаютъ, что около названнаго года былъ большой нашествіе оленей и лопари жили около русскихъ селеній чуть-ли не милостиней. Кажется, въ 1894 году изъ Печорскаго уѣзда эмигрировали зыряне съ 10,000 оленей въ Кольскій или Александровскій уѣзды и вошли въ составъ Кольско-лопарской волости, несмотря на пожеланіе туземцевъ.

²⁾ Въ Тобольскій губ. 3-хъ лѣтній олень, ѣзжалый даятъ мяса до 6 пуд., а неѣзжалый 4 лѣтъ 5—6 пудовъ. Съ давнихъ поръ среди оленей здѣсь свирѣпствуетъ сибирская язва и другія оленьи болѣзни: кончатная, легочная, головная и личиночная.

Такимъ образомъ, въ настоящее время въ глубинѣ Лапландіи кочуютъ со своими оленьими стадами мѣстные инородцы, лопари и переселенцы-зыряне. На берегахъ Вѣлаго моря и Ледовитаго океана группируются въ небольшихъ селахъ русскіе—крестьяне—поморы, главнымъ занятіемъ которыхъ служитъ ловъ семги и звѣринные промыслы. Они также держатъ и разводятъ оленей, хотя и не въ большомъ размѣрѣ.

При суровыхъ условіяхъ жизни въ полярной области, сѣверный олень является незаменимымъ по своей полезной службѣ, но своей способности находить себѣ кормъ, требуя лишь небольшого прикорма и охраны отъ хищныхъ звѣрей. Безъ оленя плохо приходится не только полукочевнику—лопарю, но и рыбо-и звѣропромышленнику помору. Въ настоящее время лопари и ижемцы только и властвуютъ большими стадами оленей въ сотни и тысячи головъ; поморы же, пользуясь оленями, какъ упряжными животными, довольствуются 10—30 оленями на дворъ, а то и 3—5.

Крестьяне—русскіе разводятъ въ незначительномъ количествѣ „своеродныхъ“, оленей, являющихся болѣе привычными къ окрестностямъ ихъ жилья, и вынуждены прикупать оленей для себя у лопарей или ижемцевъ. Изъ которыхъ поморамъ принадлежатъ оленьи стада въ 100—150 головъ, по это уже остатки ранѣе принадлежавшихъ имъ стадъ въ тысячи головъ. На оленяхъ поморы ѣздятъ промышленны морскихъ звѣрей къ с. Попово. Въ послѣднее время число оленей сократилось и на этотъ промыселъ изъ села въ 150 дворовъ, ѣдетъ человекъ 10—15 т. к. пѣшкомъ идти нельзя, и на лошади то-же; съ уменьшеніемъ числа оленей, такимъ образомъ, сократилось и число промышленниковъ.

На оленяхъ крестьяне русскихъ селеній возятъ бревна, дрова, ягельный лишайникъ, который скормливаютъ коровамъ и овцамъ, сѣно, рыболовные снасти и свой домашній скрабъ съ далекихъ „топей“ на морскихъ берегахъ, куда они высылаются лѣтомъ для лова семги.

Зимой на оленяхъ возятъ воду, муку изъ продовольственныхъ магазиновъ и т. д. Кольскій полуостровъ до сихъ поръ лишенъ дорогъ, свойственныхъ населеннымъ мѣстностямъ. Только благодаря оленямъ возможны зимою почтовые и

торговля сношенія съ остальнымъ міромъ (мѣсяца 4 въ году изъ-за распутицы Кольскій полуостровъ отрѣзанъ отъ Россіи).

Лопарскіи и зырянскіи стада служатъ источникомъ тѣхъ сильныхъ и малотребовательныхъ (въ смыслѣ ухода и кормленія) животныхъ, которыя необходимы и для хозяйствъ русскаго населенія.

Поморы вынуждены прикупать оленей, потому что въ экономическихъ условіяхъ этихъ хозяйствъ кроется причина, способствующая быстрому вымиранию оленей. Причина эта—чрезмѣрная эксплуатация силъ оленя. Крестьянинъ—рыбакъ принужденъ работать иногда столько, сколько можетъ выносить его тѣло, а иногда сверхъ мѣры; при ловлѣ семги позднюю осенью, когда море у береговъ покрывается льдомъ, пѣтъ помину о столькихъ-то часахъ работы... Домашнія животные немытываютъ на себѣ все удары судьбы, коими она награждаетъ ихъ двуногихъ хозяевъ...

Скажемъ нѣсколько словъ объ упряжи для оленей. Главный предметъ упряжи—хомутъ; у лопарей, русскихъ и ижемцевъ онъ представляетъ собою полосу изъ сложенной вдвое кожи, шириною въ 2—3 вершка. Полоса кладется на затылочную часть головы (ближе къ холкѣ) соединенные концы этой полосы между передними ногами привязываются къ „тяжѣ“ или ремню, который закрѣпляется у саней. Употребленіе этого кожаного „хомута“ сказывается на оленѣ тѣмъ, что вышеупомянутая связка растягивается и разрывается отчасти или цѣликомъ, что хорошо знакомо аборигенамъ.

Рано или поздно, но „лепъ“ срывается, (такъ называютъ по-мѣстному связку) хомутъ или петля при работѣ ложится на позвонки, растягиваетъ межпозвоночные связки и уничтожаетъ природную защиту мозга. Человкій толчокъ саней—и олень падаетъ, какъ сраженный громомъ, вследствие сотрясенія или поврежденія мозга³⁾.

Въ употребленіи такого хомута сказывается традиція и нѣкоторая доза безпечности, отсутствіе расчета, свойственныя некультурнымъ людямъ. Нѣтъ сомнѣнія, эта безпечность очень вредна и убы-

точна, но хуже всего то, что этою безпечностью пропикнута жизнь не только дикарей или полудикарей, но и русскаго крестьянина, которые на Кольскомъ полуостровѣ почти лишены культурныхъ влияній, но за то въ каждомъ селѣ на нихъ „дѣйствуютъ“ винныя лавки... Все путешествники на Кольскій полуостровъ отмѣчаютъ, бросающееся въ глаза, отсутствіе всякихъ попеченій о просвѣщеніи населенія, о поднятіи его культурно-экономическаго положенія.

То, что въ Россіи называется „безлошадностью“, для мѣстнаго крестьянина будетъ—„безъолешность“; отъ сокращенія числа оленей крестьянскій дворъ замѣтно слабѣетъ. Бревна на поправку дворовыхъ построекъ, дрова, сѣно для домашнего скота и ягель, хлѣбъ и рыболовные снасти такому крестьянину падо будетъ таскать на себѣ! Дѣло ухудшается еще тѣмъ, что въ окрестностяхъ селеній дровяной и строевой лѣсъ вырубленъ уже на десятокъ съ лишнимъ верстъ.

Памъ приходилось видѣть въ одномъ селѣ Терскаго берега крестьянъ, въ особой запряжкѣ волочащихъ сани съ хвостомъ и березнякомъ, толщиною самое большее вершка 1½: это дрова для отопленія избы за полярнымъ кругомъ! Въ упомянутомъ селѣ около 1/3 дворовъ уже не имѣютъ оленей.

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

Въ другихъ волостяхъ Александровскаго уѣзда, населенныхъ лопарями и ижемцами, оленеводство идетъ успѣшнѣе. Кольско-лопарская и Мурманско-колонистская волости въ 1902 г. имѣли 35,501 оленей въ 1903—49778 оленей. Въ 1906 г. въ одной кольско-лопарской волости оказалось 55,538 оленей. 3 волости съ русскимъ населеніемъ въ 1902 г. имѣли оленей: Умбская 553, Кузоменская—1394, Тетринская—1065. Въ Понойской волости, населенной главнымъ образомъ лопарями, въ 1902 г. было 7376 оленей⁴⁾. Къ январю 1907 г.

³⁾ Въ 1903 въ 3 русскихъ волостяхъ и Понойской было 8407 оленей—пропало 596.

Въ 1904 г. въ Умбской 530 шт.

„ „ „ Тетринской 1023 „

„ „ „ Кузоменской 1096 „

„ „ „ Понойской 4617 „

„ „ „ Мурманско-колонистской. 1501 „

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

⁴⁾ Въ Кемскомъ и Александровскомъ у. у. на границѣ съ Финляндіей употребляется болѣе рациональный деревянный хомутъ.

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 33%! Число же оленей въ кольско-лонарской волости возросло на 20307 головъ или 63%! Несмотря на то, что изъ этой волости (за тотъ же годъ) черезъ г. г. Колу, Александровскъ и др. отправлено 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 заминевый заводъ съ 6 рабочими и производствомъ на сумму 7,100 рублей.

Еще въ 60 г. г. Дергачевъ, описывая Ловскую землю, высказалъ мнѣніе объ измѣльчаніи оленей и уменьшеніи ихъ числа у лопарей. Онъ указывалъ и причины этого, говоря, что случка происходила и происходить паудачу, отъ чего лучшія важенки доставались плохимъ самцамъ и наоборотъ худшія важенки—хорошимъ. Дергачевъ говоритъ что въпервыхъ, оплодотворяются неразвившіяся самки и, не достигнувъ полнаго развитія, даютъ слабый малорослый приплодъ; уменьшаясь такимъ образомъ въ теченіе столѣтій, олени вырождаются въ малорослыхъ, болѣею частью слабыхъ и недолго живущихъ.... во вторыхъ, съ уменьшеніемъ стада, олени стали употреблять на тяжелую работу до наступленія зрѣлости. Въ третьихъ уменьшенію оленеводства еще болѣе содѣйствовала новая граница, проведенная въ 1825 г., тѣмъ, что пастбища и сѣнокосы отошли къ Норвегіи.

Намъ кажется, что ни одна изъ указанныхъ причинъ не могла повести къ измѣльчанію оленей. Случка у оленей сопровождается дракой самцовъ и побѣдитель гоняется съ самками. То же самое наблюдается и у дикихъ оленей, при измѣльчаніи которыхъ никто не говоритъ.

Если слишкомъ рано родятъ самки, то опять такъ у дикихъ оленей это зависитъ лишь отъ паличія ихъ для случки: олень-производитель покрываетъ важенку молодыхъ и старыхъ, что уравниваетъ шансы на полученіе въ приплодѣ средняго оленя.

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

Между тѣмъ ранняя случка и теленіе важно увеличиваетъ количество приплода, что очень важно для сохраненія вида животныхъ, столь зависящихъ отъ условій климата. Олень—сезонное животное: жиръ нагуливаетъ онъ осенью для того, чтобы просуществовать зиму до перехода на лѣтній кормъ; весною часть оленей погибаетъ, (напр., отъ истощенія оводовыми личинками). Эти условія заставляютъ признать за раннимъ теленіемъ важенку—значеніе благоприятнаго для оленей качества въ борьбѣ за существованіе.

Ранняя работа имѣетъ мѣсто для холоденныхъ быковъ, которые не участвуютъ въ воспроизведеніи рода, между тѣмъ лопари берегутъ важенку и избегаютъ утомленія ихъ работой.

Оленеводство ижеменцевъ зырянъ и лопарей сходно между собой. Разница между ними заключается въ томъ, что ижеменцы, обладая большимъ капиталомъ, занимаются оленеводствомъ главнымъ образомъ, все время охраняя свои стада, чего до послѣднихъ временъ не дѣлали лопари, которые, переходя къ морю для промысла, оставляли своихъ оленей въ окрестностяхъ своихъ зимнихъ палатокъ. Кроме того, зыряне стремятся къ обработкѣ оленьихъ шкуръ въ зимнюю и сбыту ихъ, а равно др. продуктовъ оленеводства (одежда, мѣха, нѣжи, задки, мясо) на крупныя рынки, иначе говоря болѣе выгодно эксплуатируютъ своихъ оленей стада.

Что касается разведенія оленей русскими крестьянами, то оно резко отличается отъ лопарскаго или ижемскаго. По прошествіи зимы, русскіе своихъ оленей выпускаютъ „въ огородахъ“, которая представляетъ собою часть, соседнюю съ селеніемъ мѣстности съ лѣсомъ и болотами, обнесенной заборомъ изъ жердей, достаточно высокимъ для того, чтобы олень и его не перескакивали. Приблизительно можно считать, что 5—7 оленей въ огородахъ пасутся на 1 кв. верстѣ и при томъ ежегодно въ одномъ мѣстѣ безъ истощенія пастбища. Олень лопарскій, замученный работой, истощенный оводовыми личинками, не можетъ, конечно, такъ откормиться, какъ отпущенный на волю и въ глубинѣ полуострова. Олени въ огородахъ находятся подъ присмотромъ сторожей, живущихъ въ избыткахъ и наблюдающихъ за неправильностью изгороди.

Кольскій полуостровъ занимаетъ площадь въ 13,720000 дес., на которой жи-

веть около 10 тыс. населенія съ 71 г. головъ скота, изъ нихъ—64 т. оленей ⁴⁾. Количество оленей, содержимыхъ здѣсь, надо считать слишкомъ малымъ; тѣмъ болѣе, что дикіе олени почти перестрѣляны. Есть основанія думать, что дикіе олени кромѣ того перешли изъ Александровскаго у. въ Кемскій у.; около г. Кемпесною 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 беспокоитъ. —

Среди обитателей Кольскаго полуострова, главнымъ образомъ, русскихъ и лопарей существуетъ недовольство противъ болѣе трезвыхъ и энергичныхъ зырянъ—пришельцевъ. Противъ нихъ выставляется цѣлый рядъ обвиненій, а главное то, что они крадутъ оленей и вытѣпываютъ „чужіе“ ягельники. — Лопари 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 приблизившагося къ нему человѣка и рогами, и передними ногами, а чтобы опредѣлить своего оленя въ чужомъ стадѣ, надо перѣдко его увидѣть, необходимо еще осмотрѣть и нащупать 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 надрѣзы и вырѣзки на ушной раковинѣ. Клейма существовали на Кольскомъ полуостровѣ общія для цѣлыхъ погостовъ. Въ послѣднее время на ушахъ вырѣзки различаются по владѣльцу. Кромѣ того, принадлежность оленя тому или другому лицу указывается „кейкаломъ“, дощечкою, навѣшанною на шею оленя съ надписью имени владѣльца и селенія.

Много недоразумѣній и споровъ возникаетъ теперь потому, что клеймленіе безконтрольно, а подклеить оленя подъ чужое клеймо можно случайно.

Такіе случаи бывали среди русскихъ крестьянъ. Кромѣ простого присвоенія оленей, русскіе приписываютъ ижемцамъ еще другой способъ, а именно, что ижемцы выкупаютъ у лопарей по одному или нѣсколько оленей съ различными клеймами на ушахъ, и съ различными „кейкалами“, навѣшанными обыкновенно на шею оленя. Купленныхъ оленей ижемцы, будь то бы, убиваютъ, а затѣмъ захватываютъ у продавцовъ новыхъ оленей, ибѣять старыя кейкала имъ на шею, и выдаютъ за купленныхъ раньше.

Говорятъ, что до прихода ижемцевъ на Кольскій полуостровъ обманное присвоеніе чужихъ оленей практиковали на „лопахъ“ русскіе, съ ярко выраженными кулацкими замашками. По разсказамъ, въ такихъ случаяхъ къ лопарямъ ввозилась мороженная водка. Какъ податлива, кстати сказать, совѣсть, даже у мѣстныхъ русскихъ, въ сношеніяхъ съ лопарями можетъ показать слѣдующій современный примѣръ.

На Крещеніе въ с. Варзугу пріѣхали изъ глубины Лапландіи лопари съ рыбой для продажи и обмѣна на муку и печеный хлѣбъ. Къ салямъ, нагруженнымъ рыбой прикрытымъ 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 хмѣлѣть, онъ чувствуетъ себя дорогимъ гостемъ... Въ то же время его рыба исчезаетъ въ принесенные мѣшки.

Когда авторомъ была куплена у одного лопаря пара оленьихъ шкуръ и отданы ему деньги, то посланный имъ за шкурами крестьянинъ разсказалъ слѣдующее. Лопарь захмѣлѣлъ, а одинъ изъ толпы крестьянъ, свидѣтель покупки, подошелъ къ лопарю, уже плакавшему о томъ, что ему пришлось прирѣзать двухъ оленей и сталъ кричать на него, требуя возвращенія ему денегъ, якобы полученныхъ лопаремъ. Интересно, что на такое падувательство 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, пасутъ ихъ на „чужихъ“ ягельникахъ, на

⁴⁾ Свѣдѣнія за 1907 г.

пользованиіе которыми они не имѣютъ никакихъ правъ; нѣсколько лѣтъ назадъ это недовольство чуть не разбѣшилось дракой между ижемцами и крестьянами с. Камкараницъ. Были случаи привлеченія ижемцевъ къ судебной ответственности. Благопріятный исходъ судебныхъ преслѣдованій зырянъ, русскіе объясняютъ лишь исключительной пронирливостью ижемцевъ, среди которыхъ есть „одинъ такой, что занесалъ Царя собѣ крестнымъ отцомъ, а потому мѣстное начальство, даже министры боятся идти противъ ижемца-хитреца“.

Констатируя фактъ озлобленія русскихъ и лопарей къ ижемцамъ, причину его надо видѣть въ неполнотѣ законовъ и мѣстныхъ постановленій о пользованіи угодьями Кольскаго полуострова, что вызываетъ также раздоры между аборигенами и колонистами изъ-за рыболовныхъ тоней. Въ данномъ случаѣ относительно оленоводства не достаетъ правилъ и порядка для пользованія „ягельными пастбищами“. И лопари, и русскіе, и ижемцы *de jure*—крестьяне, которымъ не произведено падѣла, полагающихся имъ протрастивъ тѣса и тундръ, съ различными рыбными угодьями по берегамъ моря, озерамъ и рѣкамъ; но фактически населеніе разможевалось; то или другое сословіе и погостъ имѣютъ въ своемъ пользованіи опредѣленный районъ. Колонисты и переселенцы зыряно, являясь на занятія уже мѣста, производятъ чувствительное стѣсненіе, и старожилы принуждены терпѣть ущербъ въ своемъ правѣ... Что теперешнее населеніе голодаетъ среди природныхъ богатствъ, надо отнести къ его пекультурности, и что коренному населенію придется еще терпѣть нужду выхо изъ права свободнаго занятія колонистами различныхъ угодій на полуостровѣ.

По этому поводу раздаются противорѣчивые голоса: по однимъ все должно принадлежать старожиламъ, по другимъ—къ пользованію тѣсами и др. угодьями въ неземледѣльческихъ уѣздахъ Сѣвера должны безпретятвенно допускаться всѣ лица, независимо отъ ихъ народности или сословія. Намъ кажется, что то и другое рѣшеніе вопроса о пользованіи сѣверными тѣсами и др. угодьями неправильно. Съ одной стороны, напр. въ Александровскомъ уѣздѣ малочисленное населеніе въ 10,000 душъ не можетъ быть сдѣлао исключительнымъ обладателемъ площади въ

190,000 кв. килом., тѣмъ болѣе, что Архангельская губ. очень малонаселенна.

Съ другой стороны свободная эксплуатація природныхъ богатствъ едва ли должна быть удержана на будущее время. Довольно ее невыгодъ въ прошломъ и настоящемъ, когда крестьяне занимаются истребительнымъ ловомъ сигавыхъ и лососевыхъ рыбъ, истребительной охотой и промысломъ дичи. Оленеводство также можетъ быть болѣе выгоднымъ, когда сопровождается порядкомъ въ использованіи пастбищъ.

Въ оленьемъ же хозяйствѣ вопросъ о пастбищахъ есть часть вопроса о болѣе рациональномъ использованіи богатствъ окружающей природы.—Констатированные раздоры между оленеводами и промышленными—ижемцами и превосходство надъ лопарскимъ ижемскаго оленеводства—надо объяснить главнымъ образомъ тѣмъ, что ижему доступенъ широкій рынокъ. Олени окорока („задки“) отправляются въ Петербургъ, Улеаборгъ и Норвегію. Олени шкуры передѣлываются въ одежду или замшу, отправляемую главнымъ образомъ въ Москву, туда идетъ тоже оленья шерсть. Лопарь, не обладая способностью къ торговлѣ и капиталомъ, продаетъ шкуры и мясо ижемцамъ и русскимъ.

У лопарей съ русскими крестьянами существуютъ довольно согласныя отношенія. Русскіе олени, убѣжавшіе изъ „огороды“, обычно приставленіе къ лопарскимъ стадамъ, пригоняются лопарями обратно къ русскимъ селеніямъ съ наступленіемъ зимы. Плата за возвращеніе оленя установилась въ 2 р. 50 к., Русскіе и лопарскіе олени, приставая къ стадамъ ижемцевъ, непризнающимъ мѣстнаго обычая, не всегда возвращаются хозяевамъ. Не этимъ ли объясняется все меньшее и меньшее количество ежегодно возвращаемыхъ лопарями оленей. Можетъ быть сдѣлались менѣе честны лопари, и тоже перестали возвращать оленей своимъ землякамъ. Оленеводство горитъ значительный ущербъ отъ оводовыхъ личинокъ, копытной и легочной болѣзней, а также головной и селезеночной.

На Кольскомъ полуостровѣ была констатирована „чума оленей“, но сибирской язвы, повидному, не существуетъ. Отмѣтимъ весьма важный фактъ—это—пороссыку оленьихъ шкуръ почтой изъ Александровскаго у. въ Петерскій у. для обра-

ботки въ замшу. Что это за шкуры, которыхъ ижемы не обрабатываютъ въ Александровскомъ у.? Не является-ли опаснымъ допускать такую пересылку шкуръ безъ всякихъ гарантій за то, что онѣ не являются спящими съ животныхъ, краденыхъ или навишихъ отъ заразныхъ болѣзней? Вотъ вопросы, —разрѣшеніе которыхъ важно и въ ветеринарно-санитарномъ отношеніи, въ смыслѣ предупрежденія разноса болѣзней въ благополучныя мѣстности. — Оленеводство Кемского и Архангельскаго у.у. не имѣетъ особеннаго значенія какъ по своимъ размѣрамъ, такъ и по своимъ приемамъ. Оленеводствомъ въ Мезенскомъ уѣздѣ занимаются главнымъ образомъ ижемы, самоѣды и русскіе. При этомъ ижемы —зыряне, пасущіе свои стада въ Мезенскомъ у. (Тиманская или Малоземельская тундра), являются сюда изъ Печорскаго у. (изъ Красноборской, Мохченской и Ижемской вол.). Въ трехъ уѣздахъ Архангельской губерніи наиболѣе развито оленеводство существуетъ у ижемовъ-зырянъ изъ вышеозначенныхъ волостей, въ которыхъ и находится замшевые заводы, а также производится значительная выдѣлка оленьихъ шкуръ на мѣхъ для шитья одежды. Повидимому, зыряне перебросили свои стада въ Мезенскій уѣздъ изъ Печорскаго, подъ влияніемъ его „тѣсноты“ для многоголовыхъ стадъ; за послѣднія 60 лѣтъ прошлаго столѣтія зырянскія стада ежегодно представляли массу оленей

въ сроднемъ — въ 150,000 головъ. За послѣдніе г. г. текущаго столѣтія ихъ стада достигли количества въ 270,000 оленей (до надежа 1907 г.). „Тѣснота“ Большеземельской тундры является результатомъ надежй: падежное мѣсто пустоеть 2—3 года и болѣе; беззащитность оленей противъ сибирской язвы заставляетъ оленеводовъ избѣгать надежныхъ пастбищъ и переходить на болѣе благополучные участки тундры, въ смыслѣ давняго ихъ пастованія послѣ надежй въ прошломъ. Оленеводство Мезенскаго у., а главнымъ образомъ Печорскаго-у. представляеть, можно сказать, особый видъ промышленнаго скотоводства, которое все болѣе и болѣе утрачиваетъ черты примитивнаго хозяйства дикарей и становится раціональнѣе, приобретаая научныя опоры для своего существованія. Фактъ производства противосибиреязвенныхъ прививокъ краспорѣчиво говоритъ за то, что оленеводы русскіе и ижемы стремятся къ улучшенію и укрѣпленію своего оленеводства. Въ виду интереса къ оленеводству въ административныхъ сферахъ, возбужденнаго трудами мѣстныхъ людей, можно надѣяться, что раціонализация оленеводства въ будущемъ пойдетъ усиленнѣе и оленьи стада будутъ культивироваться при условіяхъ болѣеи защищенности отъ надежй и болѣеи независимости отъ погоды.

В—ръ.

Изъ Тихежскаго уѣзда Архангельской губерніи.

I

(гипсовыя пещеры).

Берега рѣки Пинеги богаты гипсовыми отложениями. Эти гипсы принадлежать къ образованіямъ Пермской системы Печеро-Двинскаго бассейна. Пермскіе осадки, обнаруженныя въ Вологодской губ. у г. Тотмы и состоящіе изъ известняковъ съ залежами гипса, тянутся къ сѣверу по Вычегдѣ, Сѣв. Двинѣ, Пинегѣ, на Капинскомъ полуостровѣ и въ Тиманскомъ краѣ. Къ западу отъ Вычегды, по рѣкѣ Пинегѣ, гипсовые отложенія достигаютъ особеннаго развитія *).

Гипсъ, сѣрно-кислый кальцій съ двумя молекулами воды, одинъ изъ распростра-

ненныхъ 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 становится яснымъ, какое большое количество этой породы можетъ быть подвергнуто растворенію въ сравнительно короткое время. Напр. Лоренцовый ключъ въ Уэльсѣ (Wallis) выноситъ ежегодно на поверхность земли до 4 миллионъ кг. гипса въ растворенномъ видѣ и осаждаеть за тотъ же про-

*) Иностранцовъ. Геологія.

межутокъ времени около 4300 куб. метр. 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 вышележащія слои не обрушатся подъ давленіемъ своей тяжести. Если вода оказала свое дѣйствіе на большой глубинѣ, то обвалъ сопровождается только толчкообразнымъ сотрясеніемъ почвы, образуются пустыя пространства ближе къ поверхности земли; слѣдствіемъ обвала породы являются трещины и воронкообразныя провалы почвы.

Въ окрестностяхъ г. Пинеги можно наблюдать какъ пустоты, гипсовыя пещеры, такъ и воронкообразныя провалы, по мѣстному выраженію, „мурги“. „Мурги“ встрѣчаются повсюду и въ больномъ количествѣ. Изъ пещеръ намъ удалось обслѣдовать только двѣ, находящіяся въ 5 верстахъ отъ г. Пинеги на правомъ берегу рѣки, подъ деревнею Кулогорами.

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

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

Пещера эта образовалась вслѣдствіе размыванія гипсовой породы водою р. Пинеги при ея разливіи 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 обвалахъ ея, и съ поверхности земли

черезъ трещины въ породѣ водопадами ниспадаетъ въ пещеру. Такимъ образомъ зимою дно въ коридорахъ и пустотахъ пещеры покрыто льдомъ, водопады же заморазуютъ, образуя красивыя глыбы льда въ видѣ сталактитовъ.

Кромѣ обслѣдованныхъ 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 суживаясь, что прослѣдить его дальнѣйшее направленіе не удалось. Наиболѣе длинный проходимый коридоръ имѣетъ около 50 сажени длины. Отъ этого коридора на западъ тянется узкая извилистая, выходящая саженой въ 20 отъ главнаго входа этой пещеры.

Вторая пещера, расположенная въ 200 саж. отъ первой, характерна большимъ количествомъ пустыхъ пространствъ, полученныхъ вслѣдствіе обвала породы. Эти обвалы соединяются между собою порою чрезвычайно узкими, едва проходимыми, извилинами. Такъ же, какъ и въ первой, расщелина у подножья скалы, расширившись кверху, превращается въ подземный ходъ. Этотъ ходъ, развѣтвляясь на два коридора, приводитъ къ обширному обвалу. Отсюда идетъ цѣлый рядъ небольшихъ ходовъ, упирающихся въ небольшие пещерки. Главный ходъ на Ю.—З. соединяетъ этотъ обвалъ съ еще большимъ по размѣрамъ, но очень низкимъ. Дальше приходится подвигаться съ большимъ трудомъ, ибо ходъ, при значительной ширинѣ, настолько низокъ, что корпусъ человѣка едва проходитъ сквозь него. Въ этомъ коридорѣ масса воды, такъ что грудью все время приходится скользить по льду. Слѣдующій обвалъ разделяется, помимо незначительныхъ и узкихъ ходовъ, на 2 коридора, изъ которыхъ одинъ ведетъ на З. другой на С.—В. Послѣдній, пересѣкая цѣлый рядъ обваловъ, поворачиваетъ къ Югу и заканчивается громадной трещиной. Очевидно, черезъ нее проникаетъ большая часть воды, находящейся въ пещерѣ. Стѣны и потолоки коридоровъ покрыты цѣлымъ слоемъ причудливо выкристаллизовавшагося льда, который вмѣстѣ съ замерзшими мощными струями воды представляетъ чрезвычайно красивое зрѣлище. Галлерея на З., проходя въ свою очередь черезъ цѣлый рядъ большихъ и малыхъ

**) П. Credner. Elemente der Geologie.

***). Къ статьѣ приложены два чертежа расположения пещеръ и два фотографическихъ снимка ихъ внутри, помогающіе намъ ввиду техническихъ затрудненій.

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

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

Гипсъ встрѣчается здѣсь въ видѣ кристаллической массы зернистаго или волокнистаго строенія, желтоватаго и голубоватаго цвѣта; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ онъ переходитъ въ алебастръ съ вкрапленными, 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 извѣстены цѣлый рядъ другихъ у Кулогоръ, у деревни Вонги, у Красногорскаго монастыря. Кулогорскіе крестьяне рассказываютъ о третьей пещерѣ, проходящей подъ Кулогорами, о которой среди нихъ сложились цѣлыя легенды. Эта пещера, по ихъ словамъ, тянется болѣе, чѣмъ на 4 версты: въ ней они хранили раньше припасы, предметы домашняго обихода и пр. Въ нее нѣтъ возможности пока проникнуть, ибо входъ заваленъ обрушившеюся породой.

Строенію и залеганію породъ на поверхности земли не могли быть обследованы, такъ какъ онѣ во время обследованія пещеръ не обнажились еще отъ покрывающихъ ихъ снѣга и льда.

Горный инженеръ Р. Самойловичъ.

II

(Странныя минеральныя воды*).

Въ 10 верстахъ на сѣверо-востокъ отъ г. Пинеги находится среди лѣса съ одной стороны и луговъ (пожель) съ другой

*) Къ статьѣ приложена карта, которая нами не воспроизведена.

„Бѣлое озеро“ и вытекающая изъ него „Бѣлая рѣка“. Какъ первое, такъ и вторая издавна обращаютъ на себя вниманіе тѣмъ, что ни въ какіе сильные зимніе морозы, будь они даже выше 40° R, не замерзаютъ. На озерѣ и въ незамерзающей грязи (талыцъ по мѣстному названію) изъ года въ годъ зимуютъ утки, предпочитая здѣшнюю зимовку утомительной и далекой дорогѣ въ теплые края. Какъ ни странно слышать, что недалеко отъ Сѣвернаго 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 бѣлая, благодаря сѣрнистымъ отложениямъ на днѣ.

Бѣлое озеро въ окружности около 4 версты. Глубина его различная, на „ямахъ“ (омуты) доходитъ до 20 сажень. Вода очень прозрачная, видно на нѣсколько сажень. Въ озерѣ водится много рыбы: сиговъ, щука, окуней и проч. Въ сѣверной сторонѣ озера находится самое мелкое мѣсто, состоящее изъ грязи мягкой и сильно пахнувшей сѣроводородомъ. Это мѣсто самое излюбленное зимующими утками. Здѣсь они, ныряя, достаютъ со дна тишу, которую ѣдятъ. Рѣка Бѣлая, беря начало въ озерѣ, протекаетъ очень извилисто на востокъ, впадаетъ въ р. Кулой, гдѣ способствуетъ незамерзанію этой послѣдней на нѣсколько верстъ ниже. Длина р. Бѣлой около 3 версты. Дорога отъ г. Пинеги до р. Бѣлой продолжается по заливнымъ лугамъ.

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

Большинство этихъ болѣзнями въ нашемъ уѣздѣ и вообще въ Архангельской губерніи значительное количество. Побѣдка же на курорты Россіи и за-границу (на Сергѣевскіе, 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, созданная природой цѣлебныя воды, население сравнительно съ небольшою затратой матеріальныхъ средствъ могло бы пользоваться этими водами.

Климатическія условія въ *Іюнь* и *Іюль* вполнѣ позволяютъ принимать ванны, такъ какъ даже въ 9 час. вечера въ эти мѣсяцы, судя по метеорологическимъ дан-

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

Вотъ таблица метеорологическихъ данныхъ Пинежско й станціи, находящейся подлѣ 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. дня.		въ 9 ч. вечера.		средн. днев.	средн. веч.
		Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.		
1898 г.	Іюнь	+23,6	+ 4,4	+21,2	+ 1,8	+11	+11,5
	Іюль	+29,2	+13,2	+23,8	+ 9,2	+21,2	+16,5
1899 г.	Іюнь	+25,8	+ 5,8	+20,4	+ 3,8	+15,8	+12,1
	Іюль	+27	+ 7,4	+23	+ 7	+17,2	+15
1900 г.	Іюнь	+28,2	+ 4,2	+22,4	+ 3,2	+16,2	+12,8
	Іюль	+26,4	+ 8	+20	+ 6	+17,2	+13
1901 г.	Іюнь	+26	+ 7,4	+24,6	+ 5,4	+16,7	+15
	Іюль	+29,2	+ 8,2	+24	+ 7	+18,7	+15,5
1902 г.	Іюнь	+27	+ 8	+25	+ 6	+17,5	+15,5
	Іюль	+29,2	+14	+25,2	+12	+21,6	+18,6
1903 г.	Іюнь	+26,2	+10,8	+22,2	+ 9,2	+18,5	+15,7
	Іюль	+29,8	+ 7,4	+22	+ 6,8	+18,6	+19,4
1904 г.	Іюнь	+28	+ 8,8	+24	+ 6,6	+18,4	+15,3
	Іюль	+25,6	+ 9,8	+20,2	+ 8,2	+17,7	+14,2
1905 г.	Іюнь	+26,2	+ 5,6	+24,2	+ 8	+15,9	+16,1
	Іюль	+26	+15,2	+22,4	+11,2	+20,6	+16,8
1906 г.	Іюнь	+30,4	+ 7,4	+24,6	+ 6,2	+18,9	+15,4
	Іюль	+30,4	+10,2	+28	+ 7,8	+20,3	+17,9
1907 г.	Іюнь	+29,4	+15	+25	+13,6	+22,2	+19,3
	Іюль	+25,2	+ 7,2	+20,2	+ 6,2	+16,2	+13,2

Средняя дневная за 10 лѣтъ } Іюнь: +17,4.
Іюль: +18,9.

Средняя вечерн. за 10 лѣтъ } Іюнь: +14,8.
Іюль: +16.

А. С. Неплюдовъ.

О желательныхъ улучшеніяхъ сообщеній по Лѣтнему берегу Ъблага моря.

Одинъ изъ главныхъ неудобствъ для путешественника, ѣдущаго вдоль Лѣтняго берега является переѣздъ черезъ Унскую губу. Этотъ большой заливъ (около 35 верстъ въ длину и мѣстами до 10 в. въ ширину) имѣетъ, какъ изъ-

вѣстно, одинъ большой недостатокъ: отъ обоихъ его краевъ тянутся въ море двѣ длинныя мели, усыпанныя камнями (коргами). Мѣстные жители называютъ ихъ „рогами“ (Красногорскій рогъ и Яренгскій рогъ) *) Перевѣзжать лѣтомъ Унскую губу можно двумя путями: или изъ с. Красногорскаго на карбасѣ до Яренги (въ обоихъ этихъ селахъ имѣются земскія станціи). Или же изъ Уны. По тутъ почтосодержатель не обязанъ возить на карбасѣ и таковой приходится напимать здѣсь, или въ Лудѣ у частныхъ лицъ. Изъ Уны или изъ Луды надо перевалить Унскую губу, а затѣмъ идти до Яренги ишкомъ верстъ 20, причемъ предвѣрительно надо записаться 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 направленію, 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 неиритенъ первый Красногорскій или Пертоминскій рогъ. Другой рогъ—Яренгскій опасенъ только во время отлива (въ „сухую воду“); въ приливъ же пройти его можно легко.

Указанныя неудобства значительно уменьшились-бы, если-бы устроить новую земскую станцію въ Пертоминскомъ монастырѣ, что и предполагалъ бывшій настоятель монастыря—почтенный о. Аполлосъ, такъ много сдѣлавшій для монастыря и вообще для того края.

Тогда можно будетъ отъ с. Красногорскаго доѣзжать до Пертоминскаго монастыря на лошадяхъ по чудной дорогѣ, которую представляетъ 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, меньше приходилось бы ѣхать по морю на карбасѣ. Другое мѣропріятіе, которое могло

бы облегчить ѣзду по Лѣтнему берегу не только лѣтомъ, но и зимой—это учрежденіе земскихъ станцій въ деревняхъ: Лопшеньгѣ и Дураковѣ. Въ настоящее время тамъ станцій нѣтъ. Цѣль станцій, идущая отъ г. Архангельска, прерывается въ д. Яренгѣ и возобновляется на Лѣтнемъ берегу въ д. Золотицѣ, начиная съ которой дальніе воздѣ идутъ станціи (Пуплохта, Лимца, Пурнема, Пижемозеро и т. д.). Отсутствіе земскихъ станцій въ Лопшеньгѣ и Дураковѣ сильно затрудняетъ передвиженіе. Ѣхать приходится на обывательскихъ подводкахъ. По это въ сущности одна фикція. Дѣло въ томъ, что стоечная (или, какъ часто называютъ, „подводная“) повинность распределяется обывателями такъ, что болѣе богатые, а стало быть, имѣющіе лучшихъ лошадей и лучшіе карбасы, откупаются у общества отъ отбыванія повинности, которая распределяется между бѣднѣйшими. Затѣмъ эти бѣднѣйшіе соблюдаютъ между собой очередь, причемъ происходитъ путаница и въ концѣ концовъ добиться толку бываетъ довольно трудно. Особенно тяжело приходится, если проѣзжающій попадетъ въ страдное время или въ сѣнокосъ. Тутъ просто нѣкого не пайти дома и хоть живи въ Лопшеньгѣ или Дураковѣ; а когда наконецъ подадутъ лошадь, то это оказывается такой Россипантъ, что лучше ишкомъ идти.

Земскія станціи въ этихъ деревняхъ не открываются до сихъ поръ, вѣроятно, потому, что мало проѣзжающихъ. Но чѣдъ отчасти потому и мало ѣздить, что сообщенія такъ неудобны. Да и наконецъ тотъ край пуждается во многихъ культурныхъ учрежденіяхъ, которыя въ свою очередь немислмы безъ устройства спосаго сообщенія. Возьмемъ медицинскую помощь: ея совершенно лишено населеніе всего „Поса“ (какъ называютъ жителей полуострововъ между Двинской и Онежской губами). Только въ Неноксѣ и Кяндѣ 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 Лопшеньгѣ и Лямцѣ, а тогда станеть ѣздить по Лѣтнему берегу и медицинскій персоналъ. Или возьмемъ народное образованіе. Никакихъ школъ

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

кромѣ приходскихъ на полуостровѣхъ. Но вѣдь это не вѣкъ будетъ продолжаться. Затѣмъ надзоръ за казенными лѣсами: теперь это дѣло предоставлено однимъ лѣснымъ объѣзчикамъ, 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 не объ открытіи какого нибудь новаго пути, а о связи между двумя концами давно существующей цѣпи земскихъ станцій.

Желающихъ взять на себя содержаніе станцій въ Лоншепгѣ и Дураковѣ найдется сколько надо на обычныхъ со всѣми прочими станціями условіяхъ.

Мы не будемъ здѣсь говорить о другихъ мѣропріятіяхъ въ области улучшенія путей сообщенія: о проведеніи колесной дороги между Пурнемой и Нижмозеромъ или объ установкѣ новыхъ вѣхъ и знаковъ для обозначенія дорогъ по побережью (теперь приходится руководствоваться картами, составленными лѣтъ 50 тому назадъ.) Все это, конечно, стоило-бы слишкомъ большихъ денегъ.

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

В. Бартевѣ.

Взаимное страхованіе въ Архангельскѣ.

Взаимное страхованіе въ городахъ введено въ 1861 году, согласно Высочайшаго повелѣнія 10 декабря, которымъ разъяснена была домовладѣльцамъ городовъ польза взаимнаго страхованія имуществъ отъ огня и предложены главные основныя положенія, вошедшія въ уставы всѣхъ существующихъ нынѣ обществъ.

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

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

Въ настоящее время эти громадныя недостатки устраниваются.

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

или вѣрнѣе подписанныхъ имъ страхователей, можно съ полной увѣренностью вести страховое дѣло.

Въ Архангельскѣ взаимное страхованіе введено съ 1-го октября 1896 года, на основаніи устава, утвержденного 27 мая того года.

До введенія въ дѣйствіе взаимнаго страхованія, 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 непрочн по 24 рубля съ 1000 рублей, по какъ только возникъ вопросъ объ образованіи въ Архангельскѣ взаимнаго страхованія, акціонерныя общества понизили премію, переведа 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, перенеся г. Архангельскъ по огнеопасности съ 5-го на 3-й классъ, а затѣмъ ввели въ практику примѣненіе, гдѣ, конечно, было необходимо, двойныхъ 10% скидокъ и такимъ образомъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ не только уравнили, но даже поставили свой тарифъ ниже тарифа Архангельскаго общества.

Имѣя въ виду, что въ дѣлѣ взаимнаго страхованія не преслѣдуется коммерческая цѣль, что размѣръ премій не имѣетъ существеннаго значенія, что дорогая 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 признало дѣйствующимъ для всѣхъ страхователей, какъ бы установленный съ начала страхованія и потому всѣмъ, уплатившимъ премію ранѣе сего по болѣе вышему тарифу, разниа была зачислена при послѣдующемъ страхованіи.

Однако, дѣло на этомъ не остановилось; акціонерныя общества напали необходимыми перевести г. Архангельскъ по опасности изъ 3-го класса въ 2-й, установивъ такимъ образомъ премію со строеній каменныхъ отъ 3 р. 50 к. до 2 р. 50 коп., со строеній деревянныхъ, крытыхъ прочно, отъ 9 руб. до 7 руб. и крытыхъ непрочно 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.

Вполнѣ понимая цѣль акціонерныхъ компаній 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 открытіи, что они выходили побѣдителями изъ этой борьбы, Архангельскимъ взаимнымъ обществомъ въ январѣ 1890 г. тарифъ, утвержденный въ 1897 году, вновь былъ измѣненъ и приняты повыш., ниже взимаемаго акціонерными обществами, а именно: 2 рубля со строеній каменныхъ, 7 рублей со строеній деревянныхъ, крытыхъ прочно и 11 рублей со строеній, крытыхъ непрочно, съ каждой 1000 рублей страхованія.

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

Съ каждымъ послѣдующимъ годомъ

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

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

Въ 1903 году, принявъ на 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, вступившія въ общество въ 1896 году, въ 1903 уплачивали страховую премію на 20% ниже противъ нормальнаго 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, вступившія въ 1898 году и т. д., каковая скидка остается въ дѣйствіи и для позднѣйшихъ страхованій. Въ 1909 году состояло рисковъ на 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 Пензенскому договору и при чрезвычайныхъ пожарныхъ убыткахъ (свыше 6900 рублей ежегодно) всѣ сказанныя общества являются ответственными.

Взаимомощь, а также участіе въ союзѣ по Пензенскому 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. Вологодскаго взаимнаго общества, существующаго съ 1876 года, видно, что тарифъ пониженъ на 55%; въ Таганрогскомъ, существующемъ съ 1882 г., въ 1903 г. состояло застрахованными 92 имуществъ на сумму 1.018.603 руб. по безплатнымъ полисамъ; на строенія же, состоящія на страхъ, на 11-мъ году сдѣлана скидка 25%, на 13 году 50% и начиная съ 14-го года въ теченіе 5 лѣтъ взимается по 20 коп. съ 1000 рублей застрахованной суммы, послѣ чего имуществъ, состоя на страхъ, совершенно освобождаются отъ платежа за страхованіе, что практикуется и во всѣхъ

остальныхъ обществахъ взаимнаго страхованія.

Подобная система скидки возможна только при взаимопомощи и при веденіи дѣла самими страхователями на выборныхъ началахъ и ни одно акціонерное общество не можетъ примѣнить къ себѣ таковой, такъ какъ, во-первыхъ, должны вознаградить себя на погашенію капитала, во-вторыхъ, нести значительный расходъ по перестрахованію имуществъ за-границей, въ третьихъ, вознаграждать страхователей за пожарные убытки и наконецъ расходовать значительную сумму на содержаніе правленій обществъ и на коммисіонныя своимъ агентамъ.

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

Если Архангельское общество по истеченіи 8 лѣтъ при 335 членахъ—страхователяхъ, что составляетъ $\frac{1}{6}$ всѣхъ домовладѣльцевъ, нашло возможнымъ, по произведеннымъ операціямъ, при запасномъ капиталѣ въ 30.000 рублей и при гарантіи города въ 50.000 рублей (§ 4 уст.), сдѣлать скидку въ 20%, то можно быть вполне увѣреннымъ, что въ будущемъ при увеличившемся 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, страхующія въ настоящее время свои строенія въ акціонерныхъ обществахъ, уплачивая премію за страхъ выше противъ нормальнаго тарифа взаимнаго общества, при вступленіи участниками въ это общество, пользуясь по истеченіи условнаго срока скидкой и въ концѣ освободившись отъ платы премій, сдѣлаютъ громадную для себя сбереженію безъ всякаго личнаго риска, такъ какъ въ чрезвычайныхъ пожарныхъ убыткахъ отвѣтственнымъ 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, образовавшееся въ 1896 году, следовательно общество еще молодое, по окрѣпшее, съ основнымъ капиталомъ въ 40.500 рублей, понесло 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 остальной же убытокъ покрыть безпроцентной ссудой изъ запаснаго капитала союзныхъ обществъ, а также субвенціей отъ правительства, каковая въ теченіе двухъ лѣтъ пополнена союзными обществами.

Со дня образованія 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 въ союзѣ по Пензенскому договору. Въ счетъ же убытковъ съ 1900 года Архангельское общество по раскладкѣ бюро союзныхъ обществъ получило 18.156 рублей, остальное же покрыло своей долей въ запасномъ союзномъ капиталѣ.

Въ заключеніе нахожу пущнымъ выеинить и ту матеріальную пользу, которую получили домовладѣльцы г. Архангельска благодаря образованію въ Архангельскѣ взаимнаго страхованія съ пониженнымъ тарифомъ противъ акціонерныхъ обществъ.

Въ теченіе 10 лѣтъ домовладѣльцы уплатили бы акціонернымъ обществамъ по тарифу, существующему до образованія взаимнаго общества:

со страховой суммы 229.800 каменныхъ строеній	1209 р.
со страховой суммы 1.052.600 р. деревянныхъ крытыхъ прочно	18.941 р.
со страховой суммы 272.600 руб. деревянныхъ, крытыхъ прочно	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 пастоящее время 20% скидки съ имуществъ, состоящихъ на страхѣ болѣе 8 лѣтъ 4.880 руб.

Вышеприведенныя 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 цифрой не исчерпывается польза взаимнаго страхованія. Выше сказано, что во взаимномъ обществѣ застрахована только $\frac{1}{4}$ часть всѣхъ городскихъ строеній, а изъ остальныхъ же $\frac{3}{4}$ большая часть страхуется въ акціонерныхъ обществахъ. Эта часть домовладѣльцевъ равнымъ образомъ воспользовалась услугами взаимнаго страхованія, такъ какъ благодаря учрежденію этого общества въ г. Архангельскѣ акціонерныя общества значительно понизили свой тарифъ и въ этомъ послѣднемъ случаѣ сбереженіе капиталовъ у домовладѣльцевъ города Архангельска является значительно болѣе 196.080 руб.; страхуя же за послѣднія 10 лѣтъ свои имущества не въ акціонерныхъ обществахъ, а въ городскомъ взаимномъ обществѣ и 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, повторяю, не можетъ дать ни одно акціонерное общество.

Громадное преимущество и выгоду для страхователей взаимнаго страхованія въ другомъ отношеніи, а именно: оцѣнка пожарныхъ убытковъ страхователей производится тремя выборными членами правленія изъ самихъ же страхователей, а не лицомъ, въ видѣ особаго инспектора, командируемаго акціонерной компа-

ніей для ликвидаціи пожарныхъ убытковъ; мѣстнымъ же агентамъ, въ большинствѣ случаевъ, не доверяется опредѣленіе пожарныхъ убытковъ.

Означенные инспекторы акціонерныхъ обществъ всегда стараются понизить дѣйствительные пожарные убытки и страхователь, лишенный возможности обжаловать подобный произволъ, долженъ подчиниться опредѣленію оцѣнщика. Излишне указывать на массу жалобъ страхователей на неправильную оцѣнку убытковъ подобныхъ агентствъ.

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

Съ 1905 года Архангельскимъ Взаимнымъ Обществомъ открытъ пріемъ на страхъ движимаго имущества по тарифу, пониженному на 10% противъ акціонерныхъ обществъ, и безъ вниманія портовыхъ, что практикуется акціонерными обществами. По пріему на страхъ движимости Архангельское общество участвуетъ въ договорѣ всѣхъ обществъ взаимнаго отъ огня страхованія и, такимъ образомъ, является не единственнымъ отвѣтчикомъ за mogućіе послѣдовать убытки, а въ составѣ всѣхъ союзныхъ обществъ, что представляетъ гарантію для страхователей и полную возможность Архангельскому обществу уплатить всѣ убытки. По 1-е января 1909 года Архангельскимъ обществомъ принято на страхъ движимаго имущества на сумму 178.250 руб.

Θ. А. Потаповъ.

Сельское хозяйство.

Земледѣліе въ Архангельской губерніи не имѣетъ того значенія, какое оно представляетъ въ жизни населенія остальной Россіи. Въ земледѣльческомъ отношеніи наиболѣе выделяется Шенкурскій уѣздъ. Въ Архангельской губерніи пре-

имущественно сѣется ячмень, затѣмъ озимя рожь и овесъ, послѣдній главнымъ образомъ въ Шенкурскомъ уѣздѣ, выпускающемъ его на Архангельскій рынокъ приблизительно до 10 т. пудовъ. Населеніе Александровскаго и Кемскаго (приморскія волости,) Мезенскаго и Печорскаго уѣздовъ живетъ отъ промысловъ, пользуется привозимымъ хлѣбомъ. Населеніе Архан-

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

Къ числу подсобныхъ мѣропріятій, обеспечивающихъ продовольствіе уѣзднаго 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. кромѣ волостныхъ ссудныхъ хлѣбныхъ касъ 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 дирекціонныя хлѣбныя магазины съ запасами хлѣба муки, а именно: въ Архангельскѣ 9000 п., въ Мезени 5903 п., въ Кеміи 5597 п. и въ Александровскѣ 3446 пуд.; завѣдуетъ озпаченными магазинами Дирекція Архангельскаго Общественнаго Хлѣбнаго Магазина.

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

	ржи	6.049 п.
	овса	4.260 —
	ячменя	273.232 —
	сѣна	1.989.655 —
— Холмогорскомъ	ржи	68.132 —
	овса	4.683 —
	ячменя	226.826 —
	сѣна	1.353.423 —
— Шенкурскомъ	ржи	332.409 —
	овса	133.509 —
	ячменя	486.530 —
	сѣна	2.352.887 —
— Пинежскомъ	ржи	64.121 —
	ячменя	323.178 —
	сѣна	1.279.258 —
	ржи	15.328 —
— Мезенскомъ	ячменя	169.518 —
	сѣна	2.122.214 —
— Печорскомъ	ржи	4.258 —
	ячменя	154.675 —
	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 губ. собрано	ржи	573.966 —
	овса	155.650 —
	ячменя	2.058.140 —

сѣна 1.1.712.988 —

Нормальный урожай хлѣбовъ по Архангельской губерніи считается официаль-но: ржи самъ 4; ячменя самъ 3½ и овса самъ 3½.

Въ 1908 году степень урожая ржи самъ 3¾, ячменя самъ 3¾ и овса самъ 2¾.

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

Архангельскій уѣздъ. Во второй половинѣ іюли мѣсяца погода стояла теплая съ частыми дождями; послѣдніе дни выдались особенно ненастными, какъ по продолжительнымъ дождямъ, такъ и холоднымъ сѣверо-западнымъ вѣтрамъ. Хлѣба и травы замѣтно улучшились, озимыя отцвѣли и наливаются, яровые первыхъ посѣвовъ мѣстами почти въ полномъ наливѣ и начинаютъ созрѣвать, по вызрѣваніе сильно замедляется; послѣдніе посѣвы уже выколосились и начинаютъ наливаться. Уборка травъ идетъ очень медленно, сѣно становится въ болшинствѣ случаевъ чернымъ отъ дождей. Въ общемъ по состоянію хлѣбовъ можно ожидать средняго урожая, причѣмъ вызрѣваніе хлѣбовъ песомѣнно замедлится и къ жатвѣ возможно приступитъ пераѣе двухъ недѣль. Посѣвъ озимыхъ начался съ 20 чиселъ іюля.

Холмогорскій уѣздъ. Озимыя налились. Сѣнокосу мѣнаютъ дожди. Урожай предвидится удовлетворительный.

Шенкурскій уѣздъ. На возвышенныхъ мѣстахъ хлѣба къ жатвѣ поспѣли. Овесъ зеленъ. Сѣнокосъ задерживается дождями. Урожай хлѣбовъ и сѣна ожидается средній.

Пинежскій уѣздъ. Дождливая погода задерживаетъ ростъ хлѣбовъ, которые тихо наливаются. Сѣнокосъ приостановленъ и скошеннаго сѣна много погнило.

Мезенскій уѣздъ. Погода во второй половинѣ іюля дождливая и холодная. Скошенная трава гниетъ. Хлѣба наливаются медленно. При наступленіи благоприятной погоды урожай хлѣбовъ ожидается удовлетворительный; сборъ сѣна плохой.

Печорскій уѣздъ. Хлѣба отцвѣли, наливаются, зелены. Дозрѣваніе задерживаетъ холодная погода. Сѣнокосъ замед-

*) Свѣдѣнія взяты изъ официального источника.

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

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

Кемский уѣздъ. Озимые паливаются, яровые раннихъ посѣвовъ выколосились; сѣнокосъ начался 10 іюля. Урожай предвидится средний.

— О состояніи опытныхъ посѣвовъ на Устьцыломской станицѣ Сѣверо-Печорской экспедиціи говоритъ полученная нами корреспонденція отъ 27 іюля изъ с. Устьцыльмы.

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 разныхъ почвахъ высотахъ, сѣяли въ разное время, начиная съ 16 мая (овесъ, „золотой дождь“ на поле № 1) и кончая 3 іюня (гречиха сибирская на поле № 1), большинство же посѣвовъ были 22—23 мая. До 2-го іюня всходы были хорошіе, но холодный С—З вѣтеръ, дувшій со 2 по 9 іюня, иногда со снѣгомъ, остановилъ совершенно ростъ. Съ 9 іюня, однако, картина совершенно мѣняется, — все ожидается благодаря жаркимъ днямъ, и быстро начинаетъ расти. Показателемъ роста можетъ служить слѣдующая таблица*).

Наименованіе растений.	Время посѣва.	Высота въ сантиметр.	Время выко- лос.	Время цвѣ- тен.	Время по- лн.
Рожь саксон- ска (яровая).	20/v	72—74	130	2/vii	17/vii
Ячмень шестирядн.	22/v	50	99	13/vii	—
Овесъ „золотой дождь“.	16 v	64—70	86	19/vii	—
То же.	23 v	55—60	—	19/vii	—
Гречиха сибир- ская.	19/v	22—28	32—47	—	3-4/vii
То же.	3/vi	18	53—70	—	6-7/vii

* Длинны взяты изъ журнала, ведущагося заведующимъ опытными полями и огородами Устьцыломской станицы г. Соловьевымъ. Кор.

Копышны обык- повен.	23/v	82	—	14/vii	—	2
Клеверъ луцк. 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 полярско- печорск.	26/v	—	60	—	13/vii	2
Ленъ мезенскій.	3/vi	42	70	—	13/vii	3

На огородахъ опустошенія отъ холодныхъ дней сравнительно незначительны, погибли совершенно только помидоры, въ большинствѣ же случаевъ задержался только ростъ. Въ пользованіи Сѣверо-Печорской экспедиціи находятся два огорода—одинъ при квартирѣ А. В. Журавскаго, другой г. Соловьева; первый превосходитъ по разнообразію огородныхъ растений, второй по качеству. На огородахъ вы можете встрѣтить: анисъ, фасоль, бобы обыкновен., 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 опять таки на холодное лѣто, хорошее; сравнительно съ прошлымъ годомъ замѣчается лишь незначительная задержка въ готовности нѣкоторыхъ овощей для пользованія. Въ настоящее время готовы уже цвѣтная капуста и кочанная скороспѣлка на многихъ огородахъ, у г. же Соловьева цвѣтная и бѣлокочанная „Вронка французская“ была готова 20 іюля; кромѣ этого готовы къ употребленію въ пищу: горохъ сахарн., рѣпа, морковь, свекла; цвѣтутъ: греческіе кабачки и тыква обыкновен., на огородѣ г. Журавскаго кабачки уже отцвѣли, тамъ же цвѣтеть уже и подсолнечникъ, брюква отцвѣла, ранѣе началъ цвѣсти 16 іюля. Изъ другихъ огородовъ обращаетъ вниманіе огородъ пачальника мѣстной почтово-телеграфной конторы, который находится на такъ называемой тундрѣ и, несмотря на это обстоятельство, тамъ растетъ все не хуже, чѣмъ на другихъ огородахъ.

Въ заключеніе необходимо отмѣтить, что всякія начинанія А. В. Журавскаго въ области сельскаго хозяйства и огородничества, раньше встрѣчавшія такъ много препятствій, начинаютъ теперь все больше и больше находить собѣ твердую почву.

Промыслы.

Новоземельскіе промыслы, вывезенные въ текущемъ году, по своему количеству и продажѣ представляются наиболѣе удачными за все время колонизаціи. Хотя продать не весь промыселъ, но выручено около 10 т. р.; по количеству промыслы представляются въ такомъ видѣ:

Сала 269 боч.	2795 пуд.
Шкуръ медвѣжьихъ	60 шт.
„ песцовыхъ	45 „
„ лисицъ	1 „
„ моржей	5 „
„ нерпы	1240 „
„ морск. зайцевъ	43 „
„ лѣсуновъ	171 „
„ сѣрки	15 „
„ оленьихъ	90 „
Головъ моржей	4 шт.
Залѣзлаго ремня	115 саж.

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

По инициативѣ быв. Архангельскаго гу-

бератора А. П. Энгельгардта при губернскомъ по кр дѣламъ присутствіи организована продажа крестьянамъ зѣбропромышленникамъ Архангельской губ. охотничьихъ винтовокъ и патроновъ; какковы винтовки съ патронами, по мѣрѣ поступленія требованій со стороны промышленниковъ, высылаются по представленіямъ г. г. губернаторовъ С.-Петербургскому и Московскому Артиллерійскимъ Управленіямъ. Винтовки (системы Бердана), бывшія въ употребленіи, отпускаются Артиллерійскими Управленіями 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 Управленіями по 35—36 руб. за тысячу, а продаются въ послѣднее время по 50 р. за тысячу. Винтовки и патроны по означеннымъ цѣнамъ продаются влѣдствіе того, что губ. крест. присутствіе несетъ всѣ расходы по закупкѣ и конвоированію отъ Петербурга и Москвы до Архангельска, по доставкѣ на желѣзныя дороги и перевозкѣ по нимъ, на пароходахъ, и доставкѣ въ складъ (цейхаузъ Архангелогородскаго батальона), изъ склада къ присутственнымъ мѣстамъ, къ пароходнымъ пристанямъ и т. п. Къ каждой винтовкѣ прилагается штыкъ, отвертка, протирка, шпилька и дульная накладка.

Какъ велико требованіе со стороны зѣбропромышленниковъ (промышленниковъ преимущественно морского зѣбра: тюленя, зайца, моржа, нерпы, бѣл. медвѣдя и т. д.) видно изъ нижеслѣдующей свѣдѣн.

выписано:		продано:	
Въ 1903 г. 500 винтовокъ и 65000 патроновъ.	492 винтовки и 50812 патроновъ.		
„ 1904 г. 1000 „ и 300000*)	8 „ и 12554 „		
„ 1905 г.	967 „ и 80574 „		
„ 1906 г.	32 „ и 54231 „		
„ 1907 г. 500 „ „ „	501 „ и 77992 „		
„ 1908 г.	„ и 82351 „		
„ 1909 г. 1000 „ и 50000 „	„		

лудуть отосланы въ приморскія вол. правленія.

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

Патроновъ выписывали, согласно требованіямъ отъ кр-ствъ, 15000 шт., но влѣдствіе ошибки, было выслано Петербургскимъ и Московскимъ Арт-скими Управленіемъ по 15000 шт.

Требованія на винтовки и патроны получаютъ черезъ чиновниковъ по крестьянскимъ дѣламъ, а еще больше черезъ волостныхъ старшинъ и поступаютъ преимущественно отъ населенія приморскихъ мѣстностей, а именно: отъ крестьянъ Кузоменской, Тетринской, Умбской, Понойской, Койденской, Песекской, Сюземской, Ирени-

ской, Золотинкой, Патракевской, Погорьбльской, Пурнемской и др. вол. Унскаго и Лудскаго посадовъ и отъ новоземельскихъ промышленниковъ.

Деньги за отпущенные винтовки и патроны губ. пр-віо 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, продажа производится въ канцеляріи губ. крест. присутствія, приходящимъ лично въ канцелярію промышленникамъ. Винтовками послѣдней выписки крестьяне остались не особенно довольны, такъ какъ таковыя, называемыя „лѣхотныя“, слишкомъ тяжелы и длинны и съ ними, по отзывамъ крестьянъ, неудобно обращаться въ „дронахъ“, т. е. въ горахъ льдовъ, во время весенняго промысла морского звѣря. Легковѣсны же винтовки (драгунскія и казачьи) Главнымъ Артиллерійскимъ Управленіемъ не выставляются, влѣдствіе 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 экономическій подъемъ зап. Сибири. Омскъ, имѣвшій недавно 35 тысячъ населенія, превращается въ торгово-промышленный центръ Степного края съ 100.000 жителей, Барнаулъ и Війскъ увеличили свои торговые обороты втрое.

— Въ торговыхъ и промышленныхъ сферахъ западной Сибири ходитъ упорный слухъ о состоявшемся между фирмами Нобель, Каспійскимъ товариществомъ и крупной фирмой „торгов. домъ А. Шитовъ“ соглашеніи, въ силу котораго послѣдній дѣлъ фирмы закрываетъ свои склады во всей Сибири, почему г. Нобель остается монополистомъ. Называютъ крупныя цифры, сопровождавшія эту сдѣлку.

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

— По словамъ нѣкоторыхъ газетъ, громадныя залежи графита въ Туруханскомъ крайѣ 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 изслѣдованіемъ въ лабораторіи Петербургскаго горнаго института.

Необыкновенныя каменно-угольныя богатства обнаружены близъ д. Кемеровой

Верхотомской волости, Кузнецкаго уѣзда. Производящимъ здѣсь работу отъ кабинета горнымъ инженеромъ Мамонтовымъ найденъ пластъ, расположенный пахлонно въ 1 в. длины, 7 в. ширины и 4 сажени толщины. Переведа количество заключеннаго въ такомъ пластѣ угля на пуды, получаемъ около 8 миллиардовъ пудовъ, т. е. $\frac{1}{4}$ часть каменно-угольныхъ богатствъ всей Вельгін. Г. Мамонтовъ имѣетъ основаніе думать, что найденными пластамъ далеко не исчерпываются камеровскія мѣсторожденія угля. Качество угля не оставляетъ желать лучшаго. Работа, — по словамъ „Сиб. Ж.“, — производится въ скромныхъ размѣрахъ, всего работаетъ до 70 человекъ. Эксплоатировать эти богатства самъ Кабинетъ не предполагаетъ; предполагается проать или сдать въ аренду частнымъ предпринимателямъ, каковыхъ пока не находится.

— Шницбергенъ, еще недавно пустынная и почти недоступная земля, въ настоящее время совсѣмъ измѣнился. Нѣсколько государствъ — Россія, Норвегія и Швеція оспаривали другъ у друга право на владѣніе имъ и рѣшили въ прибѣгнуть къ третейскому трибуналу. Имѣются свѣдѣнія объ ископаемыхъ богатствахъ, въ частности объ эксплуатациіи каменнаго угля на Шницбергенѣ въ отчетѣ французскаго уполномоченнаго Деляво, бывшаго на конференціи, которая рѣшила организовать тамъ международную полицію.

Норвежскія желѣзныя дороги взяли на себя добычаніе 6000 тоннъ угля. Первые 1400 тоннъ будутъ доставлены въ Тромсе.

Добычаніе угля происходитъ зимой, сортъ рабочихъ провели зиму 1907—1908 г. Въ Адвестъ-Вайѣ была построена пристань и соединена съ берегомъ. Предполагается устройство воздушнаго выгрузателя. Въ продолженіе зимы добыто было 2000 тоннъ угля въ одной изъ шахтъ; другая компанія, у которой больше машинъ, добыла 4000 тоннъ.

Судоходныя вѣсти.

— Управленіе работъ по улуишенію архангельскаго порта на ассигнованныя правительствомъ 1148000 рубл. приобрѣтаетъ для нуждъ порта двѣ дноуглубительныя землечерпалки и четыре шаланды.

— Обь-Енисейскій каналъ признанъ совершенно непригоднымъ въ настоящемъ его видѣ для грузонного движенія, а, между тѣмъ, на этотъ каналъ истрачено 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 признано 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 кое-что перевезти. Такъ, въ 1901 году по нему, съ грѣхомъ пополамъ, былъ протаскентъ пароходикъ *Илимъ*. Потомъ было перевезено до 6.000 п. соли, принадлежащей Подгурскому. Стоимость перевозки этой соли обоилась казнѣ 12 руб. 60 коп. за нуль! Этимъ дѣятельность Обь-Енисейскаго канала и закончилась.

— Пыльшія навигація для всего западно-сибирскаго пароходства, весьма удачна въ смыслѣ грузовъ. Помимо громаднаго количества переселенческой клади, пылъ перевозено и предстоитъ еще перевезти до конца навигаціи небывалое количество различнаго хлѣба отъ пристаней западной Сибири къ перекладочнымъ станціямъ Сибирской и Пермской жел. дор.; во въ пыльшнюю навигацію наблюдается значительное обмеленіе противъ прошлыхъ навигацій р. Иртыша, что ставитъ въ весьма затруднительное положеніе мѣстныхъ пароходчиковъ; пароходы, идущіе въ Семипалатинскъ и обратно, пылъ брали только треть груза; между Павлодаромъ и Семипалатинскомъ въ іюль на перекатахъ стояло всего 21 верш., пассажирскіе пароходы съ трудомъ въ іюль мѣсяцъ пробирались по мелямъ. Много дожидается очереди для отправления семипалатинской крупчатки; въ одномъ г. Семипалатинскѣ въ среднѣ

іюля ся оставалось еще невывезенной 1½ милл. пуд. Сильно озабочивается перевозкой переселенцевъ и клади переселенческое управленіе.

Въ августѣ пароходчики ожидаютъ пѣкоторой прибыли воды въ Иртышѣ.

— По ходатайству западно-сибирскихъ пароходчиковъ, признаны судоходными рѣки Шинѣ и Туя, впадающія въ р. Иртышъ въ Тарскомъ у. Тобольской губ. Рѣки довольно значительны по длинѣ и все лѣто бывають обильны водой. До этого онѣ считались только возможными для сплава лѣса и дровъ.

— Изслѣдованіе р. Віи, этой мало-извѣстной еще въ западной Сибири рѣки, наконецъ, проводится въ жизнь. Пыльшимъ лѣтомъ въ эту рѣку, для полнаго ея обслѣдованія, преслѣдовала экспедиція инженера Шинкова, которой предоставленъ небольшой пароходъ.

— Въ текущемъ году три пароходныя сибирскія фирмы ходатайствовали о выдачѣ имъ правительственной субсидіи для организаціи срочныхъ рейсовъ въ устья рѣкъ Колыма и Лены, но получили отказъ. Мотивомъ къ отказу послужило отсутствіе *точныхъ научныхъ данныхъ*, доказывающихъ возможность успешнаго плаванія въ водахъ Сѣв. Лед. океана съ заходомъ морскихъ пароходовъ въ устья этихъ рѣкъ.

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

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

силѣхъ примѣнить добытый ими опытъ въ арктическихъ плаваніяхъ.

Въ настоящее время, судя по ходу работъ по завершенію постройки ледоколовъ „Таймырь“ и „Вайгачъ“, окончательно выяснилось, что экспедиція можетъ быть послана въ 1910 году, а настоящимъ лѣтомъ могутъ быть произведены всестороннія испытанія ледоколовъ въ пробномъ *плаваніи по Ледовитому океану на стверь Карскаго моря*. Это же пробное плаваніе можетъ быть использовано для устройства на пути къ „Таймырю“ угольной станицы. Осенью оба ледокола должны будутъ вернуться въ Петербургъ и приступить къ заказу провизии и специального экспедиціоннаго снабженія съ такимъ расчетомъ, чтобы лѣтомъ 1910 г. безпрепятственно приступить къ выполненію 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 „Таймырь“ и „Вайгачъ“, снаряженныхъ въ 2-лѣтнее плаваніе и съ полнымъ запасомъ угля, кругомъ Норвегіи въ *Експериментскую гавань* на Мурманѣ. Догрузивъ уголь и принявъ на бортъ собакъ, грузъ рыбы и слѣлавъ послѣднія распоряженія, суда пойдутъ отсюда къ *Югорскому Шару*, придутъ туда въ началѣ іюля и при первой возможности направятся въ Карское море, въ портъ Диксона. Снова догрузившись здѣсь углемъ, суда огибаютъ мысъ Челюскинъ и весь остатокъ навигаціи 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 снаряжать различныя экскурсіи. Программа гидрографическихъ и другихъ научныхъ работъ, заранѣе составленная, будетъ, конечно, выполняться въ зависимости отъ физико-географическихъ условий. Съ наступленіемъ весны будутъ предприниматься продолжительныя экскурсіи для изученія края, съемки береговъ и сбора естественно-историческихъ коллекцій. Съ возобновленіемъ навигаціи въ іюль 1911 г. суда заканчиваютъ гидрографическія работы и либо возвратятся въ Европу западною частью Ледовитаго

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

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

Работы сухопутной экспедиціи предполагается закончить въ годичный срокъ, при посредствѣ четырехъ изслѣдовательскихъ партій, работающих по опредѣленному плану, каждая въ своемъ районѣ. Каждая партія будетъ состоять изъ трехъ человекъ научнаго персонала: начальника партіи и его помощника и топографа, съ потребнымъ числомъ погонщиковъ, гребцовъ и т. п. Кроме работъ партій, эта экспедиція должна устроить еще двѣ метеорологическія станицы—въ с. Хатангѣ и на Авамѣ, съ наблюдателями при нихъ. Экспедиція выѣзжаетъ на Таймырь въ концѣ этого или въ началѣ будущаго года и прибываетъ на мѣсто приблизительно уже въ февралѣ. Имущество экспедиціи предполагается отправить теперь на пароходахъ по Енисею на Авамѣ и въ с. Хатангское.

Экспедиція начнетъ свои работы съ изслѣдованія водораздѣла рѣкъ Пясиной, Хатанги и Енисея и здѣсь будутъ окончательно выработаны программы работъ отдѣльныхъ партій и произведены окончательно всѣ подготовительныя работы для предстоящей лѣтней работы. Затѣмъ экспедиція разобьется на партіи: дудинскую, пясинскую, хатангскую и восточно-таймырскую. Дудинская партія, изучающая систему Норильскихъ озеръ и одноименныхъ горъ, должна обратить особое вниманіе на изслѣдованіе ископаемыхъ богатствъ Таймыра и, закончивъ свои работы, выйти осенью на Енисей. Остальныя партіи, пройдя назначенные маршруты, выходятъ всѣ къ Таймырскому заливу, а затѣмъ по р. Таймыру и Таймырскому

озеру вмѣстѣ вернутся на югъ. Свой путь партія совершать на оленяхъ, собакахъ, на лодкахъ, а частью и пешкомъ.

Наконецъ, для гидрографическаго изслѣдованія Ледовитаго океана отъ Берингова пролива до устья р. Лены намѣчено было снаряжить также дѣ 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 торговли и промышленности, и морскую, специально для гидрографическихъ работъ.

Для послѣдней экспедиціи, снаряжаемой во Владивостокъ, морское министерство предоставляет 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 безопаснаго плаванія почти по всей нашей части Ледовитаго океана.

Разныя извѣстія.

-- Пермскимъ губ. земствомъ осуществляется въ всей губерніи страхование движимаго имущества. Въ настоящее время организуется составъ страховыхъ агентствъ.

Преимущество дается мѣстнымъ жителямъ, какъ болѣе осведомленнымъ съ имуществомъ положеніемъ страхователей.

— 6 сентября состоится чрезвычайное Вятское губернское земское собраніе для обсужденія вопроса объ организаціи продовольственной помощи населенію.

— Ярославское губ. земство возбудило передъ министерствомъ ходатайство о созывѣ всероссійскаго съѣзда представителей для пересмотра положенія о земскомъ страхованіи.

Какъ оказывается по газетнымъ извѣстіямъ м-во рѣшило передать бельгіяцамъ отдѣльныя линіи Сѣверныхъ дорогъ. Принципіально уже рѣшена передача линій Вологда—Архангельскъ, Вятка—Котласть, Урючъ—Вологда. Разногласія возникаютъ изъ-за линій С.-Петербургъ—Вологда и Вологда—Пермь, которые очень хочется приобрести иностранцамъ, но не хочется

отдать министерству, такъ какъ линіи эти являются кратчайшимъ путемъ изъ Петербурга въ Сибирь. Точно также не принята еще къ соглашенію относительно Московско-Ярославской линіи. Окончательно закончатся переговоры могутъ не раньше осени будущаго года, такъ какъ министерство компаній хотѣть детально ознакомиться съ условіями эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ на сѣверѣ Россіи въ зимнее время.

Отдаваемые линіи оцѣнены въ 870 милл. рублей съ подвижнымъ составомъ и въ 640 безъ подвижнаго. Бельгіяцы предпочитаютъ брать дороги безъ подвижнаго состава и возьмутъ послѣдній только при условіи ея безусловной пригодности для серьезной эксплуатаціи, между тѣмъ какъ по словамъ 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 выстроенныхъ линіяхъ, составъ негодный, соотвѣстный съ другихъ казенныхъ дорогъ.

— Олонекое чрезвычайное земское собраніе постановило поддержать передъ правительствомъ предложеніе частныхъ предпринимателей о постройкѣ ими жел. дороги Петербургъ—Петрозаводскъ съ 4 1/2% гарантіей облигаціоннаго капитала.

— На-дняхъ вышла изъ печати „Памятная книжка Архангельской губерніи на 1909 г.“, изданіе Архангельскаго Губернскаго Статистическаго Комитета подъ редакціей секретаря Комитета Н. А. Голубцова. Книга имѣетъ отдѣлы: научно-литературный, справочныхъ свѣдѣній по Архангельской губерніи, личнаго состава казенныхъ и общественныхъ учреждений губерніи Архангельска, и приложенія: I полный списокъ изданій Статистическаго Комитета и II рукописныя книги, поступившія въ Статистическій Комитетъ отъ М. Д. Бюхина.

Въ научно-литературномъ отдѣлѣ помѣстили свои статьи: А. Молчановъ—о бытѣ соловецкихъ монаховъ и его значеніи для раскола вообще и въ частности поморскаго, статья—полная эрудиція; С. Огородниковъ—изъ предлаговъ города Архангельска—рядъ статей—объ оушкѣ города, о сахарномъ производствѣ, о благотворительности, и остракизмъ, характерныхъ для Архангельска и интересныхъ вообще, какъ напр. остракизмъ надъ купцомъ Голубинымъ; Ю. Крамеръ—солиной промыселъ въ

Непокеѣ—статья о исторіи промысла и причинахъ его паденія.

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

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

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

Архангельское Общество изученія Русскаго Сѣвера.

4 августа состоялось общее собраніе членовъ А. О. П. Р. С., на которомъ В. Ф. Држевецкій сообщилъ результаты работъ Мурманской научно-промысловой экспедиціи въ текущемъ году; сообщеніе сопровождалось демонстраціею коллекцій, картъ и научныхъ приборовъ для морскихъ изслѣдованій. Приводимъ нѣкоторые свѣдѣнія изъ дѣятельности экспедиціи*). Первые шаги ея были направлены на изученіе вопроса о степени богатствъ Мурманскаго моря рыбой, приходящей къ намъ съ с.-з.

Установлено, что несмѣтные стаи трески, мечущей икру у Лафотенскихъ острововъ (въ Норвегіи), устремляются по руслу Гольфштрема на сѣверъ до Нордкана, а оттуда дальше на востокъ и юго-востокъ въ иговыя за той пищей, которая легко и быстро восстанавливаетъ ихъ, крайне истощенный процессомъ икротеченія, организмъ.

Достигнувъ водъ Мурманской вѣтви Гольфштрема, что бываетъ въ мартѣ—апрѣлѣ мѣсяцахъ, рыба постепенно выходитъ изъ его тѣнлыхъ водъ и подступаетъ въ началѣ сплошной массой къ берегамъ Западнаго Мурманъ, а оттуда распределяется небольшими стайками по всему Мурманскому побережью.

*) Болѣе подробныя свѣдѣнія будутъ напечатаны въ „Извѣстіяхъ“ отдѣльной статьей, общаею В. Ф. Држевецкимъ.

Экспедиціи 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, гидрологическія работы—все было пущено въ ходъ экспедиціей, поскольку позволяла не совсѣмъ спокойная весна.

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

За этотъ промежутокъ времени пароходомъ „Андреемъ Первозваннымъ“, на которомъ работаетъ экспедиція, добыто было до 1700 п. рыбы.

Дальнѣйшія работы экспедиціи были направлены на изученіе тѣхъ участковъ моря, въ которыхъ живутъ отдѣльныя стаи трески, и на изученіе жизни наживочныхъ рыбъ. По наблюденіямъ г. Држевецкаго, появленіе мойвы и ея отсутствіе у береговъ зависитъ исключительно отъ отсутствія или наличія арктической воды, нагоняемой на Мурманъ съ востока. Выявлена связь между измѣненіями русла Мурманской вѣтви Гольфштрема и болѣе раннимъ появленіемъ промысловой рыбы, и связи того-же теченія съ береговой водой арктическаго происхожденія; изучены на десяткахъ тысячъ экземпляровъ мойвы и песчанки, родъ ихъ питанія и связь съ распределеніемъ планктона въ это время.

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

Точно установлено также и мѣсто нахожденія мойвы и песчанки въ то время, когда ея нѣтъ у самыхъ береговъ, и прослѣжено ея распространеніе далеко по вѣткѣ до Каппа Носа и опредѣлены снобы ея лова, на недоступныхъ для обыкновеннаго промышленника глубинахъ. Кромѣ того приступлено къ изученію богатѣйшихъ рыбой банокъ у Каппа Носа, куда къ концу лѣта устремляются громадныя стаи рыбы, откормившейся на Мурманѣ. Къ сожалѣнію, эти банки, богатые не только треской, очень крупной никишей и палтусомъ, но и очень цѣнной морской камбалой, эксплуатируются исключительно иностранцами, преимущественно англичанами,—десятки англійскихъ пароходовъ тратятъ на этихъ банкахъ. Захва-

тывая въ свои тралы вмѣстѣ съ камбалой, изъ за которой они только и приходятъ, и треску, они выбрасываютъ ее за бортъ, вынудъ предвзвительно изъ пачечень.

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

Послѣ сообщенія были дебаты, но постановленій никакихъ не вынесено въ виду окончательнаго сообщенія о дѣятельности экспедиціи, которое имѣетъ быть около 24 августа, для чего г. Држевецкій вернется въ Архангельскъ.

Заключеніемъ выбора новыхъ членовъ, другіе дѣла не были рассмотрѣны за отсутствіемъ кворума, хотя дѣлъ набралось не мало и исполненіе нѣкоторыхъ изъ нихъ, какъ петербургскихъ отлагательства, правленіе принуждено взять на свою отвѣтственность. Избраны въ члены всѣ предложенныя лица, а именно:

Дѣйствительными членами.

Благовѣщенскій, Иванъ Ивановичъ.

Членъ-секретарь Олонецкаго Губ. Статистическаго Комитета.

Бутаковъ, Степанъ Ивановичъ.

Поручикъ по Адмиралтейству.

Вутурлинъ, Сергій Александровичъ.

Мировой Судья г. Везенберга, Эстлянд. губ.

Бурмановъ, Андрей Андреевичъ.

Капитанъ парохода.

Бухтѣевъ, Афанасій Михайловичъ.

Начальникъ Отдѣльной Стожки Мурманскаго берега. Капитанъ 1 ранга.

Бѣлобородовъ, Владимиръ Яковлевичъ.

Инженеръ Путей Сообщенія.

Врюни, Григорій Алексѣевичъ.

Контрагентъ по дорожнымъ и гражданскимъ сооружениямъ.

Витукевичъ, Казиміръ Яковлевичъ.

Нотариусъ.

Гильде, Оскаръ Карловичъ.

Помощникъ Управляющаго Архангельскимъ Отдѣленіемъ Русскаго для вышней торговли Банка.

Демидовъ, Василій Ивановичъ.

Мореходъ-торговецъ.

Едлинскій, Владимиръ Марсельевичъ.

Помощникъ Холмогорскаго Исправника.

Жеденовъ, Михаилъ Николаевичъ.

Лейтенантъ флота.

Житковъ, Борисъ Михайловичъ.

Золотаревъ, Акимъ Акимовичъ.

Совѣтникъ Архангельскаго Губернскаго Правленія.

Исламовъ, Пскакъ Ибрагимовичъ.

Капитанъ 2-го ранга.

Каневъ, Федоръ Архистарховичъ.

Торговецъ.

Карабанъ, Владимиръ Ивановичъ.

Контролеръ Московской Городской Управы.

Клафтонъ, Павелъ Яковлевичъ.

Товарищъ Директора Т-ва „Н. Русановъ Сынъ“

Коженинъ, Александръ Ивановичъ.

Олопесовъ.

Копилевъ, Николай Ивановичъ.

Межевщикъ Вельскаго Удѣльнаго Округа.

Крехаловъ, Александръ Пикитичъ.

Межевщикъ Вельскаго Удѣльнаго Округа.

Крѣки, Берндъ-Эмиль Леонардовичъ.

Землемѣръ Вельскаго Удѣльнаго Округа.

Ленешкинъ, Николай Николаевичъ.

Оставленный при Московскомъ Университетѣ на кафедрѣ химіи.

Лихаревъ, Феодосій Николаевичъ.

Командиръ 6-й бат., 16-ой Артил. брнг.

Мирославцевъ, Валентинъ Ивановичъ.

Губернскій Секретарь.

Моралевъ, Николай Васильевичъ.

Лѣсной ревизоръ.

Морозовъ, Николай Васильевичъ.

Командиръ транспорта „Нахтусовъ“.

Недринъ, Арнольдъ-Теодоръ Карловичъ.

Землемѣръ Вельскаго Удѣльнаго округа.

Пилденеръ, Викторъ Вильгельмовичъ.

Лейтенантъ флота.

Павловъ, Александръ Ивановичъ.

Олопесовъ.

Поле, Рихардъ Рихардовичъ.

Консерваторъ Императорскаго Спб. Ботаническаго сада.

Полидовъ, Александръ Михайловичъ.

Докторъ медицины.

Рогоповъ, Евгенія Георгиевичъ.

Поручикъ.

Саблуковъ, Иванъ Яковлевичъ.

Лѣсничій Вельскаго Удѣльнаго Округа.

Серебренниковъ, Владимиръ Николаевичъ.

Мичманъ флота.

Смирновъ, Несторъ Александровичъ.

Запѣвующій рыбными промыслами Архангельской губерціи.

Соболевъ, Александръ Имменовичъ.

Торговецъ.

Сыродой, Иванъ Степановичъ.

Дорожный десатникъ.

Терентьевъ, Тимофей Діомидовичъ.

Олопесовъ и торговецъ.

Щадринъ, Владимиръ Анолоповичъ.

Лѣсничій Вельскаго Удѣльнаго Округа.

Членами-корреспондентами:

Едемскій, Павелъ Ивановичъ.

Почетный Почет. Гражданинъ.

Пекрасовъ, Сергій Семеновичъ.

Студентъ Архитектурнаго Отдѣленія Императорской Академіи Художествъ.

Иинегинъ, Николай Васильевичъ.

Неклассный художникъ.

Плотниковъ, Владимиръ Александровичъ.

Художникъ.

Фаворскій, Дмитрій Васильевичъ.

Архипарусъ Витекаго Губернскаго Правленія.

Федосѣевъ, Василій Степановичъ.
Крестьянинъ.

Частыйпинъ, Платонъ Александровичъ.
Крестьянинъ.

Шпиръ, Михаилъ Александровичъ.
Медицинскій фельдшеръ.

Гокке, 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 помѣщеніи секретаря Г. Ф. Гебель отводятся комнаты для библіотеки и занятіи членовъ Общества. Адресъ секретаря Псковскій пр. д. № 3, адресъ редактора „Извѣстій“ В. А. Ленгауэръ Петербургскій пр., уголъ

Оперной ул., д. Новосельцева.

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

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

— Скопчались въ Архангельскѣ дѣйствительные члены Общества: 14 июля, Поповъ, Федоръ Константиновичъ и 12 августа, Ивановъ, Алексій Андреевичъ.

Издатель Архангельское Общество изученія Русскаго Сѣвера.

Редакторъ В. Ленгауэръ.

Продолжается подписка на газету „АРХАНГЕЛЬСКЪ“.

ПОДПИСНАЯ 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: Бульчевой и Пашковской (Троицкій пр.).

3—3

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1909 г.
на издаваемый Императорскимъ Обществомъ Судоходства
ежемесячный журналъ

„РУССКОЕ СУДОХОДСТВО“

(24-й годъ изданія).

Журналъ будетъ издаваться по прежней программѣ въ количествѣ 12 книгъ, выходящихъ 1-го числа каждаго мѣсяца, объемомъ не менѣе 140 листовъ въ годъ съ многими иллюстраціями въ текстѣ.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА.

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

При непосредственномъ обращеніи въ редакцію допускается разсрочка: при подпискѣ 3 руб., къ 1 апрѣля—3 руб. и къ 1 июля—2 руб.

Отдѣльныя книжки по 1 рублю.

Подписная цѣна для г.г. членовъ иногороднихъ отдѣленій Императорскаго Общества судоходства, а равно для судовыхъ служащихъ—при непосредственномъ обращеніи въ редакцію—5 руб. въ годъ.

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

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

3—3

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

ГОЛОСЪ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Участвуютъ лучшія научныя силы.

Стремясь къ объединенію окраинъ Россіи во всѣхъ отрасляхъ промышленности, „Голосъ Промышленности“ удѣляетъ особенное вниманіе нуждамъ отечественной торговли, промышленности, сельскаго хозяйства, фабрично-заводской, коммерческой и транспортной дѣятельности, выясняетъ вопросы, касающіеся экономическаго быта, и освѣщаетъ положеніе отечественнаго рынка.

На ряду съ этимъ „Голосъ Промышленности“, избѣгая узкой партійности, удѣляетъ вниманіе вопросамъ политической и общественной жизни, городского и земскаго самоуправленія, народнаго образованія, а также мѣстнымъ и краевымъ нуждамъ.

Пробный № „Голоса Промышленности“ высылается безплатно.

Собственные корреспонденты имѣются во всѣхъ городахъ и крупныхъ населенныхъ пунктахъ Россіи и ея 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.

ОБЪЯВЛЕНІЯ печатаются съ платою за строку: 50 к. впередъ текста и 25 коп. послѣ текста. За многократныя дѣлается скидка.

Редакція и Контора: Спб., Николаевская № 44.

2-2

Открыта подписка на 1909 годъ
на ежедневную иллюстрированную газету

„ДѢТСКОЕ УТРО“

Газета предназначается для дѣтей средняго возраста отъ 8 до 13 лѣтъ.

„Дѣтское Утро“ имѣетъ своей задачей оказывать нравственное вліяніе на пробуждающееся дѣтское сознаніе, отвѣчать на всѣ запросы дѣтскаго ума о явленіяхъ вѣдимаго міра и, главнымъ образомъ, знакомить дѣтей съ текущей жизнью, насколько она интересна для дѣтей и въ доступной для нихъ пониманія формѣ. Въ газетѣ помѣщаются статьи и замѣтки о явленіяхъ

современной жизни, повѣсти, рассказы, стихи, театральныя пьесы, статьи научно-образовательнаго характера, біографіи выдающихся дѣятелей, открытія, изобрѣтенія, разборы дѣтскихъ книгъ, игры, шарady, загадки и т. д. Всѣ отдѣлы обильно иллюстрируются.

„Дѣтское Утро“ выходитъ ежедневно, кромѣ дней послѣпраздничныхъ.

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

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

3-2