

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЬ  
ЖИЗНИ СЪВЕРНАГО КРАЯ  
„ИЗВЪСТІЯ  
Архангельскаго Общества  
изученія Русскаго Сѣвера“.

1913 г. № 18-й. 15 Сентября.

## Мурманская желѣзная дорога.

Я хочу коснуться одного изъ животрепещущихъ политико-экономическихъ вопросовъ нашего края. Мнѣ казалось всегда, что его давно надо было поставить на очередь, но до сихъ поръ это не было никѣмъ сдѣлано. Я попробую пополнить этотъ пробѣлъ.

Давно извѣстна политико-экономическая истина, что только тамъ торговля и промыслы могутъ прогрессировать, гдѣ имѣются достаточно дешевые и хорошо оборудованные пути сообщенія. Между тѣмъ известно, что въ Россіи такихъ дорогъ крайне мало.

Лѣтъ двадцать тому назадъ Сѣверный край получилъ двѣ желѣзные дороги: Пермь—Котлась—спеціально для вывоза сибирскаго зерна къ Архангельскому порту и за границу; вторую—Архангельскъ—Вологда, чтобы связать портъ Архангельскъ съ общей сѣтью русскихъ дорогъ.

Удовлетворяютъ ли эти двѣ магистрали потребностямъ края?

Едва ли!

Лѣсная торговля въ нихъ мало заинтересована, и на мѣстную торговлю Архангельска не оказываютъ онѣ никакого вліянія.

Другой промыселъ, который кормитъ край: рыбный промыселъ на Мурманѣ обслуживается Мурманскимъ пароходствомъ и пароходствомъ Н. Буркова только въ теченіе навигаціи.

Обѣ желѣзные дороги не оказываютъ на ростъ промысла никакого вліянія.

Какъ прежде, до постройки дорогъ, рыбные промыслы были донельзя плохо оборудованы, такъ это имѣетъ мѣсто и теперь, а они то, главнымъ образомъ, и кормятъ край. Безъ преувеличенія можно сказать, что, правильно поставленный, онъ дастъ промышленникамъ выгоды въ десять разъ больше, чѣмъ теперь. Мурманъ очень богатъ цѣнной рыбой, но онъ не заселенъ. Рыбаки являются сюда съ Лѣтняго берега Бѣлаго моря только на три мѣсяца и затѣмъ, уѣзжая, оставляютъ край и легкія промысловыя суда на берегу безъ всякаго призора.

Хотя край и богатъ рыболомъ, но промыселъ въ теченіе трехъ мѣсяцевъ не можетъ покрыть годовыя потребности промышленника, благодаря оторванности края отъ населенныхъ пунктовъ.

Понятно, поэтому, что при такихъ условіяхъ использовать рыбныя богатства такіе кустарн-промышленники не могутъ.

Промыселъ и теперь въ томъ же видѣ, въ какомъ находился 400 лѣтъ назадъ, когда мы получили этотъ край въ послѣдство послѣ Великаго Новгорода. И это положеніе, вѣроятно, останется надолго!

Что намъ пужно сдѣлать, чтобы сдвинуть морской промыселъ съ его мертвой точки и заселить Мурманъ? Необходимо выстроить желѣзную дорогу, которая бы дала эту послѣднюю возможность.

Дорога эта должна составить вѣтвь Сѣверной желѣзной дороги Петербургъ—Вологда.

Тамъ, гдѣ рельсы этой дороги пересѣкутъ рѣку Чагодоцу, будетъ начальнѣйшій пунктъ этой Мурманской дороги. Это обстоятельство весьма важно: дорога свяжетъ Сѣверный край съ главнымъ зерновымъ рынкомъ на Волгѣ—Рыбинскомъ, и откроетъ кратчайшій путь на Мурманъ и Норвегію. Отъ Чагодоци дорога пойдетъ на Петрозаводскъ и дастъ выходъ промысламъ Олонецкаго края. Отсюда на Кемь.

Въ этомъ мѣстѣ дорога впервые коснется того края, который населенъ промышленниками Мурмана.

Отсюда они въ состояніи будутъ добираться до мѣста промысла во всякое время года и, слѣдовательно, раньше начинать промыслы и съ гораздо меньшими затратами времени и денегъ, чѣмъ это возможно имъ теперь. Перевѣздъ займетъ только сутки времени, и прелестное путешествіе черезъ сибирскую пустыню Колыскаго полуострова отойдетъ въ область преданій. Благодаря этой желѣзной дорогѣ, пустыни, которыя пугала, окажется богатымъ рыбой краемъ, находящимся въ суткахъ вѣды отъ ихъ селеній.

Кемь съ Онегой и слѣдующая за ней Кандалакша, куда далѣе пойдетъ дорога, дадутъ Петербургу большое количество семги, наваги и сельдей, а мѣстные рыбаки получатъ огромный заработокъ, помимо того, который даетъ имъ Мурманъ.

Кромѣ указанныхъ промысловъ, можно предвидѣть народженіе и новыхъ.

Благодаря такому огромному рынку, какъ Петербургъ, Финляндія извлекаетъ огромныя выгоды изъ этого промысла и въ настоящее время. Теперь гадать о томъ, какъ разовьется торговля мѣстными продуктами, бесполезно, но что эти промыслы явятся, сомнѣнія нѣтъ.

Укажу также и на государственное значеніе этой дороги.

Идя отъ Кемпи и Кандалакши на Колу, она пересѣчетъ всю русскую Карелію и прочно свяжетъ ее съ русскимъ элементомъ Олонецкаго края.

Отъ Колы путь идетъ на Екатерининскую гавань, затѣмъ на Врангерфюрдъ, какъ конечную точку проектируемой дороги на границѣ Норвегіи.

Большая бухта, обезпеченная желѣзнодорожнымъ путемъ, быстрымъ сообщеніемъ съ Центральной Россіей, представляетъ, на мой взглядъ, громадную стратегическую цѣнность. Къ западу она опирается на нейтральную страну, Норвегію, воды которой недоступны для воюющихъ сторонъ.

На востокъ она опирается на полярную, почти недоступную и принадлежащую намъ, территорію Кольскаго полуострова; на югѣ она сливается съ Россіей.

Со стороны океана она открыта для входа судовъ узкимъ проливомъ Кольскимъ.

Къ западу отъ входа лежитъ группа острововъ, которые также можно использовать въ цѣляхъ обороны.

Самый входъ, благодаря его сравнительной узкости, легко минировать. Глубина бухты очень велика и доступна для самыхъ крушыхъ судовъ. Въ глубину материка бухта вдается на 60 верстъ. Берега ея высокіе (до 40 саж.) и состоятъ почти сплошь изъ массивнаго гранита. Вместимость бухты очень велика.

Такое географическое положеніе дѣлаетъ бухту естественнымъ стражемъ всей восточной половины Ледовитаго океана и всѣхъ путей, которые ведутъ черезъ Баренсово море къ устьямъ Оби.

Какъ велика теперь беззащитность побережья Ледовитаго океана, показываетъ намъ бывшая Крымская война. Но только военная англійская эскадра, по и отдѣльные паровые крейсера лишили возможности поморовъ, хозяевъ края (Мурмана), ловить рыбу въ океанѣ и такимъ образомъ обрекали ихъ на голодъ. Топили мелкія промысловыя суда; сжигали деревни по побережью Бѣлаго моря, когда ихъ десантныя шлюпки, приближающіяся къ берегу, мѣстное населеніе встрѣчало выстрѣлами изъ ружей. Снимали колокола съ церкви и отсылали ихъ на родину, какъ военные трофеи. Это ли не политѣйшая безпомощность? Только сознаніе военныхъ авантюристовъ, что ихъ путь на родину можетъ загородить сильная эскадра крейсеровъ,—положить преграду ихъ хищничеству въ беззащитной пока странѣ.

Эскадра эта должна состоятъ изъ быстроходныхъ крейсеровъ и миноносцевъ, всегда готовыхъ выйти въ море и способныхъ дѣлать большіе рейсы, не заходя въ порты.

Крейсера эти должны обладать огромнымъ ходомъ, значительной вместимостью и снабжены беспроволочнымъ телеграфомъ.

Наши моря въ Европѣ не имѣютъ свободнаго выхода въ океанъ, поэтому, флоты: черноморскій и балтійскій заперты въ своихъ гаваняхъ. Только Бѣлое море открыто, но оно замерзаетъ въ теченіи семи мѣсяцевъ въ году, къ тому же единственный его портъ—Архангельскъ, отстоитъ слишкомъ далеко отъ открытаго океана и сравнительно мелководенъ, поэтому, шлюпомъ образомъ не можетъ играть ту же роль, которую я возлагаю этимъ проектомъ на портъ въ Кольскомъ заливѣ.

Допустимъ частный случай. Русскій крейсеръ, взявъ въ океанѣ глубоководный пароходъ воюющей съ нами стороны. Онъ можетъ его утопить, но использовать его цѣнность онъ не можетъ. Для этого крейсеръ долженъ ввести свой призъ въ русскій портъ, и этимъ портомъ можетъ быть только Кольскій заливъ.

Полярное положеніе Колы нисколько не мѣняетъ ея значенія, какъ станціи для флота. Климатъ этой мѣстности сильно умѣряется гольфстремомъ.

Морозы рѣдко достигаютъ—15° R., и мѣстные жители давно свыклись съ частными и довольно сильными сѣверо-восточными вѣтрами. Эти атмосферныя явленія не могутъ мѣшать густо заселить окрестности залива и заложить здѣсь большую морскую станцію съ мастерскими, казармами и большими поселками для мастерового и торговаго люда.

Затраты для такой большой государственной работы будутъ, конечно, велики, но велико будетъ и стратегическое значеніе станціи.

Прежде всего, я полагаю, необходимо начать съ проведенія хорошаго шоссе, начиная отъ Варангерфіюдена до Екатерининской гавани Кола, по берегамъ самой бухты до меридіана острова Килльдина, который также долженъ войти въ общую оборонительную линію.

Я уже перешагнулъ за предѣлы моего первоначальнаго плана—держаться исключительно общихъ вопросовъ—и коснулся частныхъ въ приемахъ постройки и т. д.

По разъ я позволилъ себѣ эту вольность, я рискую на новую вѣтомъ же родѣ.

Въ двухъ номерахъ „Новаго Времени“ нынѣшняго года, кажется, въ маѣ и юль мѣсяцахъ напечатаны двѣ замѣтки, въ которыхъ авторъ затрагиваетъ вопросъ о нашей границѣ, идущей по Пазъ-рѣкѣ.

Онъ сообщаетъ, что норвежцы ходатайствуютъ объ исправленіи русской границы; они просятъ уступить имъ или продать что-то приблизительно за двѣ тысячи рублей.

Русскіе „де“ чиновники согласны „де“ на эту уступку или продажу. Я цитирую эти статьи по памяти, по смыслъ ихъ передаю точно.

Въ этихъ неясныхъ сообщеніяхъ чувствуется что-то серьезное.

Сосѣдняя страна ходатайствуетъ объ исправленіи границъ, а какіе-то русскіе „чиновники“ соглашаются на урѣзки государственной территоріи.

Кто эти чиновники? Кѣмъ они уполномочены на такое дѣло?

Тутъ чувствуется какая-то внутренняя несообразность.

Легче всего принять это за газетную утку, но, вѣдь, она напечатана въ очень уважаемой и серьезной газетѣ.

Невольно напрашивается мысль, что гнѣтъ дыму безъ огня. Вѣроятно, что-то готовится, и мѣстнымъ жителямъ легче всего добраться до источниковъ этой газетной „утки“.

Въ международныхъ отношеніяхъ и при томъ всегда до сихъ поръ такихъ корректныхъ, какъ наше отношеніе къ благородному норвежскому народу, всякій неосторожный поступокъ можетъ причинить или создать неприятное и трудноисправимое недоразумѣніе и треніе, поэтому, казалось бы, что въ такихъ дѣла русскому „чиновнику“ нечего совать носа.

А въ отношеніи государственной территоріи нужна большая осторожность, имня пословицу: „береженое Богъ бережетъ!“

Проф. А. Х. Ринекъ.

## Лѣсопильные заводы Архангельской губерніи.

(Статистическій очеркъ иль развитія за послѣднее десятилетіе).

§ (Окончаніе см. № 17 „Извѣстій“ за т. г.).

### IX.

Сопоставляя данныя объ измѣненіяхъ среднихъ для Архангельской губерніи размѣровъ лѣсопильныхъ заводовъ и средней же производительности труда занятыхъ на нихъ рабочихъ, съ одной стороны, съ

данными объ общемъ состояніи лѣсообрабатывающей промышленности, съ другой, можно установить существованіе связи между этими измѣненіями. Прослѣдить ее можно по нижеслѣдующей таблицѣ, въ которой приведены переведенныя въ проценты данныя о годовыхъ измѣненіяхъ по соответствующимъ рубрикамъ.

	Цѣны лѣса (на 1 п. вы- воза).	Общее количество.			Ср. на 1 зав. чис- ло рабо- чихъ.	Средняя сумма про- изводства (въ руб- ляхъ).	
		Заво- довъ.	Занят. на нихъ рабоч.	Сум. про- изв. (въ руб.).		На 1 заводъ.	На 1 рабоч.
1901 годъ . . . .	-10.5	+ 0	+35.6	-12.1	+35.9	12.1	-35.4
1902 " . . . .	+ 0	- 5.9	- 5.8	+ 4.3	+ 0	+10.8	+10.9
1903 " . . . .	+ 5.4	+15.6	+15.0	- 2.9	- 0.3	-16.0	-15.7
1904 " . . . .	+ 5.4	-10.8	- 3.9	+13.3	+ 4.6	+27.0	+21.4
1905 " . . . .	-12.3	+ 3.0	- 0.8	+12.2	- 4.1	+ 8.9	+13.5
1906 " . . . .	- 5.3	- 8.8	- 8.3	-10.0	+ 0.6	- 9.8	- 8.5
1907 " . . . .	+ 2.2	+ 3.2	+12.7	+22.4	+ 9.3	+20.5	+ 8.4
1908 " . . . .	-14.5	+ 6.3	+14.5	+12.5	+ 7.5	+ 5.9	- 1.6
1909 " . . . .	+ 8.5	+ 5.0	+ 1.4	+ 3.3	- 3.6	+ 3.3	+ 7.3
Средній за 10 лѣтъ.	- 2.4	+ 0.7	+ 7.1	+ 4.7	+ 6.1	+ 3.7	- 1.4

Прежде чѣмъ разсматривать эту таблицу, необходимо сдѣлать нѣкоторую оговорку. Измѣненія среднихъ числа рабочихъ и суммы производства по 1 заводу являются своего рода равнодѣйствующими измѣненій числа заводовъ, съ одной стороны, и общаго числа занятыхъ на нихъ рабочихъ или общей же суммы ихъ производства, съ другой. Такъ какъ эти послѣднія величины въ свою очередь подвергаются опредѣленнымъ измѣненіямъ, зависящимъ отъ того же общаго положенія дѣлъ въ лѣсообрабатывающей промышленности края, то вліяніе этого основнаго фактора на измѣненіяхъ указанныхъ среднихъ сказывается, такъ сказать, преломленно, отнюдь не непосредственно. А это отсутствіе непосредственнаго воздѣйствія вызываетъ порой на первый взглядъ странныя явленія.

Такъ, напр., бываетъ въ случаяхъ, когда вліяніе промышленнаго кризиса, достигнуаго опредѣленной силы, бываетъ настолько велико, что вызываетъ, на ряду съ сокращеніемъ производства рядомъ заводовъ еще и полную приостановку его на другихъ. Ясно, что въ подобныхъ случаяхъ въ число послѣднихъ, т. е. въ число заводовъ, вынужденныхъ промышленнымъ кризисомъ къ полному прекращенію своей дѣятельности, прежде всего должны попасть заводы наиболѣе мелкіе, какъ наиболѣе слабо приспособленные къ борьбѣ за свое существованіе. Тамъ, гдѣ крупныя заводы могутъ такъ или иначе изворачиваться, частью работая на запасъ, частью борясь за завоеваніе новыхъ, раньше не обслуживаемыхъ, рынковъ, частью же, — въ наиболѣе трудныя моменты кризиса, — совершая частичное сокращеніе производства, — тамъ заводамъ наиболѣе мелкимъ приходится часто прибѣгать къ временной приостановкѣ работъ, а то и къ полной ликвидаціи дѣлъ.

Но эти послѣдніе заводы въ періоды своего существованія дѣйствовали на среднія числа рабочихъ и суммы производства для одного завода въ сторону ихъ пониженія. Приостановка работъ на нихъ и связанное съ этой приостановкой устраненіе ихъ изъ нашего подсчета, — вычеркиваетъ одинъ изъ факторовъ, понижающихъ среднія. И потому теоретически вполнѣ мыслимы случаи, когда при сильномъ промышленномъ кризисѣ, отозвавшемся въ сторону сокращенія производства на всѣхъ безъ исключенія предпріятіяхъ данной отрасли промышленности,

но наиболѣе сильно ударившемъ по предпріятіямъ наиболѣе мелкимъ, заставивъ ихъ временно закрыться или даже ликвидировать дѣла,—мы будемъ наблюдать ростъ среднихъ числа рабочихъ и суммы производства на 1 заводъ.

Пояснимъ это на простомъ примѣрѣ: положимъ, что въ данной губерніи имѣется 10 лѣсопильныхъ заводовъ, изъ нихъ, 5—съ числомъ рабочихъ по 500 и суммой производства на 1 мил. руб. каждый; 2—съ числомъ рабочихъ по 300 и суммой производства по 500 тыс. руб., и 3—съ числомъ рабочихъ по 50 и суммой производства по 50 тыс. руб. Тогда среднее на 1 заводъ число рабочихъ будетъ равно 325 и средняя на одинъ же заводъ сумма производства—615 тыс. руб. Если на этихъ заводахъ кризисъ отразится сокращеніемъ числа рабочихъ и суммы производства въ первой группѣ на 10%, во второй—на 20%, а въ третьей вызоветъ полную приостановку работъ, то въ результатѣ мы получимъ увеличеніе среднего на 1 изъ оставшихся 7 заводовъ числа рабочихъ до 390 и средней суммы производства до 757 тыс. руб.

Повидимому, такой, именно, случай въ отношеніи на 1 заводъ числа рабочихъ имѣемъ мы по даннымъ приведенной выше таблицы въ 1901 г. Тогда число заводовъ въ губерніи сократилось на 10.8%; общее число занятыхъ на заводахъ рабочихъ сократилось тоже, но слабѣе, а именно, на 6.9%. Въ результатѣ—среднее на 1 заводъ число рабочихъ увеличилось на 4.6%. Если же мы попробовали бы въ данномъ случаѣ высчитать среднюю числа рабочихъ на все количество заводовъ губерніи, въ томъ числѣ и на закрывшіеся, то констатировали бы уменьшеніе ея на 6.8%.

Мыслимо также и обратное,—когда промышленный подъемъ, давъ толчекъ къ расширенію заводовъ старыхъ, вызываетъ такое значительное увеличеніе числа заводовъ (а новые заводы, какъ общее правило, первые годы работаютъ далеко не полнымъ ходомъ, чему яркимъ примѣромъ можетъ служить Печорскій у., благодаря чему, такъ сказать, искусственно увеличивается процентъ заводовъ относительно болѣе мелкихъ), что въ результатѣ подъема мы сможемъ наблюдать пониженіе среднихъ на 1 заводъ числа рабочихъ и суммы производства. Наглядно это мы можемъ прослѣдить по уже приведенному выше примѣру, совершивъ въ немъ только небольшую перестановку,—а именно: цифры, получившіяся послѣ кризиса, взявъ за исходный пунктъ, а цифры до кризиса—за результатъ.

Въ нашей таблицѣ имѣются и этого рода сочетанія пзмѣненій, таково, напр., сокращеніе средней на 1 заводъ суммы производства въ 1900 г. и среднихъ на 1 заводъ числа рабочихъ въ 1903 и 1909 г.г.

Теперь перейдемъ къ приведенной выше таблицѣ.

Последнее пятилѣтіе XIX вѣка характеризуется колоссальнымъ ростомъ лѣсообрабатывающей промышленности въ Архангельской губ. За 1896—1900 г.г. число заводовъ возрастаетъ съ 20 до 34, т. е. на 70%, при чемъ, въ одномъ 1900 г. начаты работы на 9 новыхъ заводахъ; число занятыхъ на заводахъ рабочихъ поднимается съ 4.833 до 8.815, т. е. на 82.4%; общая стоимость выпущеннаго заводами на рынокъ лѣса—съ 5.9 мил. руб. до 13 мил., т. е. на 120.3%. Росли за эти годы и средніе размѣры лѣсопильныхъ заводовъ; такъ, число рабочихъ на 1 заводъ возросло съ 242 до 259, т. е. на 7.0%, средняя на 1 заводъ сумма производства съ 295.1 тыс. руб. до 383.2 тыс. руб., т. е. на 29.9%.

Росла и производительность труда рабочихъ—съ 1.221 руб. въ 1896 г. до 1.478 руб. въ 1900 г., т. е. на 21.0%.

Сопоставляя эти перемѣны среднихъ съ соответствующими перемѣнами за десятилѣтiе 1900—1909 г.г. видимъ, что въ 1896—1900 г. измѣненiя суммъ производства на 1 заводъ и 1 рабочаго совершались болѣе благопрiятно, чѣмъ тѣ же измѣненiя въ 1900—1909 г.г. Только ростъ средняго на 1 заводъ числа рабочихъ шелъ болѣе медленнымъ темпомъ.

Эта послѣдняя средняя растетъ скачкообразно: рѣзкій скачекъ вверхъ она дѣлаетъ въ 1900 году (+35.6%); не менѣе рѣзкій—въ началѣ разсматриваемаго десятилѣтiя—въ 1901 г. (+35.9%). Затѣмъ въ теченiе цѣлаго пятилѣтiя—до 1906 г.—остается почти неподвижной; и если за эти годы совершается какой-нибудь ростъ суммъ производства на 1 заводъ, то его почти цѣлкомъ приходится относить на ростъ средней производительности труда рабочихъ. Только въ 1907—1908 г.г. число рабочихъ на 1 заводъ обнаруживаетъ нѣкоторую тенденцiю къ повышению, но и оно въ 1909 г. замѣняется пониженiемъ.

Что же касается до измѣненiй среднихъ суммъ производства на 1 заводъ и на 1 рабочаго, то эти среднiе, какъ говорящiя о стоимости, а не количествѣ произведенныхъ продуктовъ, постоянно должны быть сопоставляемы съ измѣненiями цѣнъ. Поэтому, прощя будетъ, пользуясь этими данными и нашими приблизительными данными объ измѣненiяхъ цѣнъ, возстановить, понятнo еще болѣе приблизительную, картину измѣненiя соответствующихъ среднихъ, но выраженныхъ уже не въ рубляхъ, а пудахъ.

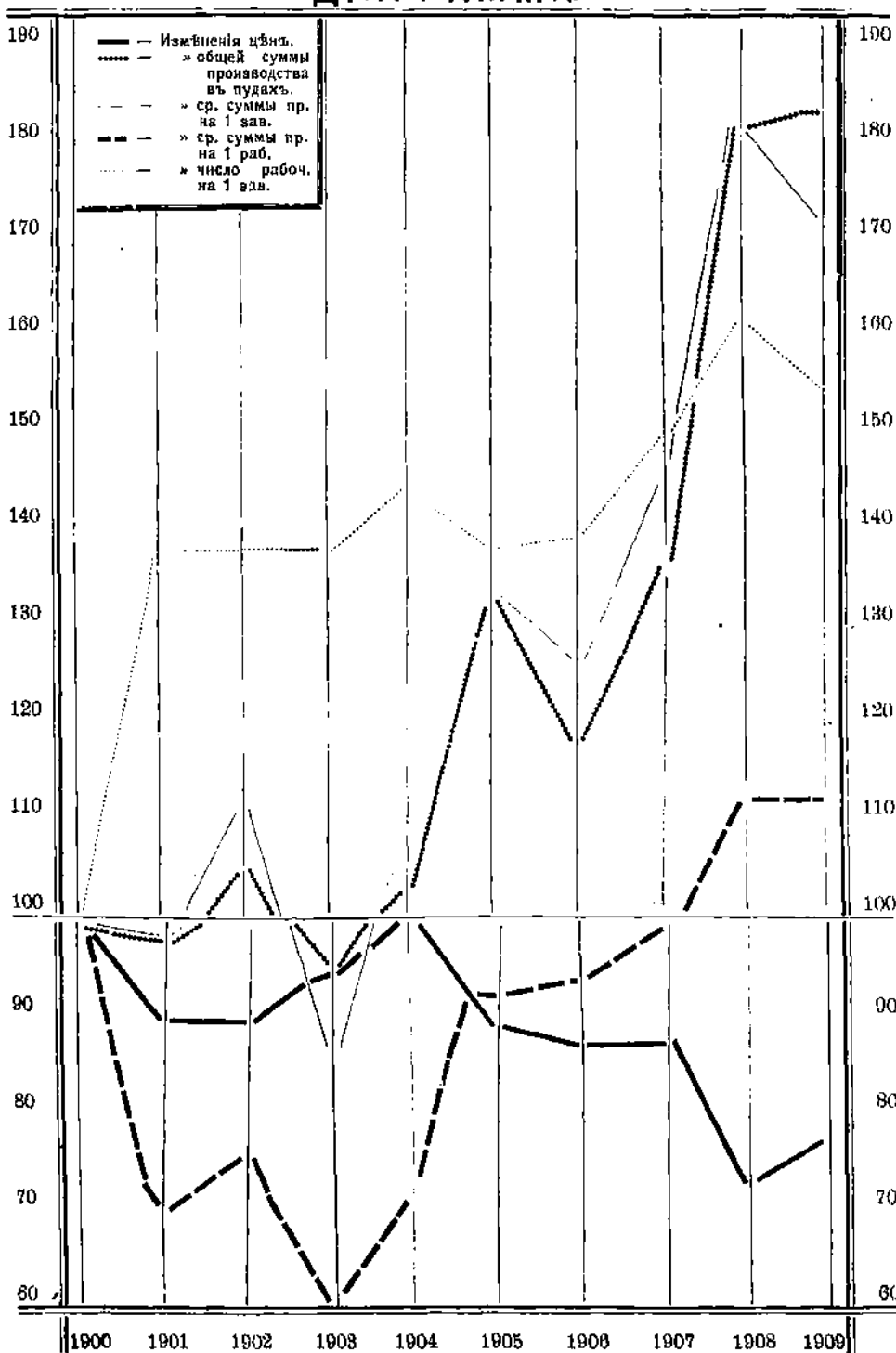
Эти среднiе будутъ измѣняться такъ:

Годы.	Ср. сумма производст- ва на 1 за- водъ (въ тыс. пуд.)	Ср. сумма производст- ва на 1 ра- бочаго (въ тыс. пуд.).
1900 . . . . .	980.0	3.8
1901 . . . . .	961.8	2.7
1902 . . . . .	1.006.0	3.0
1903 . . . . .	849.5	2.4
1904 . . . . .	1.023.5	2.8
1905 . . . . .	1.272.0	3.0
1906 . . . . .	1.231.5	3.5
1907 . . . . .	1.428.7	3.7
1908 . . . . .	1.770.8	4.3
1909 . . . . .	1.685.1	4.2
Приростъ или убыль за 10 лѣтъ.	{ число + 705.1 % + 71.0	{ + 0.4 + 10.5

Чтобы нагляднѣе показать зависимость между измѣненiями различныхъ величинъ, мы представимъ эти измѣненiя въ видѣ кривыхъ диаграммы, въ которой сопоставляются данныя о среднемъ числѣ рабочихъ на 1 заводъ, средней суммѣ производства (въ пудахъ) на 1 заводъ и на 1 рабочаго, общей суммѣ производства (въ пуд.) всѣхъ лѣсопильныхъ заводовъ губернии и среднихъ цѣнъ на 1 пудъ вывезеннаго лѣса (при построении этой диаграммы цифры 1900 г. приняты за 100).

Подробно анализировать эту диаграмму (ее смотри на отдѣльной страницѣ) мы не станемъ. Укажемъ только на несомнѣнную прямую за-

## ДІАГРАММА.





висимость, по крайней мѣрѣ въ *исправленіи* измѣненій, между общей суммой производства всѣхъ заводовъ и суммой производства на 1 заводъ, при чемъ, послѣдній обычно оказывается болѣе чуткой ко всякимъ перемѣнамъ и сильнѣе реагируетъ въ случаяхъ и роста и пониженія. Равнымъ образомъ существуетъ зависимость между общей суммой производства и суммой производства на 1 рабочаго, хотя и здѣсь пропорція соблюдается далеко не въ достаточной мѣрѣ. А такъ какъ выше нами установлена зависимость измѣненій общей суммы производства заводоу отъ измѣненій цѣны и общаго состоянія промышленности, то этикъ устанавливается косвенно вліяніе этого послѣдняго фактора и на средніе размѣры производства на 1 заводъ и на 1 рабочаго.

Менѣе очевидно вліяніе общаго состоянія промышленности на средніе размѣры заводоу по числу занятыхъ на нихъ рабочихъ. Но и здѣсь несомнѣнно, что въ тѣхъ случаяхъ, когда улучшеніе въ состояніи промышленности бываетъ прочно, и если оно не выливается въ формѣ усиленнаго строительства новыхъ лѣсопильныхъ заводоу, то среднее на 1 заводъ число рабочихъ обпаруживаетъ тенденцію роста.

## X.

Мы видѣли, что въ теченіе разсматриваемаго десятилѣтія общіе размѣры лѣсообрабатывающей промышленности Архангельской губ. росли, хотя и не такъ быстро, какъ въ теченіе послѣднихъ лѣтъ XIX-го вѣка. Но этотъ ростъ былъ далеко не одинаковъ въ различныхъ частяхъ губерніи. Порой мы наблюдаемъ для отдѣльнаго уѣзда даже не ростъ, а упадокъ. Если сравнивать по уѣздамъ средніе годовыя по пятилѣтіямъ (1902—1906 и 1907—1911 г.г.) число заводоу, общаго числа занятыхъ на нихъ рабочихъ и общей же суммы производства (въ рубляхъ), то мы получимъ слѣдующіе итоги измѣненій за десятилѣтіе 1902—1911 г.г. для различныхъ уѣздовъ губерніи (приводимъ эти итоги въ переводѣ на проценты):

	Число заводоу.	Число рабочихъ.	Сумма произв.
Архангельскій уѣздъ .	+16.1	+26.5	+ 56.8
Пинежскій " .	-10.7	+75.0	+ 0.9
Мезенскій " .	+0.	- 0.9	- 54.1
Вочорскій " .	-37.5	+25.1	+121.7
Онежскій " .	+66.7	+18.6	+ 35.6
Кемскій " .	-18.9	+12.7	+ 31.5
Александровскій " .	- 20.0	-27.3	- 0.5
Итого по губерніи .	+ 4.2	+20.6	+ 48.6

Эти варіаціи направленія и темпа измѣненій, несомнѣнно, имѣютъ свои причины, коренящіяся въ особыхъ условіяхъ, въ которыхъ приходится жить и развиваться лѣсообрабатывающей промышленности въ различныхъ районахъ губерніи.

И чтобы объяснить эти варіаціи, намъ придется прежде всего ознакомиться съ размѣрами лѣсныхъ запасовъ въ районахъ, обслуживаемыхъ заводами соответствующихъ уѣздовъ. Ибо, если, какъ мы отмѣтили выше, возможнымъ размѣрамъ отдѣльныхъ лѣсопильныхъ заводоу поставлены опредѣленные границы (въ сторону maximum'a) количествомъ лѣсовъ, примыкающихъ къ той рѣкѣ, на которой данный заводъ расположенъ, то общимъ размѣрамъ всѣхъ лѣсопильныхъ заводоу данной области поставлена соответствующая граница общимъ же ко-

личествомъ лѣсовъ, находящихся на прилегающихъ къ воднымъ артеріямъ этой области земляхъ.

Каковы же размѣры той лѣсной площади, которая поставяетъ матеріалъ для работы Архангельскихъ лѣсопильныхъ заводовъ?

Матеріалъ для своей работы эти заводы получаютъ, главнымъ образомъ, изъ казенныхъ лѣсныхъ дачъ Архангельской и Вологодской губерній. Отсюда идетъ почти  $\frac{3}{4}$  всего подвергаемаго обработкѣ на лѣсопильныхъ заводахъ Архангельской губерніи лѣса. Остальной лѣсъ, — около  $\frac{1}{4}$  всего количества, — поставяется изъ казенныхъ дачъ Олонецкой губ., изъ частныхъ лѣсовъ южной части Вологодской губ. и изъ Финляндіи. Изъ всѣхъ этихъ районовъ данныя о количествѣ лѣсныхъ запасовъ, расположенныхъ на земляхъ, прилегающихъ къ рѣкамъ Бѣлаго моря и Ледовитаго океана, имѣются только для казенныхъ лѣсовъ Архангельской и Вологодской губ. Сводка данныхъ объ этихъ лѣсахъ приведена въ уже цитированномъ „Отчетѣ по командировкѣ 1910 г.“ директора лѣсного департамента г. Кублицкаго-Шотухъ и вице-инспектора корнуса лѣсныхъ г. Назарова <sup>1)</sup>. Изъ нея видно, что въ этихъ губерніяхъ площадь казенныхъ лѣсовъ „по бассейнамъ рѣкъ, а стѣдовательно, и по соответствующимъ лѣснымъ рынкамъ экспорта“ распределялась такимъ образомъ:

	Лѣсная площадь въ десятинахъ:		
	Арханг. губ.	Вологод. губ.	Итого
Архангельскъ . . . . .	5.500.525,6	14.684.496	20.185.021,6
Мезень . . . . .	7.439.403,3	2.777.548	10.216.951,3
Устье Печоры . . . . .	8.314.065,7	5.087.372	14.282.337,7
Онега . . . . .	1.991.670,8	—	1.991.670,8
Запад. порты Бѣл. моря	6.428.671,4	—	6.428.671,4
Кола . . . . .	1.042.987,2	—	1.042.987,2
Петерб. и Волж. рынки .	—	3.257.021	3.257.021,0
<b>Итого .</b>	<b>30.718.214,1</b>	<b>26.686.437</b>	<b>57.404.651,1</b>

Но изъ этихъ лѣсовъ, какъ сказано, поставяется только около  $\frac{3}{4}$  всего пужаго для работы лѣсопильныхъ заводовъ Архангельской губ. матеріала. Заводамъ Западнаго побережья Бѣлаго моря и Онежскаго и Архангельскаго уѣздовъ казеннаго лѣса изъ дачъ Архангельской и Вологодской губ. не хватало. Процентъ нехватки былъ равенъ на Западномъ побережьѣ—31%, въ Онежскомъ у.—23% и въ Архангельскомъ у.—28% общей потребности заводовъ въ лѣсномъ матеріалѣ. Эта нехватка пополюлась въ Онеж. у.—изъ лѣсовъ Олонецкой губ., на Западномъ побережьѣ—изъ лѣсовъ Финляндіи, въ Архангельскомъ у. изъ частновладѣльческихъ лѣсовъ Вологодской губерніи. На Западномъ побережьѣ и въ Онежскомъ у. эта нехватка пополюлась, приблизительно, полностью; по крайней мѣрѣ, авторы цитированнаго „Отчета“ только объ Архангельскомъ у. говорятъ о недостаткѣ лѣса, какъ причинѣ возможной „неполной производительности лѣсопильныхъ заводовъ“ <sup>2)</sup>.

Если мы примемъ, что заводы Западнаго побережья Бѣлаго моря и Онежскаго у. пополюютъ всю недостаю, а заводы Архангельскаго у.—половину не изъ казенныхъ лѣсовъ Архангельской и Вологодской губерній, и что количество десятингъ лѣсной площади, примыкаю-

<sup>1)</sup> „Ежегод. Лѣсн. Департ. за 1910 г.“ т. 1, стр. 314.

<sup>2)</sup> Тамъ же стр. 332—333.

щихъ къ рѣкамъ Архангельской губерніи, по почему-либо повозедшихъ въ подсчетъ приведенной выше таблицы, соответствують проценту доставляемыхъ изъ этихъ лѣсовъ матеріаловъ (хотя это послѣднее допущеніе не точно, ибо качество лѣсовъ въ различныхъ районахъ области, какъ мы это увидимъ ниже, далеко не одинаково), то общая площадь лѣсовъ, поставляющихъ матеріалы для работы лѣсопильныхъ заводовъ Архангельской губ., выразится слѣдующими цифрами:

Архангельскъ . . . . .	23.471,7 тыс. десят.	Западные порты Вѣлаго моря . . . . .	9.310,8 тыс. д.
Мезень . . . . .	10.217,0 " "	Кола . . . . .	1.043,0 " "
Печора . . . . .	14.282,3 " "		
Онега . . . . .	2.586,6 " "	Итого . . . . .	60.917,4 " "

Въ соответствующихъ районахъ губерніи число лѣсопильныхъ заводовъ и рамъ, которыми они работали въ 1909 г., было слѣдующее <sup>1)</sup>:

	Число заводовъ	Число рамъ
Архангельскъ . . . . .	21	94
Мезень . . . . .	2	8
Печора . . . . .	1	10
Онега . . . . .	3	11
Запад. порты Вѣлаго моря . . . . .	9	37
Кола . . . . .	1	1
Итого . . . . .	37	161

На основаніи этихъ данныхъ мы легко можемъ установить размѣры лѣсной площади (въ тыс. дес.) на 1 заводъ и на 1 раму (въ первой половинѣ приводимой ниже таблицы среднія высчитаны на основаніи однихъ данныхъ о количествѣ казенныхъ лѣсовъ въ Арх. и Волог. губ., безъ той ихъ части, которая обслуживаетъ Петербургскій и Волжскій рынки; во второй—въ эти среднія введена поправка, подобная сдѣланной выше, въ таблицѣ объ общихъ размѣрахъ лѣсной площади, обслуживающей лѣсопильные заводы Арх. губ. <sup>2)</sup>).

<sup>1)</sup> Тамъ же, стр. 318. Мы пользуемся въ данномъ случаѣ данными „Ежегод. Лѣсоп. Департ.“, а не „Обзоръ Архангельской губ.“, потому что въ послѣднихъ группировка заводовъ идетъ по уѣздамъ, а не портовымъ цотрамъ (что, порою, не совпадаетъ) и затѣмъ потому, что въ нихъ не дается данныхъ о числѣ рамъ по уѣздамъ. Нельзя не отмѣтить, что данныя „Обзоръ“ въ данномъ случаѣ расходятся съ приведенными въ текстѣ данными „Ежегодника“. Первые въ 1909 г. считали въ Архангельской губерніи 36 (а по 37) лѣсоп. заводовъ, работавшихъ на 182 (а по 161) рамы (см. „Обзоръ“ за 1909 г., стр. 43). Чтобы линіи разъ показать, съ какого рода статистическими данными приходится имѣть дѣло человѣку, интересующемуся лѣсообрабатывающей промышленностью Сѣвера, отмѣтимъ, что, приводя эти столь разнличныя цифры числа рамъ и „Ежегод.“, и „Обзоръ“ ссылаются, какъ на неточникъ, на то, что отъ него эти цифры получены, на данныя фабричной инспекціи Арханг. губ. Впрочемъ, возможно, что здѣсь разница вышла, благодаря различію приемовъ подсчета. Въ „Ежегодникѣ“ *общія* рамы нѣкоторыхъ заводовъ (напр. Суркова и Шергольда, бр. Поць) засчитаны за одну (на это указываютъ лѣсопромышленникъ г. Шараничъ—директоръ-распорядитель т-ва Вѣломорскихъ лѣсоп. заводовъ въ своемъ „особомъ мнѣніи“, поданномъ имъ на совѣщаніи по вопросамъ сѣверной лѣсной промышленности, засѣданномъ въ іюлѣ 1910 г. въ г. Архангельскѣ подъ предсѣдательствомъ директора лѣсного департамента г. Кубличаго-Нюгухъ; это „особое мнѣніе“ напечатано въ приложеніи къ протоколамъ совѣщанія въ „Ежегод. Лѣсоп. Деп. за 1910 г.“, т. 1, стр. 402—411; цитированное указаніе см. на стр. 407). „Обзоръ“ же могъ эти рамы считать за двѣ.

<sup>2)</sup> Г. М. Петровъ, реферировавъ въ „Извѣстіяхъ Арх. О-ва Из. Р. Сѣв.“ (№ 11 за 1912 г.) не разъ цитированную нами статью—отчетъ „Ежегод. Лѣсоп. Деп.“ о „Казенномъ лѣсномъ хозяйствѣ въ Арх. и Волог. губ.“, дѣлаетъ (на стр. 482) расчеты объ отношеніи лѣсной площади къ числу заводовъ, при чемъ, у него получается (этотъ расчетъ произведенъ самимъ г. М. Петровымъ, ибо въ „Ежегод.“ среднія не выведены), что въ Арханг. и Волог. губ., впріемъ въ области, обслуживающей сѣверные порты, 1 заводъ приходится на 1,0 мил. дес. лѣсной площади. Наши данныя отли-

	На 1 за- водъ.	На 1 раму.	На 1 за- водъ.	На 1 раму.
Архангельскъ . . . . .	961,2	214,7	1.117,7	240,7
Мезень . . . . .	5.108,5	1.277,1	5.108,5	1.277,1
Печора . . . . .	14.282,3	1.428,2	14.282,3	1.428,2
Онега . . . . .	663,9	181,1	862,2	235,2
Западные порты В.Вл. м	714,3	173,7	1.085,2	261,7
Кола . . . . .	1.043,0	1.043,0	1.043,0	1.043,0
Итого по губерніи . .	1.463,5	336,3	1.846,4	372,2

Какъ велики эти цифры, мы увидимъ, сравнивъ ихъ съ данными о количествѣ десятирубльска на 1 заводъ въ смежныхъ съ Архангельской губерніей Финляндіи, Норвегіи и Швеціи <sup>1)</sup>.

	Чѣсная площ. въ мл. дес.	Число лѣсо- пильныхъ заводовъ.	1 заводъ приход. на тыс. дес.
Швеція . . . . .	18,3	1.175	15,6
Норвегія . . . . .	6,1	309	19,7
Финляндія . . . . .	13,5	527	25,6

Т. е. площадь лѣсовъ, приходившаяся на 1 заводъ у насъ—на Русскомъ Сѣверѣ—больше соответствующей площади Швеціи—въ 106 Норвегіи—въ 84 и Финляндіи—въ 64 раза! И чтобы сравнить эти среднія на 1 заводъ площади лѣсовъ со Швеціей—въ Архангельской и Вологодской губ. надо построить 3.885 лѣсон. заводовъ, съ Норвегіей—3.108, съ Финляндіей—2.368.

Правда, эти цифры придется значительно понизить, если учесть различіе размѣровъ лѣсопильныхъ заводовъ въ Арханг. губ., съ одной стороны, и въ Швеціи, Норвегіи и Финляндіи, съ другой; какъ видно изъ приведенныхъ выше—въ главѣ VII—данныхъ, средняя на 1 заводъ сумма производства (по стоимости) для заводовъ Архангельской губ. выше таковой Швеціи въ 5,5 раза, Финляндіи—въ 4,8 раза (эти данныя относятся къ 1897—1898 г.г.). Но и учтя это обстоятельство, все же придется признать, что до того отношенія числа заводовъ и площади лѣсовъ, какое мы имѣемъ въ Швеціи, Норвегіи и Финляндіи, Русскому Сѣверу далеко.

чаются отъ этой цифры не только тамъ, гдѣ нами введенъ рядъ дополненій въ данныя „Ежегодника“ (т. е. во второй половинѣ только что приведенной таблицы), но и въ первой, гдѣ лѣсная площадь нами берется та же, что и ваятая г. М. Петровымъ. Происходитъ это разкорѣчіе оттого, что г. М. Петровъ высчитываетъ эту среднюю, полагая, что данная лѣсная площадь (т. е. казенные лѣса Арх. и Волг. губ., за исключеніемъ той части ихъ, которая работаетъ на Петербургскій и Волжскій рынки) поставляется матеріалъ не только для работы 37 принимаемыхъ и нами въ расчетъ лѣсопильныхъ заводовъ, но и 16 лѣсон. зав. (съ 34 рамами) Волг. губ. Но эти 16 лѣсопильныхъ заводовъ, какъ изготовляющие товаръ или на лѣснотный рынокъ или для отправки на Петербургскій портъ („Ежегод.“, стр. 363), едва ли должны быть приняты во вниманіе при нашемъ расчетѣ. По крайней мѣрѣ, „Ежегод.“ вполне опредѣленно указываетъ (на стр. 318), что „лѣсная площадь Арх. и Волг. губ. около 54 мил. дес. (за исключеніемъ 3 мил. дес., работающихъ на Волжскій и Петербургскій рынки) обслуживается въ настоящее время 37 лѣсопильными заводами съ 161 пильной рамой“. Очевидно, что 16 лѣсопильныхъ заводовъ Вологодской губ., учтенныхъ г. М. Петровымъ, соответствуютъ упомянутымъ 3 мил. дес., которыя г. Петровымъ изъ подсчета выкинуты. Къ такому же выводу приводитъ насъ анализъ цифръ предложенія лѣсного матеріала изъ казенныхъ лѣсныхъ дачъ и спроса на него (тамъ же, стр. 326—333). Это заставляетъ насъ полагать, что нашъ расчетъ болѣе правдивъ, чѣмъ расчетъ г. Петрова. Хотя надо оговориться—эта неточность расчета г. М. Петрова отнюдь не дѣлаетъ его выводы неправильными. Наоборотъ, вводимая нами цифровыя поправки во многомъ только усиливаетъ ихъ.

<sup>1)</sup> „Ежегод.“, стр. 364.

Что же касается до различныхъ частей Архангельской губ., то наибольшее количество десятинъ лѣса на 1 заводъ приходится въ Печорскомъ у. (14.3 мил. дес.); за нимъ идетъ Мезенскій у. (съ 5.1 мил. дес. на 1 заводъ). Значительно уступаютъ имъ остальные части губернии, гдѣ среднее на 1 заводъ количество лѣсовъ колеблется около 1 милл. десят.

Немного иное расположеніе будетъ при расчетѣ на 1 раму. Тогда такъ же, какъ и при расчетѣ на 1 заводъ, наибольшее количество десятинъ на 1 раму падаетъ въ Печорскомъ краѣ (1.4 мил. дес.) и Мезенскомъ у. (1.3 мил. дес.), т. е. во всей крайней восточной части губернии. Слѣдомъ за ними и только слегка отставая отъ нихъ, идетъ крайній сѣверо-западный районъ разматриваемой области—Кольскій, гдѣ на 1 раму падаетъ 1.0 мил. дес. лѣсной площади. Все это районы со слабо развитой—даже на тѣснѣй масштаб—лѣсообрабатывающей промышленностью.

Совершенно иную картину представляютъ остальные районы губернии, прилегающіе къ Бѣлому морю и составляющіе центр разматриваемой области. Тамъ число десятинъ лѣса, приходящееся на 1 раму, въ 4—5 разъ меньше соответствующихъ цифръ окраинныхъ частей области, будучи приблизительно одинаковымъ для всѣхъ этихъ районовъ: 251,7 тыс. дес. для западнаго побережья Бѣлаго моря, 249.7 тыс. дес. для Арханг. у. и 235.2 тыс. дес. для Онежскаго уѣзда.

Но ограничиваться установленіемъ количества десятинъ лѣсной площади, приходящейся на 1 заводъ или на 1 пильную раму, нельзя, ибо *качества* лѣсовъ могутъ,—а при колоссальной обширности области, составляющей матеріалъ для работы лѣсопильныхъ заводовъ Архангельской губернии, неизбежно должны—быть отличными въ различныхъ частяхъ губернии. При различіи же качества лѣса отношенія количества десятинъ лѣсной площади говорятъ далеко не все.

Нѣкоторые данныя о качествахъ лѣсовъ въ интересующей насъ области имѣются все въ томъ же „Отчетѣ“ г.г. Кублицкаго-Шотухъ и Назарова. Эти данныя касаются казенныхъ лѣсовъ Арх. и Волог. губ. Изъ нихъ видно, что далеко не во всѣхъ районахъ разматриваемой области одинаковый процентъ лѣсной площади приходится подъ лѣсныя насажденія, квалифицируемыя, какъ „непригодныя для возвращенія иловочнаго лѣса“, т. е. того лѣса, который до сихъ поръ почти исключительно одиель обрабатывается лѣсопильными заводами Архангельской губ. Этотъ процентъ въ различныхъ частяхъ области мѣнялся такъ <sup>1)</sup>:

Архангельскъ . . . . .	43.6	Западные порты Бѣлаго моря . . . . .	22.6	
Мезень . . . . .	57.1		Кола . . . . .	70.4
Печора . . . . .	59.0		Вся область . . . . .	
Онега . . . . .	44.3			

Этотъ процентъ высчитанъ нами не по отношенію ко всей площади казенныхъ лѣсовъ Арханг. и Вологод. губ., а только къ изслѣдованной части ея. Эта послѣдняя часть составляетъ 48% всей площади казенныхъ лѣсовъ этихъ губерній, но въ различныхъ частяхъ ихъ этотъ процентъ колеблется очень сильно. Лучше всего обследованы лѣса, обслуживающіе Архангельскіе заводы (90%); затѣмъ идутъ Онежскіе (42%) и Мезенскіе (25%). Всего хуже обстоитъ дѣло на Печорѣ (14%),

<sup>1)</sup> Таблица составлена по даннымъ, приводимымъ на стр. 338 „Ежегод. Лѣсн. Департам.“.

на Западномъ побережьи Бѣлаго моря (12%) и въ Кольскомъ районѣ (9%). Если мы вспомнимъ, что обычно въ первую голову изслѣдуются лучшіе лѣса, то поймемъ, что въ дѣйствительности проценты, относительно плохихъ лѣсовъ будутъ еще выше на окраинахъ—на востокѣ, въ Печорскомъ и Мезенскомъ районахъ, и на сѣверо-западѣ, въ Кольскомъ районѣ (повысится онъ также и на Западномъ побережьи Бѣлаго моря, но такъ какъ онъ въ данное время чрезвычайно низокъ, то и при повышеніи онъ едва-ли будетъ больше таковыхъ). Архангельскаго и Онежскаго районѣ). Подтвержденію этому мы пойдемъ въ данныхъ, собранныхъ особой экспедиціей по изслѣдованію лѣсовъ бассейна р. Печоры<sup>1)</sup>, относящихся къ болѣе новому времени и охватывающихъ много большій районъ (а именно 5.5 мил. дес.), чѣмъ тотъ, для котораго вычисленъ приведенный выше процентъ (2.2 мил. дес.). И вотъ, на основаніи этихъ данныхъ мы можемъ установить, что процентъ площади лѣсовъ безъ пиловочнаго лѣса равонъ 80.9%!

Но и это не все: на тѣхъ площадяхъ, которыя официально считались пригодными для возвращенія пиловочнаго лѣса<sup>2)</sup>, запасы этого послѣдняго были далеко не одинаковы, а именно, въ различныхъ районахъ интересующей насъ области на 1.000 десят. лѣсной площади, „пригодной для возвращенія пиловочнаго лѣса“.—запасы пиловочныхъ бревенъ (въ тыс. шт.) были таковы:

Архангельскъ . . . . .	10.7 тыс. шт.	Запад. порты Бѣлаго моря . . .	7.5
Мезень . . . . .	8.0 „ „	Кола . . . . .	3.0
Печора . . . . .	4.0 „ „		
Онега . . . . .	6.2 „ „	Вся область . . . . .	9.7

Т. е. въ двухъ окраинныхъ районахъ—въ Печорскомъ и Кольскомъ—помимо того, что тамъ чрезвычайно великъ процентъ лѣсовъ, совершенно непригодныхъ для возвращенія наиболѣе нужнаго для лѣсопильныхъ заводовъ пиловочнаго лѣса, и на тѣхъ площадяхъ, которыя признаны пригодными для возвращенія этого лѣса, запасы пиловочныхъ бревенъ въ 2<sup>1</sup>—3 раза меньше среднихъ для всей области.

Въ виду всего этого, прѣтъ ничего удивительнаго въ томъ, что средний годичный отпускъ пиловочныхъ бревенъ на 1.000 дес. всѣхъ казенныхъ лѣсовъ, считая, понятнo, только „изслѣдованные или устроенные“, колебался очень сильно:

Архангельскъ . . . . .	83.7 шт.	Западн. порты Бѣл. моря . . .	82.0
Мезень . . . . .	57.5 „	Кола . . . . .	28.6
Печора <sup>2)</sup> . . . . .	20.7 „		
Онега . . . . .	83.0 „	Вся область . . . . .	75.0

Все это вынуждаетъ, помимо выясненія среднихъ размѣровъ лѣсной площади, приходящейся на 1 заводъ или 1 пильную раму, попытаться установить и средніе на 1 заводъ и 1 раму размѣры *ежегоднаго поступленія на рынокъ пиловочныхъ бревенъ*.

Общій ежегодный отпускъ пиловочныхъ бревенъ въ Арханг. и Вологод. губ., если считать, что выведенныя выше среднія вѣрны для всей лѣсной площади, поставляющей матеріалъ для работы лѣсопильныхъ заводовъ Архангельской губ., т. е. дѣлая допущеніе, несомнѣнно, повышающее размѣры нормальнаго отпуска, выразится по районамъ области въ слѣдующихъ цифрахъ:

<sup>1)</sup> „Краткій очеркъ лѣсовъ Печорскаго края“. „Ежегод. Лѣсн. Деп. за 1910 г.“, т. 1, стр. 257—280; интересующія насъ свѣдѣнія—на стр. 272—273.

<sup>2)</sup> По даннымъ лѣсоустройственной экспедиціи среднія для Печорскаго у. надо понизить въ предыдущей таблицѣ—до 3.6 тыс. бревенъ и въ данной—до 14.8 бревенъ.

Архангельскъ . . . . .	1,064,6 тыс. шт.	Западные порта Вѣл. моря . . . . .	764.0
Мезень . . . . .	594,0 " "	Кола . . . . .	27.7
Печора . . . . .	295,6 " "		
Онега . . . . .	214,9 " "		
		Вся область . . . . .	3.860.8

Если мы, основываясь на этихъ данныхъ, точность которыхъ,—если это еще нужно оговаривать,—очень приближительна, попробуемъ установить, какое количество ежегоднаго отпуска пиловочныхъ бревенъ (въ тыс. шт.) приходится на 1 заводъ и на 1 пильную раму, то получимъ для различныхъ районовъ области слѣдующія цифры:

	На 1 заводъ.	На 1 раму.
Архангельскъ . . . . .	93.6	20.9
Мезень . . . . .	207.0	74.3
Печора . . . . .	295.6	20.6
Онега . . . . .	71.6	19.5
Запад. порта Вѣл. моря . . . . .	83.9	20.7
Кола . . . . .	27.7	27.7
Вся область . . . . .	104.8	24.0

Изъ этой таблицы мы видимъ, что наиболѣе слабо развита лѣсообрабатывающая промышленность въ Мезенскомъ у. (74.3 тыс. бревенъ на 1 раму); за нимъ идетъ Печорскій у. (29.6 тыс. бревенъ) и Кольскій районъ (27.7 тыс. бр.) Въ районахъ, гдѣ лѣсообрабатывающая промышленность наиболѣе развита—Архангельскомъ, Онежскомъ и Западномъ Поморьѣ—ежегодный отпускъ пиловочныхъ бревенъ колеблется отъ 20.0 тыс. шт. до 19.5.

Если мы эти послѣднія данные будемъ сопоставлять съ приведенною выше (въ началѣ настоящей главы) сводкою данныхъ объ итогахъ развитія лѣсообрабатывающей промышленности Архангельской губ. за десятилѣтје 1902—1911 г.г., то увидимъ, что, наряду съ несомнѣнною зависимою направленія и темпа измѣненій размѣровъ промышленности отъ наличныхъ лѣсныхъ запасовъ, на эти измѣненія оказывали вліяніе и другіе факторы.

Такъ, если на усиленный ростъ промышленности въ Печорскомъ краѣ, несомнѣнно, повліяло то обстоятельство, что лѣсопильные заводы здѣсь работали только первое десятилѣтје, если въ уѣздахъ: Архангельскомъ, Котскомъ и Онежскомъ отношенія измѣненій, въ общемъ, соответствуютъ размѣрамъ годичнаго отпуска, то объяснять имъ измѣненія лѣсообрабатывающей промышленности въ Мезенскомъ у. и Кольскомъ районѣ нельзя.

Въ первомъ мы имѣемъ налицо наибольшія для всей области цифры годичнаго отпуска пиловочныхъ бревенъ: кромѣ того—далний районъ является единственнымъ во всей области, въ которомъ предложение этого сорта бревенъ съ однихъ только казенныхъ земель превышало чуть ли не вдвое спросъ на нихъ. Слѣдовательно, съ этой стороны были налицо все послышки къ много болѣе сильному развитію промышленности. Были и водные пути, правда, часто недостаточны обильные воды, но едва ли побивающіе рекорды въ этой области по сравненію съ водными путями другихъ районовъ. Пѣкоторое объясненіе слабого развитія промышленности въ этомъ районѣ даетъ въ своемъ, уже цитированномъ намъ „особомъ мѣстѣ“ лѣсопромышленникъ г. Шарвингъ, указывающій на чрезвычайную малочисленность населенія въ верхнемъ теченіи р. Мезени, малочисленность, препятствующую успѣшной заготовкѣ лѣса<sup>1)</sup>. Эта причина дѣйствовала, понятно, и въ

<sup>1)</sup> „Ежегд. Лѣсн. Ден. за 1910 г.“, т. 1, стр. 410—411.

другихъ районахъ области, ибо и Архангельская и Вологодская губернии отличаются своей малонаселенностью, но въ окраинныхъ районахъ дѣйствіе ея сказывалось, несомнѣнно, много сильнѣе.

Что же касается до упадка лѣсообрабатывающей промышленности въ Кольскомъ районѣ, т. е. той части Александровскаго уѣзда, которая работаетъ на Кольскій экспортный рынокъ, гдѣ количество предлагаемаго къ продажѣ пиловочнаго лѣса во всякомъ случаѣ отнюдь не наименьшее, то опъ, повидимому, является результатомъ взаимодействія цѣлаго ряда факторовъ. Малочисленность населенія и чрезвычайно слабое развитіе водныхъ путей, къ тому же обильныхъ порогами, затрудняющее доставку къ заводу пужнаго количества лѣса изъ внутреннихъ частей полуострова (это обстоятельство повліяло также на развитіе лѣсообрабатывающей промышленности въ западной части Поморья, обусловивъ тамъ процентъ прироста пизцій, чѣмъ въ Онежскомъ у.), съ одной стороны, доминирующая роль въ экономической жизни края морскихъ—рыбныхъ и звѣрныхъ—промысловъ, вызывающая отливъ всѣхъ силъ и капиталовъ какъ мѣстныхъ, такъ и приходящихъ извнѣ, именно, въ эту послѣднюю область, съ другой—были этими факторами.

## XI.

Въ заключеніе ко всему сказанному выше нельзя не остановиться, хотя бы вкратцѣ, на выводахъ той статьи „Ежегод. Лѣсн. Департ. за 1910 г.“ (Кублицкій—Шотухъ и Назаровъ: „Казенное лѣсное хозяйство въ Арх. и Вол. губ.“) цифровыми, данными которой мы неоднократно пользовались.

Ея заключительный аккордъ, содержащій въ себѣ правильную мысль, даетъ право ждать отъ авторовъ опредѣленной широты въ трактовкѣ вопроса.

„Цельзя забывать пишуть они, что тѣ или другіе пріемы лѣсного хозяйства зависятъ отъ наличности опредѣленныхъ экономическихъ условий, а не наоборотъ“.<sup>1)</sup>

Въ виду этого, мы вправѣ были бы полагать, что вопросъ о способахъ веденія казеннаго лѣсного хозяйства на Русскомъ Сѣверѣ (а мы уже указывали, какую роль играетъ здѣсь казна) авторы будутъ трактовать съ точки зрѣнія наличныхъ экономическихъ условий жизни и развитія края.

Но мы только напрасно потратили бы время, если бы стали искать хотя бы слѣдовъ этой точки зрѣнія въ текстѣ статьи. Экономическая жизнь края, вліяніе ея на развитіе лѣсного хозяйства и обратное воздѣйствіе послѣдняго на первую,—все это вопросы, которыми авторы, очевидно, и не пытались задаваться. Заключительный аккордъ такъ и остался только аккордомъ, не развившимся хотя бы даже въ примитивную гамму... Чѣмъ то вредѣ красивой вишетки въ концѣ статьи—не больше.

Все остальное время авторы трактуютъ вопросъ съ болѣе чѣмъ узкой точки зрѣнія. Для нихъ казенные лѣса Сѣвера—только объектъ извлеченія въ возможно болѣе близкомъ будущемъ возможно большихъ доходовъ. И путь къ этому они видятъ только одинъ—увеличеніе ежегоднаго отпуска лѣса на продажу.

<sup>1)</sup> Стр. 378.



О какихъ-либо серьезныхъ перемѣнахъ въ методахъ веденія лѣсного хозяйства почти нѣтъ и рѣчи. Вопросы о меліораціи, о борьбѣ съ пастушаніемъ болотъ, съ лѣсными пожарами, вреднымъ влияніемъ сухостоя, даже объ уничтоженіи или хотя бы ограниченіи выборочной вырубки, какъ извѣстно, понижающей качество лѣсовъ,—если и поднимаются, то только на парѣ послѣднихъ страницъ, да и то въ почти неизмѣнномъ сочетаніи съ той или иной частицей отрицанія.

Интенсификація эксплуатаціи наличныхъ лѣсныхъ запасовъ („использованіе пройденныхъ уже рубкою участковъ вторично, при условіи выборки крупномѣрныхъ деревьевъ, оставленныхъ въ свое время лѣсопромышленниками на корги“<sup>1)</sup>, и использование же „крупномѣрныхъ деревьевъ, превышающихъ ихъ предѣльные размѣры, установленные при опредѣленіи оборота хозяйства въ отдаленныхъ очередяхъ рубокъ—виѣ очередного 20-ти лѣтія“<sup>1)</sup>), хотя бы эта интенсификація во многомъ походила на полухищническое расхищеніе вѣкамъ накопленныхъ лѣсныхъ богатствъ, во имя сегодняшнихъ доходовъ подрывающее лѣсное хозяйство близкаго будущаго (а именно, къ этому ведетъ второе изъ только что процитированныхъ пожеланій), съ одной стороны,—болѣе точный учетъ отпускаемаго лѣса („учетъ по нямя“<sup>2)</sup>), съ другой—вотъ единственные конкретныя пожеланія официальныхъ авторовъ, поскольку они трактуютъ вопросъ въ предѣлахъ своего вѣдомства (указанія же на слабое развитіе путей сообщенія и малонаселенность края, выходя изъ этихъ предѣловъ, посятъ къ тому же чисто платоническій характеръ).

Но вѣдь если обширныя затраты на меліорацію и т. д., когда нѣтъ налицо достаточнаго и разнообразнаго спроса на лѣсъ, могутъ быть вредны, съ точки зрѣнія экономической жизни страны, то еще больше можетъ быть вредна экстенсивная вырубка лѣсовъ, когда спросъ возрастаетъ въ такой мѣрѣ, что данныя приемы лѣсного хозяйства оказываются устарѣвшими. И было бы чрезвычайно ошибочно думать, что всякій, существующій въ наши дни приемъ соответствуетъ „экономическимъ условіямъ“ только потому, что онъ существуетъ. Онъ, несомнѣнно, соответствовалъ когда-то, въ періодъ своего возникновенія, существовавшимъ тогда экономическимъ условіямъ, но эти условія могли измѣниться.

Слѣдовательно, мало сказать о связи приемовъ лѣсного хозяйства съ экономическими условіями. Надо еще и доказать, что *данныя* экономическія условія требуютъ, именно, *данныхъ* приемовъ веденія лѣсного хозяйства, что послѣдніе наиболѣе отвѣчаютъ потребностямъ экономического развитія края.

По этихъ доказательствахъ мы не найдемъ въ данной статьѣ...

А экономическое развитіе края идетъ своей дорогой. Набросанная нами картина развитія одной области промышленности въ теченіе одного десятилѣтія, думамъ, достаточно ясно показываетъ, какъ быстро идутъ измѣненія. Создаются совершенно новыя формы экономическихъ отношеній. Обиліе всякихъ комиссій, совѣщаній и проектовъ показываетъ,

1) Тамъ же, стр. 347—348.

какъ насущно требуетъ жизни согласованія нарождающагося поваго съ остающимся старымъ. Но для этого согласованія прежде всего необходимо отчетливое знаніе происходящаго, знаніе, немислимое безъ достаточно полнаго и точнаго статистическаго учета дѣйствительности.

И здѣсь намъ приходится кончить тѣмъ, съ чего мы начали—укажемъ на полнѣйшее несоотвѣтствіе фактической дѣйствительности тѣмъ требованіямъ, которыя къ ней предъявляетъ жизнь.

Б. Николаевскій.

## Къ исторіи вопроса о камско-печорскомъ торговомъ пути.

Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ \*) признала возможнымъ разрѣшить сооруженіе Обь-Вѣломорской и Камско-Печорской линій.

О громаднѣйшемъ значеніи Обь-Вѣломорской желѣзной дороги—значеніи, въ полномъ смыслѣ этого слова, мировомъ—не можетъ быть и рѣчи.

Но для насъ, т. е. для Западнаго Урала и для при-Камья, непосредственно ближайшій интересъ представляетъ камско-печорскій путь.

Путь этотъ долженъ соединить два громадныя бассейна двухъ большихъ рѣкъ восточныхъ пустынь Европейской Россіи.

Рѣки эти: Кама и Печора.

Кама, впадающая черезъ Волгу въ Каспійское море, представляетъ изъ себя вмѣстѣ съ послѣдней громадную водную артерію, соединяющую весь сѣверо-востокъ Россіи съ югомъ. Кама—это извѣстный—исторически установленнѣйшій—водный путь. Менѣе извѣстной и менѣе изслѣдованной является другая рѣка—Печора.

Хотя Печора, какъ самая главная рѣка сѣверо-востока Россіи, давно занимала вниманіе ученыхъ, но окончательно изслѣдованной считать ее нельзя. По тѣмъ даннымъ, какія имѣются въ географической и специальной по судоходству литературѣ, рѣка эта въ краткихъ чертахъ можетъ быть описана слѣдующимъ образомъ.

Печора беретъ свое начало на западномъ склонѣ Урала, откуда и течетъ первоначально на юго-западъ—до такъ называемой „Якшинской“ пристани. Здѣсь она круто поворачиваетъ на сѣверъ и, пересѣкая полярный кругъ, впадаетъ въ Ледовитый океанъ, проходя такимъ образомъ пространство до 2 тыс. вер. Ширина Печоры противъ Якшинской пристани—100 саж. По впаденіи р. Плыча, русло Печоры ушаряется и около с. Троицкаго доходитъ до 200 с., а далѣе—противъ с. Усть-Цыльмы—до 2 в. Обширная дельта Печоры имѣетъ длину 200 в. Теченіе верхней Печоры при межennemъ горизонтѣ имѣетъ скорость—5 вер. въ часъ. На второмъ участкѣ (Большая Печора) скорость значительно уменьшается. Общее паденіе воды р. Печоры представляется въ слѣдующемъ видѣ: истокъ ея находится на абсолютной высотѣ 2.196 фут. надъ уровнемъ моря. На первыхъ же 400 вер. паденіе ея составляетъ 4,1 фут. на вер. Въ нижней части паденіе равняется—9,972 фут.

\*) Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ—постоянное учрежденіе при желѣзнодорожномъ департаментѣ Мин. Финанс.

Питается многоводная Печора черезъ свои притоки преимущественно водами сѣвернаго Урала. Принимая массу послѣднихъ съ правой и лѣвой стороны, Печора при большой дѣлнѣ и крутыхъ поворотахъ захватываетъ своимъ бассейномъ огромную площадь въ 289,535 квадр. верстѣ.

Благодаря этому послѣднему, создается благопріятная комбинація водныхъ артерій, принадлежащихъ, съ одной стороны, печорскому бассейну, а съ другой—прилежащихъ соедѣннымъ рѣчнымъ системамъ.

Собственно камско-печорскій водораздѣлъ занимаетъ собою сѣверную часть Чердынскаго уѣзда Пермской губерніи. Но восточная граница водораздѣла находится какъ разъ въ той точкѣ сѣвернаго Урала, гдѣ на другомъ—восточномъ склонѣ его—беруть начало рѣки обскаго бассейна. На западѣ же возвышенность камско-печорскаго водораздѣла даетъ начало одной изъ рѣкъ системы Сѣверной Двины.

Такимъ образомъ, ограничиваемая область является водораздѣльной, съ одной стороны—между Камой и Печорой: съ другой—между Камой, Печорой и системой р. Оби и, наконецъ—между системами р.р. Печоры, Камы, Оби и рѣки Вычегды.

Область эта занимаетъ приблизительно пространство въ 3.000 квадр. верстѣ и болышею частію входитъ въ предѣлы Тулванской волости, Чердынскаго уѣзда, Пермской губерніи.

Рѣки четырехъ разныхъ системъ во многихъ пунктахъ водораздѣльной области подходятъ другъ къ другу на очень близкія разстоянія. На востокъ водораздѣльной области, близъ Уральскаго хребта, верховье рѣки Умеля—притока р. Ульи,—впадающей въ Печору, находится отъ ближайшей, по прямой линіи, точки на р. Колвѣ, принадлежащей къ камской системѣ,—всего на разстояніи 10—15 верстѣ. На западной сторонѣ области водораздѣла разстояніе отъ верховья рѣчки Вогулки, принадлежащей также къ камской системѣ, до рѣчки Волостницы, впадающей непосредственно въ Печору, составляетъ по прямой линіи всего 4—5 вер. (Печорскій волокъ). На западѣ же одинъ изъ притоковъ камскаго бассейна—р. Березовка—подходитъ къ притоку р. Вычегды—Молохъ—на разстояніи всего 8 верстѣ (Бухонинъ волокъ). Здѣсь же на западѣ водораздѣла изъ одного болота Гуменца выпадаютъ двѣ Кельтмы: сѣверная и южная, изъ которыхъ первая впадаетъ въ р. Вычегду, а вторая по соединеніи съ рѣчкой Джуричь въ рѣку Каму.

Естественно, что эта благопріятная комбинація между собою водныхъ артерій, принадлежащихъ къ разнымъ рѣчнымъ системамъ, давно должна была обратить на себя вниманіе со стороны использованій ея въ цѣляхъ кратчайшихъ путей сообщенія.

Итакъ, мы увидимъ ниже, Печорскій и Бухонинъ волоки представляли собою съ давнихъ поръ пути сообщенія: по нимъ „волокли“ лодки съ рѣкъ одной системы на рѣки другой.

Если взглянуть въ самую глубь русскои исторіи, то можно видѣть, что давнымъ-давно существовали и существуютъ до сихъ поръ торговля сношенія между Камой и Печорой. По „Бухонину“ волоку существовали торговля сношенія между Средней Россіей и Сибирью.

Такимъ образомъ, область камско-печорско-двинскаго и обскаго водораздѣловъ была пунктомъ, связующимъ не только ближайшіе между собою рынки, какъ печорскій и камскій, но и рынки дальніе: европейскій и азиатскій.

Когда то, еще за предѣлами нашей исторіи, весь нашъ русскій сѣверо-востокъ былъ заселенъ угро-финскими племенами, образовавшими собою полумифическое государство подъ общимъ названіемъ „Великой Перми“.

По исландскимъ сагамъ это—Віармландъ.

По англо-саксонски—Віармось.

Для разныхъ племенъ, населяющихъ Віармію, создалось собирательное имя—„чудь“.

Эта таинственная страна съ не менѣе таинственнымъ населеніемъ славилась мѣхами и серебромъ.

Современныя археологическія находки подтверждаютъ все это съ очевидностью.

Для археологовъ сѣверо-востокъ Россіи, вообще, и, въ частности, Чердынскій край, до сихъ поръ являются неночатымъ угломъ. Здѣсь—что ни шагъ, то старина. На Колвѣ, напр., на каждомъ мысу, на каждомъ „усторожиливомъ“ мѣстечкѣ обитала когда-то „чудь“.

И здѣсь найдено, именно, много серебра: сосуды, чаши, блюда, украшенія—бриллианты, серьги и др.

Далѣе здѣсь въ большомъ количествѣ найдены серебрянныя „гривны“—это украшенія (ношенныя и шейныя)—которыя, по объясненію археологовъ, служили и мѣновыми знаками.

Но, кромѣ „гривенъ“, найдены и монеты: индо-бактрианскія, сасанидскія, византійскія и золотоордынскія. Самыя древнія монеты найдены въ Россіи, именно, здѣсь—въ Чердынскомъ уѣздѣ.

И главная масса монетъ, какъ и, вообще, находимыхъ здѣсь всѣхъ серебряныхъ предметовъ,—чисто восточнаго происхожденія.

Вопросъ о „закамскомъ серебрѣ“—вопросъ, вообще, темный въ исторіи.

На Уралѣ, какъ извѣстно, серебра нѣтъ. Это обстоятельство окончательно подтверждаетъ, что „закамское серебро“ было привозное.

Восточныя монеты и предметы восточнаго, такъ сказать, стиля указываютъ на то, что все серебро привозилось въ Великую Пермь изъ Азіи. Попадать сюда оно могло только, какъ предметъ обмѣна. Драгоценныя мѣха могли быть тѣмъ товаромъ, на который обмѣнивалось серебро.

Это „закамское серебро“ и сыграло громадную роль въ исторіи сѣверо-востока Россіи.

Прежде всего, серебро сдѣлалось предметомъ большого соблазна для сосѣдей Віарміи—со стороны запада.

На „пермское серебро“ обратили свое благосклонное вниманіе храбрые скандинавскіе викинги. Они скоро проникли въ Віармію, съ которой сначала воевали, а потомъ завели торговлю; накопецъ, даже роднились съ пермскими князьями.

Но особенно падкими оказались до „камскаго серебра“ новгородцы.

Много было пролито новгородской крови ради этого серебра...

Для насъ важенъ вопросъ, какъ проникли новгородцы въ Віармію?

Прямой путь для новгородцевъ въ Пермь—былъ по Волгѣ и Камѣ. Но путь этотъ былъ закрытъ для нихъ осѣвшею на устьѣ Камы болгарской ордой. И только захвативши весь Сѣверъ, новгородцы могли проникнуть въ Віармію черезъ „заволочье“. Пермскіе исторіки и

указываютъ на „Бухонинъ волокъ“, какъ на перевалочный пунктъ съ запада на востокъ.

Послѣдній походъ викинговъ на Біармландію помѣченъ въ скандинавскихъ сагахъ 1222 г. Между тѣмъ, подъ 1096 г. новгородской лѣтописи уже имѣется указаніе, что какой-то „ноугородецъ Гуръ Тогаровичъ посылалъ своего отрока на Печору“, въ которой „людіе же есть дань дающіе Ноугороду“.

Такимъ образомъ, нужно думать, что повгородцы проникли въ Біармію первыми. Пионерами и развѣдчиками отъ новгородцевъ были — добрые молодцы — новгородскіе ушкуйники.

Эта новгородская вольница въ своихъ набѣгахъ не осталась вдалекѣ отъ Біарміи: она появилась за Ураломъ еще за долго до похода Ермака.

Но хотя „Господинъ Великій Новгородъ“ и считалъ Великую Пермь своей волостью, но трудно допустить, что здѣсь существовало полное владѣніе, а просто были выдвинуты торговыя факторіи и мѣновыя дворы. Но такъ или иначе, а новгородцы первые проложили широкій путь для русской колонизаціи на востокъ.

Это послѣднее обстоятельство, въ связи, вообще, съ предпримчивостью новгородскаго духа, было причиной того, что новгородцы воспользовались въ Великой Перми громаднымъ вліяніемъ.

И несмотря на то, что потомъ, съ наступленіемъ московскаго періода, новгородское вліяніе на Великую Пермь закончилось, и отъ процвѣтавшаго здѣсь когда-то государства не осталось камня на камень, слѣды новгородскаго вліянія остались надолго, и сохранились до сихъ поръ.

Старина повгородская, поскольку она выразилась въ языкѣ, пѣсняхъ, обрядахъ и во всемъ житейскомъ обиходѣ, живетъ и до сихъ поръ въ Чердынскомъ краѣ.

А главное, здѣсь остался въ населеніи предпримчивый новгородскій духъ.

Эта предпримчивость потомковъ новгородскихъ ушкуйниковъ и создала новую исторію торговыхъ сношеній Чердыни съ сосѣдними областями.

Прежде всего, чердынцы исторически установили торговыя сношенія Камы съ Печорой:

Интересъ, именно, къ печорскому краю со стороны Чердыни былъ совершенно естественнымъ.

Одаренное разнообразными естественными богатствами, населеніе печорскаго края лишено самой природой предмета первой необходимости — хлѣба. Земледѣлію здѣсь, вслѣдствіе суровости климата и недоброкачества почвы, отсутствуетъ. Естественно, что хлѣбъ въ Печорскомъ краѣ всегда составлялъ и составляетъ предметъ постоянной нужды. Одинъ изслѣдователь этого края говоритъ, что голодъ тамъ есть заурядное явленіе, повторяющееся изъ года въ годъ.

И этотъ хлѣбный голодъ существуетъ рядомъ съ удачными промыслами — итицъ, звѣроловнымъ и рыбнымъ.

Но при отсутствіи рынковъ на Печорѣ могло создаться такое ненормальное положеніе, что некому продать, и некому и не за что платить.

Этотъ, именно, моментъ въ жизни Печорскаго края, т. е. нужда въ предметахъ первой необходимости, и — вмѣстѣ — отсутствіе денежныхъ покупательныхъ средствъ, рядомъ съ богатствомъ продуктовъ мѣстныхъ

промысловъ, и долженъ былъ создать мѣновую торговлю съ ближайшимъ рынкомъ.

И вотъ та географическая связь Печорскаго края съ камскимъ бассейномъ, на которую было указано выше,—связь, упроченная, такъ сказать, самой природой явилась естественнымъ поводомъ къ развитію торгово-мѣновыхъ отношеній между двумя сосѣдними районами. Городъ Чердынь, какъ ближайшій къ Печорѣ камскій торговый пунктъ, выступилъ посредникомъ этой торговли.

Песмотря на пустынный край, отдѣлявшій Печору отъ Камы, и на всѣ трудности естественнаго и совершенно безыскусственнаго воднаго пути, чердынскіе купцы въ самыхъ примитивныхъ весельныхъ судахъ сызстари повезли на Печору хлѣбъ и другіе не менѣе необходимые жизненные припасы.

„Печорскіе хожальцы“—такъ назывались и называются до сихъ поръ чердынскіе купцы, ведущіе торговлю съ Печорой,—на веслахъ проводили свои „городецкія лодки“—по Колтѣ, Вишеркѣ, Чусовскому озеру и Березовкѣ; далѣе, на шестахъ по рѣчкѣ Вогулкѣ они достигали того пункта восточной области камско-печорскаго водораздѣла, гдѣ полоса земли, отдѣляющая бассейнъ Печоры отъ бассейна Камы, представляется изъ себя перешеекъ только въ 4 вер. По этому перешейку въ прелнія времена „городецкія лодки“ перевозились въ такъ называемыхъ „медвѣдкахъ“ (большія телѣги) на верховья Волостницы къ особо устроенному здѣсь каналу—такъ называемому „копанцу“, и затѣмъ по Волостницѣ спускались на Печору.

Весь этотъ путь составляли: р. Колва—75 в., Вишерка—75 в., Чусовское озеро—10 вер., р. Березовка до Усть-Еловки—45 в., отъ Усть-Еловки до волока—40 в., волокъ—4 в. и отъ верховья Волостницы до Яйки—90 в. Итого 330 вер.

Этотъ способъ передвиженія существовалъ цѣлые десятки, а можетъ быть, и сотни лѣтъ; онъ существуетъ и теперь: черезъ водораздѣлъ „волокутъ“ и до сихъ поръ болѣе спѣшіе камско-печорскіе грузы только по „волоку“, перегрузка производится теперь или на обыкновенныхъ телѣгахъ, или зимой—на саняхъ.

Только съ 1885 г. по Вишерско-Березовскому пути пошли пароходы—отъ Чердыни до пристани Усть-Еловка. Но, вслѣдствіе мелководія навигаціонный періодъ здѣсь слишкомъ коротокъ. Начинаютъ свои рейсы пароходы между 10—20 мая; съ 15 іюня пароходство совсѣмъ прекращается. И рѣдко, только въ самоо сырое и многоводное лѣто, пароходство можетъ продолжаться до половины іюля. За весь навигаціонный періодъ пароходы успѣваютъ сдѣлать 5 или 7 рейсовъ. И еще осенью—при большой водѣ 1—2 рейса.

Весной, первымъ рейсомъ, пароходы обыкновенно буксируютъ въ „городецкихъ лодкахъ“ багажъ „печорскихъ хожальцевъ“ и болѣе цѣнный товаръ, назначенный для Печоры: чай, сахаръ и т. п. Пароходы доводятъ лодки до Усть-Еловки, откуда послѣднія идутъ на веслахъ, а по Вогулкѣ на шестахъ до самой верхней пристани, гдѣ лодки разгружаются, и кладъ перевозится черезъ волокъ на Волостницу; далѣе уже въ печорскихъ лодкахъ спускаются по Волостницѣ и по Печорѣ до Яйки, гдѣ кладъ опять перегружается въ большія суда и буксируется печорскими пароходами, плуцими до Ледовитаго океана.

Чердынскіе пароходы послѣ перваго рейса начинаютъ перевозку хлѣба и другихъ припасовъ изъ Чердыни до Усть-Еловки, гдѣ грузъ и оставляется въ амбарахъ до зимы.

Нечего уже говорить, что этотъ водный путь, какъ совершенно не урегулированный, представляетъ собою непродолимые препятствія въ видѣ перекатовъ, карчей и т. п.

И, конечно, весь грузъ, слѣдуемый съ Камы на Печору, не можетъ быть перевезенъ воднымъ путемъ: большая часть его перевозится гужемъ—зимой. Зимой же перевозится лѣтній пароходный грузъ съ Усть-Еловки на Якшу. И весь грузъ поспѣваетъ на Печору только къ навигации будущаго года.

Точно также и печорскій грузъ, доставленный на Якшу, перевозится въ Чердынь зимой, за исключеніемъ сибирскаго, привозимаго на осеннихъ пароходахъ.

Кромѣ несовершенства путей, здѣсь большую роль играютъ общія климатическія условія Сѣвера, а также условія печорской навигаціи.

Не пужно забывать, что здѣсь, на Сѣверѣ—понятіе „лѣто“—понятіе слишкомъ относительное; и оно означаетъ часто совсѣмъ не то, что оно означаетъ хотя бы за Ураломъ.

Глубокіе—въ сажень—снѣга, позднее таяніе ихъ въ лѣсахъ,—все это прежде всего нарушаетъ всякіе расчеты по передвиженію грузовъ на лошадахъ. Напримѣръ, май и часть іюня для чердынскихъ лѣсовъ далеко еще не только лѣтніе, но и весенніе мѣсяцы. А далѣе, конецъ сентября—уже часто зимній.

Зимнее гужевое движеніе по рѣкамъ—обычное здѣсь, въ виду отсутствія дорогъ, или даже просѣкъ, не можетъ быть признано надежнымъ. Горныя рѣки вскрываются часто еще въ декабрѣ—особенно въ „бойцахъ“, и движеніе по рѣкамъ становится немислимымъ.

Не менѣе аномалій создаетъ сѣверная природа и для пароходнаго движенія. Она ставитъ такія условія для него, которыя совершенно извращаютъ наши самыя обычныя климатологическія понятія. Напр., караванъ съ рыбой, пришедшій на Якшу въ августѣ мѣсяцѣ, здѣсь называется „весеннимъ“, потому что—это весенній уловъ рыбы, *весной же* и отправленный съ низовьевъ Печоры.

Но не нужно забывать, что такое „весна“ для Ледовитаго океана...

А затѣмъ не пужно также забывать тотъ громаднй путь, который должны пройти печорскіе караваны.

„Весенній“ караванъ приходитъ на Якшу въ началѣ сентября, а вслѣдъ за нимъ—такъ же, какъ вслѣдъ за печорской „весной“, слѣдуетъ быстро печорская осень—приходитъ „осенній“ караванъ.

Но бывали случаи, какъ, напр. въ 1898 г., когда и „весенній“ и „осенній“ караваны замерзли далеко выше Якши.

„Не красна весна“ и на Якшѣ. Здѣсь пачало сентября и конецъ его совпадаютъ уже съ переходомъ къ глубокой осени, а потомъ и къ зимѣ.

Понятно, что только часть самыхъ сибирскихъ печорскихъ грузовъ, даже самыя „хозяльцы“ могутъ поспѣть на осенніе чердынскіе пароходы. Массовый грузъ перевозится гужемъ—зимой, а часть оставляется до весны въ Усть-Еловкѣ, для погрузки на пароходы, слѣдуемые въ Чердынь.

Теперь можно себѣ ясно представить, какой срокъ оборота выдерживаетъ чердынскій капиталъ, затраченный въ печорскую торговлю.

Срокъ этотъ измѣряется временемъ въ 22—24 и болѣе мѣсяцевъ...

При этихъ ненормальностяхъ торговаго оборота страдающимъ лицомъ является, конечно, всегда печорскій промышленникъ.

Прежде всего, за хлѣбъ и, вообще, за самое необходимое печорцы отдаютъ продукты своихъ промысловъ—не только наличные, но и ожидаемые. Здѣсь переплата получается громаднѣйшая.

Но не малый рискъ требуется и отъ капиталиста, затрачивающаго свой капиталъ на предпріятіе, которое находится въ полной зависимости отъ чисто стихійныхъ причинъ, къ которымъ приходится отнести бездорожницу.

Сравнительно прочно установившіяся торговыя сношенія между камскимъ и печорскимъ бассейнами требовали хотя какихъ-либо усовершенствованныхъ искусственно путей сообщенія.

И сами „печорскіе хожальцы“ не искали многого: они десятками лѣтъ хлопотали только о лѣсныхъ просѣкахъ, по которымъ можно бы было перевозить всю зиму камско-печорскіе грузы.

Но также десятки лѣтъ не исполнялось и это ихъ скромное желаніе...

Хотя проекты относительно даже болѣе высшихъ, чѣмъ простая просѣка, типовъ путей сообщенія между Камой и Печорой появлялись давно.

Такъ, еще въ 1785 г. начинается строить такъ называемый Екатерининскій каналъ, соединяющій сѣверную и южную Кельтмы.

Это была дорогая казенная игрушка, скоро же и брошенная...

Затѣмъ, въ 1789 г. возникаетъ проектъ, принадлежащій адмиралу Рибасу, относительно соединенія каналомъ рѣчки Умпеля—притока Уши, впадающей въ Печору, съ верховьемъ рѣки Колвы, черезъ Вишеру въ Каму.

Далѣе, мы знаемъ проектъ генераль-маіора Паренца 1836 г.—о соединеніи каналомъ же рѣчки Вогулки (система Камы) съ рѣчкой Волостницей (притокъ Печоры) или той же Волостницы съ другой рѣчкой камскаго бассейна—Березовкой.

Наконецъ, начинаютъ появляться проекты относительно болѣе высшихъ типовъ путей сообщенія Камы съ Печорой. Такъ, крестьянинъ Суслловъ и инженеръ Великановъ проектируютъ соединеніе узкоколейной, переносной, паровой желѣзной дорогой рѣки Березовки съ Якшинской пристанью на р. Печорѣ: при условіи при этомъ улучшеніи воднаго пути по р.р. Березовкѣ, Вишеркѣ и Колвѣ, а также р. Печоры—ниже пристани Якша.

Рядомъ съ этимъ, администраціей Казанскаго округа путей сообщенія выдвигается проектъ соединенія камскаго и печорскаго бассейновъ посредствомъ двухъ разныхъ типовъ путей: или каналомъ между Волостницей и Вогулкой, или посредствомъ желѣзной дороги между городомъ Чердынью и селомъ Троицкимъ, лежащимъ ниже Якши по теченію р. Печоры.

Но всѣ проекты администрація остались „проектами“...

Проектъ же крестьянина Сусллова—тоже „печорскаго хожальца“—погибъ въ дебряхъ петербургскихъ канцелярій.

Авторъ проекта такъ и умеръ, не дождавшись отвѣта.

Гдѣ же были, спросить читатель, такія общественныя учрежденія, какъ земство?



Населеніе трехъ губерній: Пермской, Вологодской и Архангельской—правда не земской,—занимающихъ площадь трехъ любыхъ западно-европейскихъ государствъ—непосредственно заинтересовано въ вопросѣ о камско-печорскихъ путяхъ. Печорскому и вологодскому крестьянину нужно получить отъ пермскаго хлѣбъ, соль и т. п., а пермскому нужно получить отъ нихъ рыбу, мѣха и т. н.

Вологодскій же крестьянинъ предлагаетъ свой трудъ уральскимъ горнымъ заводамъ.

И т. д. И т. д.

Интересъ къ вопросу о камско-печорскихъ путяхъ долженъ бы былъ возникнуть ни у кого другого, какъ пменно у мѣстныхъ общественно-земскихъ учреждений. Но земства „просмотрѣли“ этотъ вопросъ...

Только въ 1896—98 г.г. у пермскаго земства возникаетъ мысль о такъ называемой „якшинской“ грунтовой дорогѣ (Чердынъ-Якша).

Дорога была затѣяна въ сотни тысячъ рублей, и вывѣской для нея было камско-печорское грузовое движеніе.

Но только вывѣской...

Уже изъ предыдущаго было видно, что лѣтнее по грунтовой дорогѣ движеніе камско-печорскихъ грузовъ является полнымъ *non sens*...

Лѣтомъ нечего везти на Печору; нечего везти и съ Печоры...

Весной же и осенью грунтовая дорога никогда не можетъ конкурировать съ дешевымъ воднымъ путемъ.

Если для камско-печорскихъ грузовъ и нужна была грунтовая дорога, такъ только, какъ простая просѣка для первыхъ весеннихъ грузовъ, когда пароходство еще не началось, и для позднихъ осеннихъ, когда оно кончилось, и, наконецъ, для зимнихъ.

Въ дорогомъ лѣтнемъ полотнѣ камско-печорское грузовое движеніе совершенно не пуждалось.

Напримѣръ, перевезти весь камскій хлѣбъ по лѣтнему полотну и доставить его къ весенней навигаціи на Якшу немисливо, такъ какъ весной пароходы съ Якши идутъ почти за льдомъ, а лѣтомъ пароходное движеніе по средней Печорѣ немисливо, въ виду мелководія ся и пороговъ. Перевозить же хлѣбъ лѣтомъ для осеннихъ печорскихъ рейсовъ не имѣетъ смысла, потому что пароходы, приходящіе на Якшу осенью, едва успѣваютъ убраться въ затопы.

Съ другой стороны, и печорскіе грузы, приходящіе на Якшу осенью, никогда не могутъ попасть на лѣтнюю грунтовую дорогу.

Такимъ образомъ, здѣсь нужно говорить о другомъ типѣ пути, и во всякомъ случаѣ—не о грунтовомъ-лѣтнемъ.

Новый камско-печорскій путь долженъ быть скорымъ настолько, чтобы капиталъ, затрачиваемый на камско-печорскую торговлю, могъ обращаться не болѣе, какъ въ теченіе одного года.

Для этого нужно, чтобы, во-первыхъ, камскіе грузы, слѣдуемые на Печору, были доставлены туда и дошли до конечнаго пункта ся устья—въ теченіе одной навигаціи. И, во-вторыхъ, чтобы въ теченіе той же навигаціи печорскій грузъ, обмѣненный, такъ сказать, на камскій, былъ доставленъ къ сѣти пермскихъ желѣзныхъ дорогъ?

Тогда время оборота торговаго капитала сократится до одного года, и самое большее полуторахъ лѣтъ; такъ какъ окончательная ликвидація камско-печорской торговли для массы цѣнныхъ товаровъ (мѣха) происходитъ на Ирбитской и Нижегородской ярмаркахъ.

Изъ всего предыдущаго уже ясно, что такого переворота въ камско-печорской торговлѣ не можетъ произвести ни улучшеніе существующихъ водно-гужевыхъ путей, ни тѣмъ болѣе грунтовыя дороги.

Здѣсь должеиъ быть использованъ самый высшій типъ путей сообщенія, и въ данномъ случаѣ—желѣзнодорожный.

Изъ этого ничуть не слѣдуетъ, чтобы существующіе водно-гужевые пути были, такъ сказать, заброшены. Наоборотъ: они должны быть улучшены, чтобы служить подсобными для рельсоваго пути.

Въ виду, именно, этого послѣдняго, еще въ 1898 г. Чердынской земской управой и проектировалась система постепеннаго перехода отъ чисто естественныхъ путей къ путямъ болѣе или менѣе искусственнымъ.

Въ первую очередь проектировался желѣзнодорожный путь по камско-печорскому волоку, рядомъ съ улучшеніемъ существующихъ водныхъ путей. Затѣмъ, по мѣрѣ увеличенія грузовъ и выясненія недостаточной степени грузопровозности водно-желѣзнодорожнаго пути—проектировалось удлиненіе рельсоваго пути въ обѣ стороны, т. е. къ Камѣ и къ Печорѣ. Конечнымъ пунктомъ рельсовой линіи для камскихъ рынковъ ставилась станція Пермской дороги—„Веретья“. Для Печоры же, въ виду мелководія и по рожистости средняго теченія ея, избирался пунктъ с. Троицкое—ниже Якпи. По тогда, т. е. въ 1898 г., ни хлопоты управы въ Петербургѣ, ни настоянія ея передъ губернскимъ земствомъ, въ рукахъ котораго находился вопросъ о новыхъ путяхъ сообщенія, не увѣнчались успѣхомъ.

Въ Петербургѣ только „общались“...

А губернское земство сидѣло тогда на своемъ конькѣ—грунтовыхъ дорогахъ.

Исполнительный органъ уѣзднаго земства—управа—предвидѣлъ, именно, увеличеніе камско-печорскихъ грузовъ. И нужно признать, что это увеличеніе теперь уже не мнѣе.

Ухтинская нефть готова къ выходу на уральскіе рынки. Теперь уже не можетъ быть рѣчи о желѣзнодорожномъ пути только по камско-печорскому волоку, потому что нефть—такой грузъ, который требуетъ прежде всего сплошнаго рельсоваго пути.

Такимъ образомъ, мы видимъ изъ всего предыдущаго, какъ началась, исторически, и постепенно развивалась камско-печорская торговля. Постепенно же выяснялась и степень недостаточной грузопровозности существующихъ путей сообщенія.

Когда-то, давно, еще въ до-историческія времена „Великая Пермь“ вела торговлю и съ западомъ и съ востокомъ при самыхъ примитивнѣйшихъ путяхъ сообщенія.

„Волокъ“ - отъ слова волочить, тащить на себѣ—представлялъ изъ себя главный торговый трактъ. Несомнѣнно, что въ эти до-историческія времена водныя артеріи были использованы въ широкой степени, такъ какъ никакихъ другихъ путей—сухопутныхъ—не было, и только по водораздѣльнымъ перешейкамъ предприимчивые предки печорскихъ „хожалыцовъ“ могли пользоваться сушей.

И современные печорскіе „хожалыцы“ въ теченіе громаднаго періода времени пользовались тѣмъ же „волокомъ“, перетаскивая по нему свои „городецкія“ лодки на примитивныхъ „медвѣдкахъ“.

Но эти „хожалыцы“ давно поняли, что камско-печорская торговля должна погибнуть для нихъ, если пути на Печору не будутъ усовершенствованы.

И вотъ потомки тѣхъ же печорскихъ „хожалыцевъ“ выдвигаютъ проектъ рельсового пути отъ ст. „Усолъе“, Пермской ж. д., черезъ Соликамскъ на Чердынъ и на Сѣверъ до Печоры—къ с. Троицкому; отсюда проектируемая линія поворачиваетъ на сѣверо-западъ до Усть-Ухты.

Проектъ этотъ принадлежитъ чердынскимъ общественнымъ дѣятелямъ Е. П. Алину, И. С. Селиванову и С. А. Верещагину.

Одигъ изъ нихъ—И. П. Алинь—самый кровный потомокъ печорскихъ „хожалыцевъ“. Его ближайшіе предки, да и онъ самъ—еще „ходили“ на Печору.

Теперь торговый домъ Алиныхъ извѣстенъ на весь Сѣверъ.

Нужно думать, что проявленіе частной инициативы въ данномъ случаѣ явится большимъ залогомъ разрѣшенія исторически важнаго экономического вопроса.

Тогда, дѣйствительно, можно, будетъ, сказать, что новгородская культура побѣдила „Великую Пермь“.

Общее протяженіе линіи намѣчено предпринимателями въ 561 версту. Громаднѣйшее значеніе приобретаетъ Камско-Печорская желѣзная дорога рядомъ съ дорогой Бѣломорской, имѣющей цѣлю связать Западную Сибирь съ портомъ Архангельскъ.

Объ названныхъ дорогахъ вмѣстѣ составятъ сѣть, опоясывающую весь камско-влычегодско-печорскій районъ вмѣстѣ съ Западной Сибирью. Прямая къ Ледовитому океану—съ одной стороны, съ другой—черезъ Каму и Волгу—къ внутреннимъ путямъ Россіи, и, наконецъ, къ великому сибирскому пути,—сѣть эта становится имѣющей общеніерское значеніе.

Мы указали выше, что естественные водные камско-печорскіе пути должны играть—по отношенію къ желѣзнодорожному—роль подсобныхъ путей.

Это замѣчаніе имѣетъ громадное и исключительное значеніе по отношенію, именно, къ сѣвернымъ путямъ.

Не нужно забывать, что рѣка всегда составляла дорогу первымъ колонизаторамъ русскихъ окраинъ. Этотъ типъ пути, данный самой природой, обратилъ на себя вниманіе русскаго торговаго люда еще съ незапамятныхъ временъ. Изъ центра Россіи на окраины ея водой проникла торговля и промышленность, а за ними и вообще-культура.

Естественно также, что и вся жизнь на окраинахъ сосредоточивалась, прежде всего, по берегамъ рѣкъ.

Что касается нашего сѣверо-востока, особенно богатаго водными артеріями, то это послѣднее положеніе подтверждается съ очевидностью при самомъ поверхностномъ наблюденіи. Напримѣръ, въ Чердынскомъ уѣздѣ, а также и по всей Печорѣ всѣ селенія расположены по береговымъ линіямъ, и только по нимъ.

Нужно думать, что и въ будущемъ, еще очень долгое время, заселеніе здѣсь пойдетъ, именно, отъ береговыхъ поселъ.

Въ виду всего этого, и желѣзнодорожные пути должны стремиться къ захвату возможно большей сѣти водныхъ артерій.

Тогда только водно-желѣзнодорожная сѣть становится, дѣйствительно, грандіозною въ смыслѣ обхвата возможно большей какъ заселенной уже области, такъ и области, годной для заселенія.

Два названныхъ желѣзнодорожныхъ пути—Бѣломорская и Камско-Печорская дороги не только удовлетворяютъ вполне этому требованію, но являются исключительно выгодными въ этомъ отношеніи. Громаднѣйшая площадь сѣверо-восточной Россіи и Западной Сибири—богатая самыми разнообразными дарами природы—сразу входитъ въ міровую, такъ сказать, цѣль экономической жизни.

Пути эти указаны не только самой природой, но и десяти и болѣе-вѣковой исторіей. Бѣломорско-камско-печорская сѣтъ является какъ бы завершеніемъ вѣковой борьбы человѣка съ суровой сѣверной природой,—борьбы, которая стоила массы жертвъ—врядъ ли оплаченныхъ тѣми богатствами, которыя далъ край въ теченіе этихъ десяти вѣковъ.

Передъ нами и до сихъ норъ стоитъ дикій голодный вѣчно больной инородецъ-остякъ, самоѣдь, бывший цѣлые вѣка объектомъ самой чудовищной эксплуатаціи.

Передъ нами гниющій на корню лѣсъ... Передъ нами—нетронутая нѣдра.

И т. д. и т. д.

Все это должно воспринять къ жизни. Все это должно освѣтиться свѣтомъ культуры.

Д. Удинцевъ.

## Забытая рѣка.

Эта рѣка, протекающая по тремъ губерніямъ и впадающая въ самый южный заливъ Бѣлаго моря—все еще остается забытой рѣкой. Впрочемъ, 14 лѣтъ назадъ, лѣтомъ 1899 года кѣмъ-то были отправлены инженеры для обслѣдованія Онеги, и они прошли всю длину ея, отъ г. Каргополя до моря, что-то узнавая, что-то записывая и для чего-то ставя по берегамъ ея „тычки“, колышки съ разноцвѣтными лоскутками.

Онежане надѣялись, что теперь на Онегу обратитъ вниманіе правительство, что не зря проходили „свѣтлыя пуговицы“ съ блестящими инструментами... Но никакого слѣда отъ этой экспедиціи не осталось, кромѣ колышковъ съ лоскутками, которые еще долго стояли по берегамъ Онеги...

Проходили годы за годами, но Онега все представляетъ собою цѣпь соединенныхъ водою озеръ, но разъединенныхъ для судоходства. Въ верхнемъ ея теченіи, у г. Каргополя, ходятъ пароходы; ниже, до Биричевскихъ пороговъ, Онега вполне судоходна, но пороги стоятъ препятствіемъ. Ниже тѣхъ пороговъ, отъ с. Турчасова до с. Пороги, Кокоринской волости, всего на разстояніи 120 вер. ходятъ другіе, товарно-пассажирскіе пароходы; въ этой части для пароходства Онега представляетъ собою замкнутое озеро: выше Биричевскаго порога и ниже Кокоринскаго пароходамъ ходить нельзя. Еще ниже, почти на самомъ устьѣ, у гор. Онеги снова р. Онегою бѣгаютъ пароходы и пароходики, но сквозного сообщенія для нихъ нѣтъ. Прочія же суда, въ одну сторону, сверху отъ Каргополя и даже изъ Вожедера, р. Свидомъ, какъ называется Онега въ самомъ верхнемъ своемъ теченіи, вплоть до

г. Онеги—проходить безпрещетвенно. Плывуть тяжело нагруженныя мукою и овсомъ плоты, предаваясь на волю теченія. На другихъ плотахъ, изъ р.р. Кены и Мони кенозерцы и устьмошане везуть смолу, деготь, колеса, разную посуду, бочки, ушаты, ведра, рѣшета и т. п., осталавливаясь у каждой деревни. Скринять потесями крытыя „гуги“ съ краснымъ товаромъ, подвижныя лавки съ высокою мачтой, на которой смѣло развѣвается крамольный красный флагъ, кусокъ матеріи аршинъ въ 5—7,—своего рода вывѣска, „понятная и для неграмотныхъ“. На своихъ неулюжныхъ карбасахъ ѣдутъ съ лѣсными и гармониками каргополы на заработки въ г. Онегу.

Изъ Новгородской, Олонецкой и отчасти Вологодской губерній весною сотнями и тысячами ѣдутъ богомольцы, биткомъ набитые въ огромныя „гвоздянки“, лодки, гвоздями сколоченныя и не смолянны, направляясь въ Соловецкій монастырь. Все это плыветъ лишь въ одну сторону, на низъ, и всемъ этимъ судамъ закрыть обратный путь,—порогами имъ не подняться, и потому для нихъ путешествіе Онегою бываетъ первый и послѣдній путь,—въ г. Онегѣ все эти суда ломаютъ на дрова, и богомольцы, побывавъ въ Соловкахъ, назадъ идутъ лѣшкомъ, или частью, между двумя порогами, ѣдутъ на пароходахъ, а далѣе снова на „парѣ беземѣшыхъ“.

Но не будь двухъ пороговъ, Онега была бы судоходна въ обѣ стороны на всемъ своемъ 400-верстномъ протяженіи, и пороги эти, по общему мнѣнію, легко расчистить. За исключеніемъ пороговъ, р. Онега вполне пригодна для пароходства; глубокаа, многоводнаа, она даже въ самые жаркіе и засушливые годы, какъ 1906 и 1912, когда вода была въ ней на самомъ низжайшемъ уровнѣ,—нигдѣ не обнаруживала мелей, и пароходы между с.с. Турчасово и Порогъ всю навигацию ходили безпрещетвенно. Но камни пороговъ являются, именно, камнями преткновенія.

Пользуясь тѣмъ, что р. Онега официально считается несудоходной, онежскіе лѣсозаводчики и лѣсопромышленники отъ вѣшняго вскрытія до зимняго ледостава всю рѣку заваливаютъ бревнами, плывущими розсыпью. Эта розсыпь причиняетъ страшный вредъ опежанамъ: пль-за плывущихъ сплошными массами бревенъ, уже не говоря про то, что часто бываетъ совершенно невозможна переправа съ одного берега на другой,—прекратилась всякая рыбная ловля въ богатой разной рыбою рѣкѣ: все доушки срываются и уносятся бревнами. Объ этомъ тоже опежане не однажды просили, чтобы прекратились такія безобразія лѣсопромышленниковъ, но хлопоты опежанъ скоро забывались, и Онега до сей поры остается забытой рѣкой.

— Ахъ, какъ бы вычистить пороги!—часто вслухъ мечтають онежане, и ожидаютъ этой чистки изъ года въ годъ, рисуя себѣ много замалчивыхъ картинъ. Будь вычищены пороги, по Онегѣ стало бы совершаться правильное пароходство на всемъ ея протяженіи, отъ Бѣлаго моря до Каргополя и выше, и какъ бы съ этимъ измѣнилась къ лучшему жизнь онежанъ, и все подешевѣло, какъ привозимое самымъ дешевымъ способомъ перевозки... И вмѣстѣ съ тѣмъ, при правильномъ сквозномъ пароходствѣ прекратился бы на Онегѣ славъ розсыпью бревенъ, и снова на ней стало бы можно заниматься рыболовствомъ, и къ тому же, съ расчисткою нижняго Кокоринскаго порога, въ рѣку для метанія икры заходили бы многія морскія рыбы, нынѣ доходящія только до того порога и выше встрѣчающіяся лишь случайно, единичными экземплярами.

Съ открытіемъ пароходства открылся бы сбытъ для всѣхъ продуктовъ сельскаго хозяйства, скотоводства и рыболовства на озерахъ, нынѣ не имѣющихъ никакого вывоза и потому находящихся въ зачаточномъ состояніи. Пассажирское же движеніе было бы очень оживленнымъ. И нынѣшніе пароходы, ходящіе лишь между двумя порогами, всегда бываютъ биткомъ набиты пассажирами, и кромѣ того таскаютъ въ обѣ стороны двѣ и три привязанныя къ кормѣ лодки, тоже густо усаженныя публичкой. По кабы пороги вычистить!

Въ началѣ 1906 года въ с. Чекуевѣ діакономъ П. В. Кашинымъ было основано общество „Взаимопомощь“, и на первомъ же собраніи, когда было предложено высказаться членамъ общества о желаніяхъ и просьбахъ, какія нужно возбудить передъ правительствомъ, то первый ораторъ и второй говорили о томъ, что нужно хлопотать передъ правительствомъ о расчистѣ на первое время хоть одного нижняго порога, и при этомъ съ расчисткою ожидали, что тогда на низовьяхъ Онеги не будетъ большого разлива вешнихъ водъ, затопляющихъ поля, и тѣмъ отодвигающихъ посѣвъ на позднее время. По едва ли можно ожидать, что съ расчисткою Кокоринскаго порога прекратятся вешніи наводненія. Хотя въ началѣ порога, считая сверху, и стоитъ поперекъ р. Онеги, отъ одного берега до другого, между высокими горами каменная гряда, которая и подпираетъ воду выше себя, гдѣ глубина доходитъ до 12 саж. и, какъ увѣряютъ, даже до 15, но и съ расчисткою той гряды, хотя на среднѣи можетъ ускориться лишь теченіе Онеги надъ грядою и нѣсколько опуститься уровень воды, но весенніи наводненія будутъ попрежнему.—порогъ для нихъ не служить плотиною.

Наоборотъ, опежскіе лѣсопромышленники пускаютъ слухъ, что въ случаѣ, если порогъ (Кокоринскій) будетъ расчищенъ, то уровень воды въ Онегѣ сильно понизится, и она такъ обмелѣетъ, что будетъ совсемъ негодною для судоходства. Это они говорятъ въ своихъ интересахъ, чтобы попрежнему сплавлять бревна розсыпью, чего нельзя будетъ, когда установится сквозное пароходство. Навзность такихъ господъ поразительна! Какъ будто съ расчисткою фарватера на нижнемъ порогѣ количество воды въ Онегѣ сократится наполовину, и вездѣ на ней образуются мели. Но даже, если-бы въ томъ порогѣ была скрыта вся каменная гряда, передъ которой образовался глубокій затонъ—и въ такомъ случаѣ можно ожидать лишь нѣкотораго ускоренія теченія Онеги подъ самымъ порогомъ, верстахъ на 2-хъ, 3-хъ не болѣе.

Но вѣдь для пароходства нужно расчистить лишь одинъ фарватеръ, а потому глубина рѣки и надъ порогомъ осталась бы безъ измѣненія. Расчистка, расчистка... но будетъ ли она когда-нибудь?

Объ этой расчисткѣ опежане мечтаютъ уже полвѣка, но мечты остаются мечтами... М. П. С. и управленіе судоходства Вытегорскаго округа заботятся о сѣверныхъ рѣкахъ, какъ С. Двина, Сухона, Вага, Пяцга, Мезень, Печора и др., на нихъ производятъ разныя работы, но никто никогда не обмолвится о существованіи глубокой, многоводной и густо населенной по берегамъ р. Онеги. Забытая рѣка вѣчно остается забытой.

## Памяти С. К. Кузнецова.

Въ ночь на 13 августа въ г. Мамадышѣ, Вятской губерніи, скончался отъ туберкулеза извѣстный этнографъ и археологъ Стефанъ Кировичъ Кузнецовъ. Покойный скончался на 59 году, болѣзнь сильно сказывалась на немъ за послѣднее время, но о Стефанѣ Кировичѣ вспоминаешь, нѣсколько не вспоминая его преклонныхъ уже лѣтъ и болѣзнь: вспоминаешь его всегда оживленнымъ, дѣятельнымъ, научно-воодушевленнымъ, талантливымъ лекторомъ, блестящимъ собесѣдникомъ. Русскому Сѣверу подобаетъ вспомнить о Кузнецовѣ: лучшей силы его были отданы этнографическому и археологическому изученію финскихъ племенъ, нынѣ занимающихъ Сѣверъ и сѣверо-востокъ Европ. Россіи. Для этнографическаго изученія вотиковъ, черемисъ, мордвы Кузнецовымъ сдѣлано очень много; археологическія раскопки въ Прикамьѣ и въ Западной Сибири, веденныя имъ съ присущей ему точностью, обстоятельностью и научной значительностью, дали не мало новаго; прямое отношеніе къ нашему Сѣверу имѣетъ его работа „Къ вопросу о Віарміи“,—вопросу, обсуждавшемуся, съ привлеченіемъ мнѣній С. К. Кузнецова и на страницахъ нашего журнала († Г. Гельбъ. Віармія и низовья Сѣверной Двины. „Извѣстія“ за 1909 г. №№ 6, 12). Покойный Стефанъ Кировичъ принадлежалъ къ числу немногочисленныхъ на Руси „вѣчныхъ работниковъ“. Умѣвшихъ много и плодотворно работать и, главное, вкрѣпившихъ другихъ къ работѣ. С. К. родился въ крестьянской семьѣ въ Мамадышскомъ уѣздѣ 30 іюля 1854 года.

Началомъ его ученой дѣятельности была привать-доцентура въ Казанскомъ университетѣ по кафедрѣ древнихъ языковъ и классической филологіи. Однако, его влекло къ изученію родного сѣверо-востока, отъ уже тогда весь отдался интересамъ, которымъ остался вѣренъ всю жизнь: собиралъ этнографическія коллекціи, вематривался съ терпѣніемъ и любовью въ бытъ приволжскихъ и прикамскихъ инородцевъ, усиленно читалъ. Стефанъ Кировичъ былъ, по-истинѣ, всевѣдущимъ изв., но крайней мѣрѣ, всеинтересующимся: онъ прекрасно, въ совершенствѣ, владѣлъ многими финскими нарѣчіями, отлично зналъ греческій, латинскій, новыя языки, былъ своимъ человекомъ въ весьма различныхъ областяхъ исторіи и археологіи, былъ любитель и знатокъ книжнаго дѣла; ставъ крупнымъ ученымъ этнографомъ, онъ съ ревностью и усидчивымъ трудомъ отдается молодой наукѣ—русской исторической географіи, являясь едва ли не лучшимъ ея представителемъ въ Россіи; своими курсами по хронологіи и метрологіи, читанными въ Московскомъ археологическомъ институтѣ, онъ вступилъ съ усилкомъ въ спеціальныя области историческаго знанія; наконецъ, его курсы по бібліотековѣдѣнію и музеевѣдѣнію свидѣтельствуютъ о его любви къ спеціальнымъ вспомогательнымъ отдѣламъ историко-археологической науки.

Послѣ казанской привать-доцентуры С. К.—чѣ перешелъ въ 1885 г. на службу бібліотекаремъ въ новый тогда Томскій университетъ. Лишь съ 1902 г., выйдя въ отставку и поселившись въ Москвѣ, онъ могъ предаться всецѣло научной дѣятельности. За десятилѣтіе 1902—1912 г. Кузнецовъ произвелъ много раскопокъ въ З.-Сибири и въ Приволжскихъ и Прикамскихъ губ. Огромныя коллекціи по этнографіи и первобытной археологіи были собраны Ст—омъ К—чемъ. Съ 1907 г. С. К.

становится лекторомъ Московскаго археологическаго института и читаетъ въ немъ лекціи по исторической географіи, метрологіи, бібліотечковѣдѣнію и музейвѣдѣнію; лекціи эти читались имъ также въ отдѣленіяхъ института въ Смоленскѣ, Витебскѣ, Калугѣ, Ярославлѣ и П.-Новгородѣ.

Главнымъ дѣломъ послѣднихъ лѣтъ жизни Кузнецова было созданіе курса по исторической географіи. Первая часть его, вышедшая въ 1910 г., посвящена географіи мерянскаго племени, муромы и мещеры—древнѣйшихъ обитателей области Верхней Волги и Оки; слѣдующій выпускъ былъ посвященъ мордвѣ. Въ дальнѣйшемъ предполагались другія части. Смерть остановила этотъ трудъ, стоявшій Кузнецову большихъ усилій. Его курсъ исторической географіи, пользуясь методомъ объясненія географическихъ названій заселенной некогда финнами территоріи изъ остатковъ финскихъ языковъ: изъ нарѣчій черемисскаго, вотяцкаго, лошарскаго зырянскаго и др., требовалъ очень большихъ и прочныхъ знаній филологическихъ, археологическихъ и историческихъ одновременно.

Стефанъ Кировичъ обладалъ ими и былъ всегда на высотѣ своей научной задачи. Глубокій интересъ къ финнамъ, исторія и настоящее которыхъ тѣсно связаны съ нашимъ Сѣверомъ и сѣверо-востокомъ, былъ основнымъ научнымъ интересомъ покойнаго и, быть можетъ, изъ-за него-то сталъ Кузнецовъ одновременно и этнографомъ, и археологомъ и языковѣдомъ.

Лекціи и бесѣды покойнаго не забываемы. Тѣдкое слово для характеристики давней исторической, застарѣлой неправды въ нашемъ отношеніи къ инородцамъ, блестящій пароднымъ простоватымъ и вмѣстѣ необычайно мѣткимъ остроуміемъ рассказъ изъ собственныхъ скитацій по сѣверо-востоку, во-время воспоминаемое историческое событіе, изложенное словами какого-нибудь древняго акта, грамоты или указа, строгій и иногда безпощадный анализъ какого-нибудь научнаго мнѣнія, исчерпывающая справка по всеѣмъ отдѣламъ исторіи, археологіи и этнографіи, даже кстаті рассказанный анекдотъ—все шло въ дѣло, и все вело къ подлинному дѣлу: къ тому, что этнографическая или археологическая правда становилась на глазахъ слушателя или читателя навсегда связанной съ обще-человѣческой правдой. Страстный книголюбителъ, собравшій великолѣпную бібліотеку, настоящій книгочѣй, Кузнецовъ менѣе всего былъ книжнымъ человѣкомъ: этнографіи его учили живые люди, подлинная природа, еще дѣйствующая жизнь, еще живущій бытъ, еще не умершій языкъ,—и это дружество книги и жизни, которое такъ трудно дается большинству ученыхъ, но не Кузнецову,—было лучшимъ свойствомъ его лекцій и литературныхъ работъ. И было еще одно въ его преподаваніи и научной работѣ, что отличало его отъ многихъ: это—его этнографія по любви къ тѣмъ народамъ, которыхъ онъ изучалъ.

Онъ былъ—что называется на языкъ ученыхъ—финнологъ, потому, что къ финнологіи его направляла любовь къ этимъ живымъ черемисамъ и вотякамъ, связанная съ интересомъ къ этой исчезнувшей муромѣ и мещерѣ,—которыхъ онъ такъ долго и любовно изучалъ, памятки нынѣшняго и прежняго быта которыхъ онъ такъ старательно сохранялъ и откапывалъ. Вотъ отчего у Кузнецова археологія переходила незамѣтно въ этнографію, и этнографія—въ археологію: это было одно цѣльное знаніе, потому что цѣльно было его стремленіе къ этому знанію.



Если бѣ года и болѣзнь позволили Кузнецову закончить и отдѣлать свой трудъ по исторической географіи,—самъ онъ не считалъ его ни законченнымъ, ни готовымъ даже въ частяхъ,—у насъ была бы книга исключительной любви и замѣчательнаго знанія, значеніе которой не было бы только значеніемъ для науки, но и для общественнаго культурнаго самовоспитанія. Кузнецову не было суждено создать такой книги, но и то, что онъ создалъ,—научнымъ трудомъ, почти подвижническимъ коллекціонерствомъ, преподавательской работой, словомъ и бездѣй, самымъ духовнымъ обликомъ своимъ—слишкомъ значительно, чтобъ и русской наукѣ, и русской школѣ, и русскому обществу навсегда забыть его имя. Русскому же Сѣверу, кажется, особенно слѣдуетъ помнить и цѣнить имя Стефана Кировича Кузнецова: имъ много и плодотворно поработано въ такихъ областяхъ науки, безъ которыхъ темно прошлое и настоящее Русскаго Сѣвера, и, значитъ, невѣдомо его будущее.

Легкой да будетъ земля человѣку, изъ ся идръ стремившемуся откопать лѣтонисъ о прошлыхъ судьбахъ ея насельниковъ,—легкой да будетъ она ученому, умѣвшему любить ее, какъ самый немудрый изъ ся дѣтей, и знавшему ея прошлое и настоящее, какъ мало кто знаетъ, но какъ должны были бы знать всѣ.

С. Дурьинъ.

## Землеустройство и сельское хозяйство.

*Пособія на землеустройство.* Одною изъ крупнѣйшихъ статей расходной смѣты департамента государственныхъ земельныхъ имуществъ составляютъ пособія на землеустройство. Такъ, по смѣтѣ будущаго года, сведенной въ суммѣ 28 милл. руб., на такія пособія ассигновано 9.257.000 руб.

Между прочимъ, предполагается отпустить 4½ милліона рублей на ссуды крестьянамъ при землеустройствѣ, изъ нихъ 3½ милл.—на переносъ построекъ и оборудованіе усадебной оспдлости и 1 милл.—на меліорачію, устройство дорогъ, мостовъ, изгородей и проч. Кредитъ на безвозвратныя пособія при землеустройствѣ исчисленъ въ суммѣ 250 тыс. рублей.

На помощь земскимъ, общественнымъ и инымъ учрежденіямъ и организаціямъ на мѣропріятія, содѣйствующія улучшенію крестьянскаго хозяйства и быта ассигнуется 500 тыс. руб. (на ссуды—450 тыс. и на безвозвратныя пособія—50 тыс. рублей).

Кредитъ на выдачу ссудъ и пособій на нужды огнестойкаго строительства при землеустройствѣ исчисленъ въ размѣрѣ 4 милл. рублей.

*Земство и опытное дѣло.* Департаментъ земледѣлія увѣдомилъ Пермскую губернскую земскую управу, что состоящая при ученомъ комитетѣ главнаго управленія землеустройства и земледѣлія постоянная комиссія по сельско-хозяйственному опытному дѣлу признала осуществленіе проекта Пермскаго губернскаго земства вполне цѣлесообразнымъ и заслуживающимъ матеріальной поддержки казны. Въ виду этого разрѣшено израсходовать на опытное дѣло 30.000 руб.,

переведенныхъ въ депозитъ земства на одновременные расходы, а также 30,000 руб., кои числятся за управой по смѣтѣ 1912 г. и находятся въ распоряженіи мѣстнаго управленія земледѣлія и государственныхъ имуществъ. Что же касается дополнительнаго пособия, то такое можетъ быть выдано въ зависимости отъ свободныхъ средствъ и по представленіи въ департаментъ подробныхъ смѣтъ расходовъ, необходимыхъ на устройство и содержаніе опытныхъ учреждений по дѣйствительной потребности въ этомъ году.

## Переселеніе и колонизація.

*Земства и переселенческое дѣло.* Въ цѣляхъ правильной постановки переселенческаго дѣла и, главнымъ образомъ, организаціи ходачества, нѣкоторыми земствами (какъ, напр., харьковскимъ) производятся изслѣдованія выхода переселенцевъ изъ предѣловъ данной губерніи въ зависимости отъ экономическихъ условій, какъ одного изъ главнѣйшихъ факторовъ въ переселенческомъ движеніи. Въ частности, въ Харьковской губерніи губернской земскою управой предпринятъ обширный трудъ по группировкѣ матеріаловъ переселенческаго движенія въ губерніи за послѣднія 10 лѣтъ, начиная съ 1898 года. Для того, чтобы имѣть болѣе точныя и полныя свѣдѣнія о мѣстахъ колонизаціи, губернскія управы мѣстами составляютъ спеціальныя анкетныя бланки для заполнения ихъ данными объ особенностяхъ, какъ переселенческихъ подрайоновъ, такъ и отдѣльныхъ участковъ. Заполненіе этихъ бланковъ обыкновенно возлагается на земскихъ агентовъ, которымъ поручается также снабжать ими въ Сибири знакомыхъ съ мѣстными условіями лицъ, съ цѣлью завести институтъ добровольныхъ корреспондентовъ. Съ этою же цѣлью составляются краткіе анкетныя бланки для раздачи ходакамъ. Пользуясь получаемыми такимъ путемъ статистическими данными, губернскія управы имѣютъ возможность основательнѣе распредѣлить земельный фондъ между уѣздами. Такъ, харьковская губернская земская управа приняла за основаніе принципъ естественной потребности населенія по каждому уѣзду отдѣльно въ переселеніи и близости естественно-историческихъ условій мѣсть колонизаціи къ условіямъ уѣздовъ выхода переселенцевъ. Соотвѣтственно этому принять во вниманіе выходъ переселенцевъ по каждому изъ уѣздовъ и тяготѣніе населенія къ тѣмъ или инымъ районамъ колонизаціи. Вышеуказанный принципъ, какъ главнѣйшее основаніе для распредѣленія земельного фонда, корректировать данными объ обезпеченіи населенія по каждому уѣзду надѣльной землей, сборомъ хлѣбовъ, заработками и количествомъ заявленныхъ ходатайствъ о переселеніи. На основаніи этихъ статистическихъ данныхъ сдѣлано было предварительное распредѣленіе колонизаціоннаго фонда между уѣздами. Въ послѣднее время мѣстами формированіе ходаческихъ партій по уѣздамъ производится слишкомъ сильною, вызывая на практикѣ большія неудобства какъ въ отношеніи возможно лучшаго комплектованія этихъ партій, такъ и въ отношеніи правильнаго составленія ходаческихъ документовъ.

При существующемъ порядкѣ, передъ моментомъ формированія ходаческихъ партій, мѣстныя учрежденія, занятая этимъ дѣломъ, не имѣютъ всѣхъ необходимыхъ свѣдѣній о подлежащихъ колонизаціи мѣстахъ Сибири, куда направляются ходоки, и не освѣдомляются объ

этомъ послѣднихъ, что порождаетъ справедливыя нареканія какъ на земства, такъ и на землеустроительныя комиссіи. Въ виду этого, кромѣ общихъ свѣдѣній о сибирской жизни и тѣхъ льготахъ, пособіяхъ и ссудахъ, на которыя могутъ рассчитывать ходоки и переселенцы отъ правительства, представляются крайне необходимыми свѣдѣнія о характерѣ климата, куда отправляются ходоки, о разстояніи предлагаемаго къ осмотру участка отъ уѣзднаго города, ближайшаго селенія и ближайшей желѣзнодорожной сташіи, лѣсной дачи и склада лѣса, сельско-хозяйствен. склада и др. необходимыхъ, особенно для хозяйственнаго обзаведенія, о качествахъ почвы, рельефѣ участка и проч., а также должны высылаться губернскимъ управамъ не позже 1 марта и планы подлежащихъ осмотру участковъ. Кромѣ землеустроительныхъ комиссій, всѣ эти свѣдѣнія должны быть своевременно сообщены также и губернскимъ земскимъ управамъ. Основательная провѣрка всѣхъ ходаческихъ документовъ на сборныхъ пунктахъ должна производиться лицами, сопровождающими ходоковъ, и для внесенія необходимыхъ исправленій въ документы, на сборныхъ пунктахъ необходимо присутствіе ближайшаго земскаго начальника. Ходоки должны быть предупреждены о томъ, сколько времени имъ придется пробить въ пути, что будетъ стоить проѣздъ по желѣзнымъ и грунтовымъ дорогамъ, о стоимости харчей и о томъ, вообще, какой суммой долженъ располагать ходокъ, чтобы добраться до каждаго даншаго участка, осмотрѣть его и вернуться благополучно домой, при чемъ, ходоки должны быть предупреждены, что, кромѣ проѣзда по льготному билету въ Сибирь и обратно, ни на какія ссуды и пособія со стороны правительства они рассчитывать не могутъ. Еще ранней весной или даже зимою, за нѣсколько мѣсяцевъ до формировація ходаческихъ партій и открытія, вообще, переселенческаго движенія, мѣстное населеніе должно быть предупреждено о томъ, что, впредь до зачисленія за собой земельныхъ долей въ Сибирь, желающимъ переселиться туда, во избѣжаніе совершеннаго раззоренія, ни въ коемъ случаѣ не слѣдуетъ распродалать своего имущества на роднѣ. Пормирваніе и отправка ходаческихъ партій въ Сибирь, вообще, нуждаются въ унорядоченіи, и съ этой цѣлью представляется существенно необходимымъ выработать инструкцію для руководства какъ землеустроительнымъ комиссіямъ и земскимъ начальникамъ, такъ земскимъ агентамъ и волостнымъ правленіямъ. Ходоки должны направляться, по возможности, въ тѣ мѣста, куда сами они и довѣрители ихъ стремятся, такъ какъ ходоки, направленные въ другіе районы, вопреки ихъ желанію, идутъ съ намѣреніемъ устроиться въ другихъ мѣстахъ и, не имѣя возможности тамъ устроиться, возвращаются обратно ни съ чѣмъ. Такъ какъ для надлежащаго проведенія всей предварительной работы по ходаческой кампаніи требуется значительное время, то представляется крайне необходимымъ, чтобы назначеніе колониэаціоннаго земельного фонда для областной организаціи и распредѣленіе его между отдѣльными губерніями и внутри послѣднихъ производились не позднѣе 1-го марта для весенней кампаніи и не позднѣе 2-го іюля для осенней кампаніи. Для устраненія существующихъ недостатковъ въ передвиженіи ходоковъ по желѣзнымъ дорогамъ необходимо, чтобы ходаческія партіи отправлялись не съ товарными поѣздами, а товаро-пассажирскими или воинскими, съ замѣною вагоновъ-теплушекъ пассажирскими вагонами 4 класса или вагонамъ спеціального переселенческаго типа. При осмотрѣ земельныхъ участковъ ходаческія пар-

тин обязательно должны сопровождаться опытнымъ проводникомъ, которые могли бы точно указать границы участка и дать всѣ необходимыя свѣдѣнія ходакамъ. Нельзя считать нормальнымъ порядокъ, при которомъ ходакамъ, чтобы пробраться отъ желѣзнодорожной станціи къ намѣченнымъ участкамъ, приходится нѣрѣдко идти нѣсколько сотъ верстъ пѣшкомъ, съ багажемъ на плечахъ, по мало населеннымъ, а иногда и совершенно пустыннымъ мѣстамъ, съ громадными трудностями. Во избѣжаніе такихъ неудобствъ, странно ослабляющихъ силу, бодрость и энергію ходаковъ, необходимо принять какія-либо мѣры путемъ указанія для этого болѣе удобныхъ маршрутовъ. Таковы выводы земскаго опыта по переселенческому дѣлу, опыта тѣмъ болѣе цѣннаго, что земствамъ, особенно средней и южной полосы Европейской Россіи, постоянно приходится имѣть дѣло не только съ показною стороною переселенческаго движенія, но и съ наиболѣе острыми нуждами его.

*Расширеніе правъ переселенцевъ.* Главноуправляющимъ землеустройствомъ и земледѣліемъ внесенъ на разсмотрѣніе совѣта министровъ законопроектъ о предоставленіи лицамъ всѣхъ сословій права переселенія на казенныя земли Азіатской Россіи на общихъ съ сельскими обывателями основаніяхъ.

Какъ указывается въ представленіи, начало всесословности переселенія на казенныя земли за Ураломъ въ настоящее время уже осуществлено. Отдѣльныя сословія пользуются въ этомъ отношеніи лишь неодинаковою свободою. Въ то время, какъ сельскіе обыватели и мѣщане-землевладѣльцы, согласно Высочайше утвержденному 12 іюля 1912 г. положенію совѣта министровъ, не обязаны испрашивать разрѣшеній на переселеніе и безпрепятственно получаютъ ходаческія и проходныя свидѣтельства, потомственные дворяне-землепашцы переселяются съ разрѣшенія подлѣжащихъ губернаторовъ; лицамъ же иныхъ сословій, разночинцамъ, а равно дворянамъ, не могущимъ считаться въ буквальномъ смыслѣ землепашцами, предоставлено право переселяться на казенныя земли за Ураломъ лишь съ разрѣшенія главнаго управленія землеустройства и земледѣлія. Такое различіе въ правахъ на улучшеніе своей хозяйственной жизни для отдѣльныхъ хозяевъ, исключительно въ зависимости отъ сословнаго ихъ происхожденія, совершенно не оправдывается какими-либо соображеніями государственной пользы и едва ли соответствуетъ общему направленію нашего законодательства.

Между тѣмъ, съ каждымъ годомъ все сильнѣе сказывается необходимость скорѣйшаго заселенія нашихъ азіатскихъ окраинъ, русскимъ элементомъ. Поэтому, съ точки зрѣнія государственной слѣдуетъ не ограничивать притокъ русскихъ людей на Востокъ, а облегчить переселеніе всѣчески и въ томъ числѣ для лицъ всѣхъ сословій, имѣющихъ право жительства въ Сибири независимо отъ рода, ихъ сословнаго званія и занятій. Особенно же это имѣетъ значеніе въ отношеніи ремесленниковъ, въ которыхъ ощущается такая острая потребность на азіатскихъ окраинахъ. По изложеннымъ соображеніямъ, главноуправляющій землеустройствомъ и земледѣліемъ предполагаетъ: 1) распространить временныя правила о переселеніи сельскихъ обывателей и мѣщанъ землевладѣльцевъ на лицъ всѣхъ сословій Россійской Имперіи, имѣющихъ право жительства въ тѣхъ мѣстностяхъ, въ которыхъ они желаютъ подвориться на казенныхъ земляхъ или въ составѣ старожилыхъ сельскихъ обществъ, независимо отъ рода занятій этихъ лицъ; 2) лицъ всѣхъ

сословій, водворяющихся на казенныхъ земляхъ на основаніи означенныхъ въ отд. I правилъ, зачислять въ распоряженіе казенныхъ палатъ въ составъ подлежащихъ сельскихъ и волостныхъ обществъ съ тѣмъ, чтобы, пользуясь всеми связанными съ принадлежностью къ означеннымъ обществамъ правами, а равно и неся соотвѣтственныя обязанности, лица эти въ отношеніи уголовной подсудности, мѣры наказаній и послѣдствій, опредѣляемыхъ для преступныхъ дѣяній, подчинялись узаконеніямъ, дѣйствующимъ по отношенію къ тѣмъ высшимъ сословіямъ, къ коимъ сіи лица принадлежатъ и 3) дѣйствующія правила о водвореніи на казенныхъ земляхъ дворянъ-землепашцевъ отмѣнить.

## Желѣзнодорожные пути.

*Томскъ-Енисейскъ или Ачинскъ-Енисейскъ?* Вопросъ о Томскъ-Енисейской желѣзной дорогѣ перешелъ въ новую фазу.

Въ настоящее время начались техническія и эконоическія обслѣдованія проектируемой дороги, но одновременно у проекта появился конкурентъ—это проектъ Ачинскъ-Енисейскъ, конкурентъ очень серьезный судя по положенію вещей.

Во-первыхъ, онъ богаче, ибо тамъ на предварительныя изысканія одинъ г. Ачинскъ далъ 20 т. рублей, въ то время какъ Томскъ и Енисейскъ отпустили нищенскую сумму въ 12 тыс. рублей. Если при этомъ имѣть въ виду, что линія Ачинскъ-Енисейскъ значительно короче Томскъ-Енисейской, то, очевидно, на каждую версту изысканій на первой будетъ затрачено больше средствъ, и, слѣдовательно, проектъ Ачинскъ-Енисейскъ щегольнетъ болѣе детальнымъ выполнениемъ обслѣдованій.

Во-вторыхъ, выяснилась точка зрѣнія г. Вурцеля, отъ котораго многое зависитъ, и она такова: соединеніе г. Енисейска съ желѣзною дорогою будетъ совершенно необходимымъ, когда благопріятно разрѣшится вопросъ о сѣверномъ морскомъ пути; точка примыканія дороги къ сибирской магистрالی безразлична, можетъ быть Томскъ, а можетъ быть и Ачинскъ, все будетъ зависетьъ отъ изысканій по конкурирующимъ линіямъ.

Такимъ образомъ, работы, производящіяся въ настоящее время по обслѣдованіямъ, имѣютъ огромное значеніе, и, можетъ быть, на основаніи ихъ и будетъ предрѣшена судьба городовъ Томска и Ачинска.

Такая значительность момента и побуждаетъ меня еще разъ попытаться освѣтить вопросъ.

Существуетъ мнѣніе, что, въ виду великаго сибирскаго бездорожья, великая желѣзная дорога, куда бы ее ни проводили, будетъ имѣть положительное значеніе для области.

Это правда, но она не исключаетъ возможности руководиться при сооруженіи новыхъ дорогъ минимальными хотя бы соображеніями цѣлесообразности. Абсурдно строить дороги лишь для того, чтобы строить, неразумно проводить пути, не считаясь съ государственными и областными интересами. Это триумфъ, но чтожь подѣлаете, когда у насъ государственные вопросы иногда рѣшаются въ плоскости интересовъ частныхъ лицъ, и случается это далеко перѣдко. Вотъ, напр., и въ данномъ случаѣ. Очень большая ошибка думать, что точка примыканія Енисейской дороги къ магистрالی безразлична, и еще болѣе странно возлагать

надежды на результаты конкурса между городами Томскомъ и Ачинскомъ.

Всякій согласится, что правилыше было бы подойти къ вопросу съ мѣриломъ государственныхъ интересовъ, затѣмъ сдѣлать поправку на областныя нужды и затѣмъ уже внести коррективы въ пользу того или иного заинтересованнаго города.

Согласимся на минутку, что необходимость дороги на г. Енисейскъ зависитъ исключительно отъ того или иного разрѣшенія вопроса о сѣверномъ морскомъ пути (хотя это далеко не вѣрно!).

Извѣстно, что сферы перемѣнили въ благопріятную сторону отношеніе къ морскому пути, и даже больше, ему содѣйствуютъ и на улучшеніе его дѣлаютъ затраты—тѣмъ самымъ уже благопріятно предпріинятъ и вопросъ о желѣзной дорогѣ отъ г. Енисейска.

Есть всѣ основанія полагать, что имѣется хорошо разработанный планъ; извѣстно, какіе грузы придуть въ г. Енисейскъ морскимъ путемъ, извѣстно, какъ они будутъ распредѣляться по Сибири, учтено и то, какіе грузы пошлетъ обратно Сибирь, и какъ ихъ выгоднѣе всего доставить въ Енисейскъ. Вѣроятно, все это предусмотрено и рассчитано,—но какимъ же образомъ, въ такомъ случаѣ, безразлична точка примыканія Енисейской дороги къ магистральной? Она не можетъ ни въ какомъ случаѣ быть безразличной, ибо это свидѣтельствовало бы объ отсутствіи общаго плана, что въ свою очередь недопустимо.

Разъ вопросъ о необходимости сооруженія дороги на г. Енисейскъ поставленъ въ исключительную зависимость отъ морскихъ сообщеній съ Сибирью, то выходъ Енисейской дороги къ магистральной не можетъ быть безразличнымъ, слишкомъ велика разница двухъ намѣченныхъ направлений, и несомнѣнно разны ихъ значеніе.

На мой взглядъ, открытіе сѣвернаго морского пути отнюдь не можетъ играть роль рѣшающаго фактора въ вопросѣ о необходимости сооруженія желѣзной дороги на г. Енисейскъ—это только одно изъ благопріятныхъ обстоятельствъ. Еслибъ Енисейская дорога рассчитывалась на одни морскіе грузы, то, въ виду краткости навигаціоннаго періода, въ теченіе всей длинной зимы дорога оставалась бы совершенно безъ грузовъ.

Открытіе морского пути нужно учитывать только при выборѣ направленія будущей дороги, и здѣсь ему принадлежитъ серьезная роль.

Итакъ, мы вернулись къ основному вопросу: Томскъ-Енисейскъ или Ачинскъ-Енисейскъ?

Остановимся на нѣсколькихъ параллеляхъ.

1) Ачинскъ-Енисейская желѣзная дорога, если она получитъ осуществленіе, будетъ государственнымъ преступленіемъ, будетъ памятникомъ примитивной безхозяйственности по той простой причинѣ, что эта дорога явится выдающимся образцомъ паразитной желѣзной дороги, существующей за счетъ рѣчного пути. Соорудить желѣзную дорогу вдоль мощнаго Енисея, на разстояніи меньше сотни верстъ отъ него, это значитъ разгрузить рѣку, убить пароходное сообщеніе и путемъ такой жертвы кормить паразитирующую дорогу.

Если въ прошломъ мы занимались въ Сибири хищническимъ пѣнокосимательствомъ, то неужели горькій опытъ не научилъ насъ ничему? Во всѣхъ культурныхъ государствахъ стараются дороги строить такъ, чтобы рѣки служили подъѣздными путями къ желѣзной дорогѣ, а мы, при нашемъ великомъ бездорожьи, будемъ строить дороги парал-

тельно рѣкамъ, строить дороги съ исключительною надеждою отнять грузъ у воднаго пути. Развѣ это не преступленіе?

И обратно—линія Томскъ-Енисейскъ соединяетъ двѣ мощныхъ рѣки, Обь и Енисей, передавая грузъ съ одной на другую.

Если г. Красноярскъ косо отнесся къ проекту Томскъ-Енисейской жел. дороги, то онъ пойметъ, конечно, что линия Ачинскъ-Енисейскъ его убиваетъ и какъ станцію Сибирской жел. дороги, и какъ пристань на судоходной рѣкѣ, ибо все выгоды такого пункта получить г. Ачинскъ.

2) Все сооружающіяся и проектируемыя пути являются питательными вѣтвями Сибирск. желѣзной дороги,—въ этомъ ихъ большое значеніе; грузы по магистрали идутъ очень неравномѣрно, и дорога несетъ убытки отъ пробѣга пустыхъ вагоновъ въ западномъ направленіи. Естественно, желаніе восполнить этотъ ущербъ. Что же даютъ въ этомъ смыслѣ конкурирующіе проекты, хотя бы въ схематическихъ чертахъ?

Линія Томскъ-Енисейскъ даетъ для западнаго направленія массу лѣсныхъ матеріаловъ, отъ недостатка которыхъ такъ страдаетъ степная полоса Сибири. Ачинскъ-Енисейскъ ни въ какой мѣрѣ не можетъ замѣнить первой.

5) Если имѣть въ виду г. Енисейскъ, какъ портъ, то при созданіи Томскъ-Енисейской дороги этотъ портъ будетъ имѣть два подъѣздныхъ пути: до Томска желѣзною дорогою и до Красноярска рѣкою Енисеемъ, что, несомнѣнно, гораздо выгоднѣе, чѣмъ одна дорога на Ачинскъ.

Оставляя въ сторонѣ многія другія соображенія, нужно признать, что у линіи Ачинскъ-Енисейскъ есть одно неоспоримое преимущество: она короче Томскъ-Енисейской и будетъ дешевле стоить въ сооруженіи, но если по всемъ даннымъ необходима пятисотверстная дорога въ извѣстномъ направленіи, то какой смыслъ строить хотя бы и трехсотверстную дорогу въ другомъ ненужномъ и невыгодномъ направленіи?

Интересы государства и области требуютъ увеличенія количества всякаго рода путей сообщенія, и потому нужно всемѣрно протестовать противъ сооруженія такихъ дорогъ, какъ Ачинскъ-Енисейская, которая, совмѣстно съ Милусинскъ-Ачинскою, сведутъ на пѣть значеніе р. Енисей, т. е. количество путей не увеличится, а одни замѣнятся другимъ.

Становясь на точку зрѣнія интересовъ городовъ и сравнивая ихъ между собою, тоже придется признать, что нужды Томска и Ачинска несоизмѣримы. Ачинскъ стоитъ на магистрали, при скрещеніи его со сплавающимъ путемъ р. Чулымъ, онъ теперь будетъ узловоею станціей,—слѣдовательно, въ отношеніи путей сообщенія его положеніе не оставляетъ желать лучшаго. Злосчастный Томскъ стоитъ въ концѣ глухого тупичка. По справедливости нужно признать, что у Томска больше правъ на желѣзную дорогу.

Изъ всего этого видно, что г. Томску будетъ не трудно бороться за выдвигаемый имъ проектъ, но онъ все-таки не долженъ упускать случая для этой борьбы.

## Судоходство и водные пути.

*Водный путь Волги—Оби.* Вѣдомствомъ путей сообщенія въ настоящее время заканчивается разработкою капитальный трудъ о соединеніи воднымъ путемъ Европейской Россіи съ Сибирью.

По данному вопросу однимъ изъ участниковъ особой экспедиціи, обследовавшей на мѣстахъ водныя системы Волги и Оби, представлены намъ слѣдующія фактическія данныя и соображенія.

Самымъ удобнымъ способомъ созданія транс-уральской водной магистрали для соединенія нашихъ европейскихъ и азиатскихъ владѣній воднымъ путемъ надлежитъ признать устройство канала между рѣками Рѣшеткою и Чусовою. Расстояние между этими рѣками не превышаетъ 4½ версты, а топографическое положеніе мѣстности также весьма благоприятно для прорытія канала: мѣстность здѣсь низменная, прорыта болотами, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ имѣются и озера, могущія служить продолженіемъ этого канала. Ни тоннелей, ни глубокаго канала здѣсь не представится нужнымъ прорывать. Глубина сооруженій рассчитана не больше, чѣмъ на 6 сажень. Помимо устройства канала, будутъ приспособлены для судоходства рѣки: Чусовая, Рѣшетка, Исеть и Тоболь. Здѣсь будутъ устроены шлюзы и плотины, а также произведена расчистка русла. Стоимость этой водной магистрали исчислена въ суммѣ свыше 165 милліоновъ рублей, такъ какъ, кромѣ прорытія канала, придется приспособить для судоходства около 1.440 версты названныхъ рѣкъ. Работы эти начнутся въ устьѣ Чусовой, близъ Перми, и закончатся на Иртышѣ, близъ Тобольска. По предварительнымъ подсчетамъ вѣдомства, въ среднемъ, стоимость каждой версты воднаго пути обойдется около 115.000 рублей.

Экономическое значеніе этого пути огромно. Соединивъ Европейскую Россію съ Сибирью, онъ дастъ свободный и дешевый выходъ хлѣбнымъ и лѣснымъ грузамъ изъ Сибири какъ на внутренніе рынки, такъ и за границу, что не можетъ не вліять на быстрое экономическое развитіе Сибири. Кромѣ того, магистраль эта будетъ способствовать развитію экономическаго положенія уральскаго района и оживленію его горныхъ промысловъ. Уральская металлургическая промышленность получитъ возможность пользоваться антрацитомъ и коксомъ изъ Донецкаго бассейна. Кромѣ того, явится возможность пользоваться сибирскимъ коксомъ. Вѣдь, на берегахъ рѣки Томи находятся лучшія мѣстожденія каменнаго угля.

Вообще, путь этотъ долженъ имѣть важное общегосударственное значеніе какъ въ отношеніи заселенія нашей сибирской окраины, такъ и по отношенію къ эксплуатаціи ея природныхъ богатствъ. Оказавъ благотворное вліяніе на конъюнктуру нашего хлѣбнаго, лѣсного и желѣзнаго рынковъ и возродивъ горнозаводскую промышленность Урала, путь этотъ окажетъ благотворное вліяніе и на остальные отрасли сельскаго хозяйства, торговли и промышленности.

## Изъ торгово-промышленной жизни.

*Нужды томскихъ рыбопромышленниковъ.* Сибирскіе промышленники и торговцы животными продуктами весьма часто оказываются въ большомъ затрудненіи по части надлежащаго использованія естественныхъ



богатствъ края, вслѣдствіе крайне слабой оборудованности нашихъ сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ вагонами-холодильниками. Въ такомъ положеніи въ настоящее время находятся томскіе рыбопромышленники. Дѣло въ слѣдующемъ. На линіи китайско-восточной ж. д. есть станція Джалай-Норъ. Верстахъ въ 60 отъ станціи есть озеро, содержащія огромное количество рыбы лучшихъ сортовъ. Томскіе рыбопромышленники вполнѣ основательно заинтересовались вопросомъ объ организаціи вывоза рыбы со станціи Джалай-Норъ въ Сибирь и въ Европ. Россію. Съ одной стороны, огромныя рыбныя богатства сулятъ промышленникамъ большіе барыши, а съ другой—встаетъ вопросъ объ организаціи такой перевозки рыбы, при которой она сохранялась бы въ свѣжемъ видѣ и не подвергалась порчѣ. Ясно, что на очередь сталъ вопросъ объ организаціи вагоновъ-холодильниковъ.

Извѣстно, что вагоновъ этихъ не хватаетъ и по линіи сибирской ж. д., что же касается китайско-восточной и забайкальской ж. д., то здѣсь объ этомъ и говорить не приходится. Перевозка рыбы по Сибири съ указанныхъ озеръ рисовалась рыбопромышленникамъ въ такомъ видѣ: въ Сибирь рыба идетъ въ такихъ вагонахъ, которые не вполнѣ приспособлены для холодильной роли. Въ вагонахъ придется сдѣлать отдѣльные лари или чаны изъ цинка, перекладывая въ нихъ рыбу въ перемежку со льдомъ. Провозъ рыбы по жел. дорогѣ не вполнѣ ясенъ рыбопромышленникамъ. Желѣзная дорога, слѣдуя буквѣ закона, можетъ взять съ экспортеровъ слишкомъ высокую плату—это, во-первыхъ, во-вторыхъ, необорудованность вагоновъ-холодильниковъ повлечетъ за собою такую провозную расцѣнку, при которой за рыбу и за ледъ во время пути придется платить, какъ за общій вѣсъ. Къ этому нужно прибавить плату за провозъ приборовъ, въ которыхъ будетъ храниться рыба. Неудобство перевозки рыбы можетъ усугубиться еще тѣмъ, что приборы съ рыбой придется доставлять пустыми, платя за это, однако, деньги.

Экспортерамъ одной сибирской ж. дорогѣ придется платить 3 к. съ пуда и по 3 к. съ оси за версту. Такимъ образомъ, плата за провозъ льда можетъ лечь тяжелымъ бременемъ на плечи экспортеровъ. Учитывая это обстоятельство, томскіе рыбопромышленники вошли въ соглашеніе съ существующимъ въ Томскѣ обществомъ холодильнаго дѣла. Проектируется, какъ сообщаетъ „Сиб. Жизнь“, обратиться съ ходатайствомъ о поддержкѣ въ комитетъ по холодильному дѣлу въ С.-Петербурѣ. Кроме того, томскіе рыбопромышленники обратились къ начальнику сибирской желѣзной дороги съ просьбой о содѣйствіи имъ въ организаціи перевозки рыбы съ Востока въ Сибирь. Начальникъ дороги отнесся къ ихъ ходатайству весьма сочувственно, такъ что рыбопромышленники надѣются, что, кроме организаціи перевозки рыбы, имъ удастся добиться отъ дороги нѣкоторыхъ льготъ.

*Судо-товарный складъ.* Въ скоромъ времени будетъ открытъ Сибирскій судо-товарный складъ Сѣвернаго товарищества въ Тобольскѣ, который имѣетъ выдавать ссуды подъ залогъ всевозможныхъ товаровъ, какъ-то: яйца, масла, ленъ, пенька, кожи, разное зерно, дѣсь, графитъ, азбестъ и проч.; изъ 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% продаетъ по послѣднему биржевому курсу въ Лондонѣ, Парижѣ, Константинополѣ, Генуѣ и Римѣ и всѣ русскіе товары, сданные на комиссію складу, беретъ на себя отправку всѣхъ

сибирскихъ товаровъ морскимъ путемъ черезъ Карское море въ Лондонъ.

Единственный Сибирскій ссудо-товарный складъ будетъ имѣть въ бухтѣ „Находка“ несгорасмые, изъ листового оцинкованнаго желѣза, магазины для товаровъ, отправляемыхъ въ Лондонъ. Для масла, яницъ и дичи будетъ устроенъ рефрижераторъ, за храненіе въ которомъ взимается особо дополнительная плата по 20 к. съ пуда.

*Засѣданіе совѣта съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства Сибири, Степного края и Зауралья.* Въ срединѣ іюля состоялось засѣданіе совѣта съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства Сибири, Степного края и Зауралья, на которомъ были заслушаны докладъ о томъ, что петропавловскій биржевой комитетъ призналъ необходимымъ ходатайствовать о сооруженіи въ Сибири рефрижераторовъ въ первую очередь. Послѣ обмена мнѣній, совѣтъ напелъ, что по вопросу о сооруженіи рефрижераторовъ уже состоялось постановленіе съѣзда въ маѣ 1912 г., признавшее необходимымъ сооруженіе рефрижераторовъ для храненія сливочнаго масла, мяса и др. скоропортящихся продуктовъ въ г.г. Челябинскѣ, Курганѣ, Петропавловскѣ, Омскѣ, Ново-Николаевскѣ и Барнаулѣ. Принимая во вниманіе, что устраненіе причинъ, препятствующихъ правильному развитію скотопрмышленности и экспорта мяса, является постоянной потребностью, и что экспортъ масла и живого скота съ линіи сибирской ж. д. ежегодно увеличивается и за послѣдніе годы превышаетъ 8½ милл. пуд., совѣтъ постановилъ: возбудить ходатайство о постройкѣ въ первую очередь рефрижераторовъ въ перечисленныхъ выше пунктахъ и объ оборудованіи линіи сибирской ж. д. вагонами-рефрижераторами; просить отдѣлъ торговли о командированіи особой комиссіи для обследованія линіи сибирской ж. д. въ предѣлахъ скотоводческихъ районовъ въ цѣляхъ выясненія на мѣстѣ всей остроты нужды въ скорѣйшемъ обезпеченіи храненія и транспорта скоропортящихся продуктовъ холодильными устройствами; поддержать ходатайство омскаго отдѣленія комитета по холодильному дѣлу о командированіи на сибирскую ж. д. 400 усовершенствованныхъ вагоновъ-холодильниковъ, предназначенныхъ для перевозки фруктовъ изъ Туркестанскаго края.

Второй съездъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства Сибири, Степного края и Зауралья постановлено назначить на 21 и 22 октября т. г.

*Гидравлическая добыча золота на Уралѣ.* Какіе районы въ уральской горной области удобны для гидравлической разработки и добычи золота, какими техническими качествами,—т. е. запасы воды, предполагаемый уклонъ для полученія нужнаго напора, содержаніе золота въ 100 пуд. породы и примѣрный общій запасъ металла, обладаютъ эти золотоносные районы? Такимъ вопросомъ задалась постоянная совѣщательная контора золото и платино-промышленниковъ, вырабатывающая въ настоящее время записку о государственномъ значеніи золото и платино-промышленности и о возможныхъ ея перспективахъ, на предметъ ходатайства объ образованіи особой комиссіи по золото-промышленнымъ дѣламъ при Государственной Думѣ, на подобіе такой же комиссіи по переселенческимъ вопросамъ.

Въ обширномъ уральскомъ районѣ, конечно, найдутся мѣстности, вполне пригодныя для гидравлической разработки, но для полученія данныхъ о запасахъ воды, уклонахъ для полученія напора, содержащіи золота въ 100 пудахъ породы и примѣрныхъ общихъ запасахъ золота— для этого необходимы обширныя изслѣдованія, которыхъ пока никто не производилъ. По нѣкоторымъ районамъ имѣются, такъ сказать, общія данныя: напримѣръ, рѣки южно-верхотурскаго горнаго округа мелководны и не имѣютъ достаточнаго уклона: уклоны долины рѣки Исы  $\frac{3}{4}$  саж. на версту и вся вода утилизируется на промывальныхъ устройствахъ и драгами; рѣки Вяя и Тура имѣютъ еще меньшій уклонъ, чѣмъ р. Иса. Остальныя рѣки мелководны и непригодны для гидравлической разработки и добычи золота. Въ сѣверо-верхотурскомъ округѣ, болѣе богатымъ рѣками, условія значительно лучше. Тамъ протекаютъ: Лозьва, Лобва, Ляля, Вагранъ и друг., имѣющія значеніе для гидравлической разработки золота, такъ какъ запасы воды въ нихъ довольно значительны.

Въ оренбургскомъ и въ восточной части верхне-уральскаго горныхъ округовъ этихъ условій не имѣется: рѣки здѣсь съ незначительнымъ уклономъ и довольно мелководны, но западная часть верхнеуральскаго округа расположена въ гористой мѣстности, и здѣсь палица въ условія для созданія значительнаго напора, но большая часть земель этого района принадлежить башкирамъ, и это будетъ тормозить развитіе гидравлическаго способа разработки золота. Что касается примѣрнаго общаго запаса металла, уклона и проч.,—то сколько-нибудь серьезныхъ изслѣдованій не было сдѣлано, и такимъ образомъ возможность возникновенія новой отрасли промышленности является гадательной.

Подходящими для гидравлической добычи золота слѣдуетъ признать разрѣзы прежнихъ выработокъ. Имѣющіеся въ нихъ старые отвалы эфелей, а также многочисленныя озера, наполняющія почти весь оренбургскій край,—все это пригодно для гидравлической добычи золота, но предвзрительно необходимо установить благонадежность какъ старыхъ разрѣзовъ, такъ и озеръ, необходимо установить, являются ли они сплошь золотоносными, или въ нихъ золотоносныя россыпи проходятъ изъ логовъ, въ которыхъ въ прежнее время разрабатывалось россыпное золото.

Такимъ образомъ, возникаетъ много сложныхъ вопросовъ, тѣсно связанныхъ съ гидравлической добычей золота на Уралѣ.

*Англійскій коксъ на Уралѣ.* Какъ извѣстно, за послѣдніе три года черезъ Архангельскъ идутъ на Уралъ громадныя партіи англійскаго кокса, необходимаго въ желѣзодѣлательномъ производствѣ.

Коксъ изъ Донецкаго бассейна отличается невысокими качествами, перевозка его по желѣзнымъ дорогамъ очень повышаетъ его стоимость, и уральскіе заводчики нашли болѣе выгоднымъ перейти на англійскій коксъ.

Въ настоящее время, какъ оказывается, они дѣлаютъ новый шагъ и пытаются отъ англійскаго кокса перейти къ коксу мѣстному—коксу уральскаго производства.

Какъ сообщаютъ „Пермскія Вѣд.“, въ концѣ іюля объѣхавъ рядъ жел.-д. линій пермскаго и вятскаго района предсѣдатель сибирскаго порайоннаго комитета инженеръ Мелентьевъ.

Посѣтивъ Надеждинскій заводъ, при его осмотрѣ г. Мелентьевъ обратилъ вниманіе на его великолѣпную техническую оборудованность, на которомъ ручной трудъ замѣненъ въ широкихъ размѣрахъ механическимъ; подачу матеріала въ маргеновскія печи, производящуюся въ настоящее время ручнымъ способомъ, предполагается въ скоромъ времени также замѣнить механическимъ способомъ; резервуары въ 3000 пудовъ съ жидкимъ расплавленнымъ металломъ, куда онъ пускается по особымъ желобамъ, висятъ, передвигаются, поднимаются и опрокидываются автоматически, какъ дѣтскія игрушки. Обращаетъ на себя особое вниманіе и важное для всей уральской заводской промышленности нововведеніе коксованія уральскаго каменнаго угля въ особые брикеты, удачныя опыты съ коксованіемъ котораго производятся въ Надеждинскомъ заводѣ по идеѣ главнаго директора-распорядителя.

До сего времени всѣ уральскіе заводы работаютъ на англійскомъ коксѣ, доставляемомъ черезъ станцію Котласъ Пермской жел. дор., который обходится заводамъ, кажется, до 60 к. за пудъ и ложится крупнымъ накладнымъ расходомъ на единицу выработаннаго продукта. Въ виду этихъ соображеній главный директоръ-распорядитель Богословскихъ горныхъ заводовъ предложилъ администраціи Надеждинскаго завода произвести опыты съ коксованіемъ мѣстнаго каменнаго угля, каковыя опыты увѣнчались полнымъ успѣхомъ. Процессъ коксованія каменнаго угля заключается, приблизительно, въ слѣдующемъ: берется угольная мелочь и прессуется подъ сильнымъ давленіемъ въ особые брикеты, величиною въ большой чайный стаканъ, затѣмъ брикеты эти вкладываются въ трубочки, заключающіяся въ особо для сего устроенной печи, гдѣ обжигаются при высокой температурѣ.

Послѣ удачныхъ опытовъ Надеждинскій заводъ предполагаетъ въ скоромъ времени приступить къ сооруженію фабрики для коксованія мѣстнаго каменнаго угля, съ годовой производительностью до 3—4 миллионовъ пудовъ.

Можно думать, что въ теченіе ближайшаго времени заводъ построитъ намѣченную фабрику и вмѣстѣ съ тѣмъ архангельскій портъ лишится цѣннаго и очень выгоднаго груза.

„Бѣлый и сѣрый уголь“. Министру торговли и промышленности представлялась депутація отъ императорскаго русскаго техническаго общества въ лицѣ В. И. Ковалевскаго и т. с. инж. А. Н. Горчакова.

Депутація представила мнѣстру обширную докладную записку о задуманной техническимъ обществомъ выставкѣ „Бѣлый и сѣрый уголь“. Въ своемъ представленіи депутація указала на необходимость использования въ болѣе широкихъ размѣрахъ богатыхъ въ Россіи торфяныхъ залежей (сѣрый уголь) и водныхъ силъ (бѣлый уголь).

Въ одной европейской Россіи торфяныхъ болотъ насчитывается 37 милл. кв. километровъ, и, кромѣ того, въ Финляндіи имѣется еще 7,5 милл. кв. километровъ.

По мѣрѣ вздорожанія другихъ сортовъ топлива, говорится въ докладной запискѣ, область примѣненія торфа все расширяется, и добыча его приобретаетъ все болѣе крупныя размѣры.

Принимая во вниманіе естественный приростъ торфяниковъ (отъ заболачиванія), можно считать, что центральная сѣверо-западная и сѣверная часть Россіи имѣетъ въ своихъ торфяныхъ болотахъ такой же

крупный запасъ топлива, какой имѣеть югъ Россіи въ донецкомъ каменно-угольномъ бассейнѣ.

Выставка „Бѣлый и сѣрый уголь“ имѣеть цѣлью собрать все, что сдѣлано въ смыслѣ использованія торфа и водныхъ силъ въ Россіи для отопленія и освѣщенія. Выставка ставитъ также задачей выяснитъ тѣ условія, при которыхъ могутъ съ успѣхомъ выполняться работы по національному использованию водныхъ силъ и залежей торфа.

Депутация возбудила передъ министромъ ходатайство объ оказаніи Императорскому техническому обществу субсидій въ размѣрѣ 100 тыс. руб. на устройство выставки въ Петербургѣ и въ Москвѣ.

Министръ отнесся сочувственно къ идеѣ устроителей и указалъ, между прочимъ, что нужда въ топливѣ замѣчается не только у насъ, но и во всей Европѣ.

## Разныя вѣсти.

*Минусинскій музей.* 35 лѣтъ существуетъ это замѣчательное учрежденіе, созданное частной инициативой и дружнымъ сотрудничествомъ множества лицъ и обвѣянное общественными симпатіями. Со смертью его основателя и неутомимаго работника П. М. Мартынова въ 1902 г. развитіе музея замедлилось, но не остановилось, симпатіи къ нему не ослабли.

Изъ отчета за 1912 г. видно, что къ 1912 году коллекціи музея достигли 70.600 номеровъ, изъ которыхъ 1580 поступили въ отчетномъ году; большіе всего растутъ образовательный отдѣлъ (поступило 754 номера) и археологическій (623)—вообще самыя крупныя въ музей отдѣлы. Образоват. отдѣлъ пополненъ коллекціями по производству хлопка, шелка, льна, сахара, спичекъ, мыла, бумаги, издѣлій изъ разн. породъ дерева, глины и т. п. Въ поступившихъ предметахъ по археологій обращаетъ на себя вниманіе желѣзный кинжалъ (изъ Капскаго у.) съ древней надписью неустановленнаго пока алфавита.

За годъ музей посѣтили до 12000 челов.; для осмотра его пріѣзжали изъ Каратуза, за 80 верстъ, ученики 4-классной школы съ преподавателями, организовавшими нарочитую экскурсію. Но этого, разумеется, мало. Педагоги школы Минусинскаго у. должны ежегодно организовать такія экскурсіи и оцѣнивать ихъ, какъ могучее образовательное средство—минусинскій музей достигъ для этого надлежащаго развитія.

Музей посѣтили и нѣсколько профессоровъ, одинъ изъ которыхъ, харьковскій проф. зоологій П. П. Сушкинъ, опредѣлялъ при этомъ вновь поступившихъ птицъ. При музеѣ съ давняго времени находится метеорологическая станція 1 класса 2 разряда; въ 1912 г. на ней прибавлены наблюденія надъ солнечнымъ излученіемъ помощью гелиографа Величко.

Со смертью П. М. Мартынова главное руководство музеемъ и попеченіе о немъ легло на комитетъ, состоящій обычно изъ самыхъ интеллигентныхъ силъ, какія только появляются среди общества маленькаго городка. И эта смѣна членовъ комитета вноситъ съ собою тѣ живыя струйки, которыя освѣжаютъ жизнь музея. Отмѣтимъ кое-что новое изъ дѣятельности комитета въ 1912 году. Комитетъ предоставилъ

завѣдующему право созывать частныя совѣщанія свѣдущихъ лицъ по разнымъ вопросамъ безъ созыва комитета и его санкціи, а только съ сообщеніемъ комитету *post factum* о результатахъ совѣщанія. Мѣра любобпытства, неключающая громоздкій канцелярскій порядокъ. Упомянутое выше расширеніе коллекцій образоват. отдѣла относится также къ числу такихъ мѣръ, которыя расширяютъ дѣятельность музея въ стору, едва затронутую П. М. Мартыновымъ.

Минусинскій уѣздъ, какъ извѣстно, представляетъ классическое мѣсто археологическихъ памятниковъ и предметовъ самостоятельной въ этомъ краѣ бронзовой культуры. Въ послѣдніе годы обиліе находокъ въ въ уѣздѣ вызвало спекуляцію по скупицѣ и перепродажѣ предметовъ скупицками и расхищеніе документовъ древнѣйшей культуры. Комитетъ музея выступилъ на борьбу съ этимъ зломъ путемъ спеціальной агитаціи и усиленной покупки предметовъ. Затѣмъ онъ пополнилъ научный отдѣлъ библіотеки музея капитальными сочиненіями по разн. отдѣламъ знанія и двинулъ вопросъ о постановкѣ памятника основателю музея и проч. Изъ кассоваго отчета видно, что въ музей поступило 2444 р. 95 к. (въ томъ числѣ казен. субсидіи 1500 р.) и израсходовано 2207 р. 67 к.

Основанная при музеѣ общества библіотека и функционирующая теперь, какъ самостоятельное учрежденіе въ отчетномъ году подверглась впервые за 35 лѣтъ существованія ревизіи и капитальной переборкѣ. очисткѣ отъ дефекта и балласта и пополненію, при чемъ, въ этомъ году заведенъ подвижной карточный каталогъ.

На 1 января 1913 г. въ ней находится 22144 названія на сумму 36216 руб.

1912 г.—первый бездефицитный годъ библіотеки, число платныхъ подписчиковъ которой достигало 120 челов., но считая безплатнаго пользования въ читальнѣ библіотеккой; книгъ въ теченіе года было выдано на домъ свыше 5000. Для Минусинска эти цифры большія.

До сихъ поръ музей обслуживается даровымъ трудомъ членовъ комитета и завѣдующаго музеемъ. По имѣющимся свѣдѣніямъ, членъ комитета И. Т. Савенковъ въ настоящее время хлопочетъ въ Петербургѣ о постоянной субсидіи въ 1800 руб. для консерватора и сверхъ того о постоянной субсидіи въ 4000 руб. на развитіе научной дѣятельности музея.

*Старинныя святыни.* Немногіе, вѣроятно, знаютъ о существованіи на Сѣверѣ особаго рода старинныхъ святынь, изображаемыхъ въ видѣ статуй. Одна изъ подобныхъ статуй имѣется въ Соловецкомъ монастырѣ.

Туристъ, посѣтивъ Соловецкій монастырь, обратилъ вниманіе на маленькую часовенку, находящуюся въ 13—15 верстахъ отъ монастыря, въ глубинѣ Соловецкаго острова, которая пользуется большимъ почитаніемъ у наломниковъ. По преданію, здѣсь нѣкогда проживалъ митрополитъ московскій Филитъ. Въ этой то часовенкѣ, послѣдней названіе Иисуса Сндяцаго, находится одна изъ оригинальнѣйшихъ святынь не только Соловецкой обители, но и всей Россіи. Съ правой стороны иконостаса, въ особо устроенной нишѣ, помѣщена деревянная статуя Иисуса Христа въ полный ростъ, съ терновымъ вѣнцомъ на головѣ и связанными веревкою руками. Статуя эта вполне сохранилась и до сего времени; всякій, посѣтившій Соловецкій монастырь, считаетъ сво-

ею обязанности посѣтить маленькую часовенку и приложиться къ статуѣ.

Нѣчто подобное имѣется также и въ Онежскомъ уѣздѣ, въ церкви Вонгудскаго прихода. Тамъ въ специально устроенной нишѣ, помѣщенной въ особо пристроенномъ къ храму придѣлѣ, находится восковая статуя Ила Столбенскаго величиною значительно меньше человеческого роста. Статуя Ила Столбенскаго, также какъ и упоминаемая выше статуя Иисуса Сидящаго, установлена въ сиднемъ положеніи.

По преданію, Иллъ Столбенскій явился въ Вонгудскомъ приходѣ сравнительно поздно, въ началѣ XIX столѣтія. Появленіе этой статуи, по объясненіямъ мѣстныхъ старожиловъ, весьма таинственно. Собственно, о томъ, гдѣ взята статуя, преданіе умалчиваетъ. Извѣстно только то, что она обрѣтена какимъ-то вонгудскимъ крестьяниномъ гдѣ-то на чужой сторонѣ. Найдя Ила Столбенскаго, этотъ крестьянинъ, по преданію, помѣстилъ его въ особый ящикъ, положилъ его на саночки и зимою предпринялъ съ нимъ путешествіе на родину.

Еще рассказываютъ, что путешествовавшему со статуей крестьянину встрѣтился на дорогѣ обозъ каргополовъ. Одинъ изъ извозчиковъ толкнулъ ногой сапки съ ящикомъ и, будто бы, тотчасъ же упалъ, разбивъ свою ногу. Думая, что ушибъ ногу о сапки, извозчикъ разразился бранью, но крестьянинъ объяснилъ, что въ его ящикѣ находится св. Иллъ Столбенскій, который и покаралъ извозчика за оскорбленіе себя. Тогда извозчикъ прибѣгъ къ угоднику съ покаянной молитвою, и нога тотчасъ же сдѣлалась здоровою. Этотъ случай въ пути произвелъ на каргополовъ сильное впечатлѣніе. Однако, въ святость статуи Ила Столбенскаго вонгудскіе жители повѣрили нескоро, и слѣдующій случай, какъ передаютъ, разсѣялъ эти сомнѣнія.

Въ одинъ изъ знойныхъ лѣтнихъ дней сельчане увидѣли, что изъ церкви, гдѣ находился святой, повалилъ дымъ. Бросились туда и, къ удивленію своему, нашли, что церковный полъ горитъ, несмотря на то, что повода къ пожару не было никакого. Не было тогда сомнѣній, что пожаръ, который вскорѣ прекратился, являлся карой Божіей за пренебреженіе къ Его угоднику. Съ тѣхъ поръ Ила Столбенскаго помѣстили на видное мѣсто въ церкви и начали воздавать ему почести наравнѣ съ другими святыми.

Слухъ этотъ разнесся далеко за предѣлы Вонгуды, и множество богомольцевъ потянулось на поклоненіе новому угоднику. Такъ рассказываютъ вонгудскіе старожилы исторію своего святого. И до настоящаго времени Иллъ Столбенскій свято почитается всѣми онежанами, и идутъ къ нему на поклоненіе паломники изъ другихъ уѣздовъ и губерній.

*Замѣчательный памятникъ.* Въ Туруханскѣ имѣется замѣчательный памятникъ „давно минувшихъ дней“—деревянная башня, служившая, какъ говорятъ старожилы, крѣпостью для воевавшихъ съ инородцами русскихъ. Башня эта имѣетъ до 8 саж. въ вышину, довольно широкая. Теперь жители думаютъ башню эту сломать—на дрова—, чего дескать здря мѣсто занимаетъ“. Администрація, повидимому, относится къ этому спокойно, и мѣръ къ охраненію этой башни никакихъ не принимаетъ. Обыкновенно принято цѣнные памятники „старинны глубокой“ или хранить и, въ крайнемъ случаѣ, реставрировать. Въ далекомъ же Туруханскомъ краѣ на такія вещи смотрятъ гораздо проще: уничтожить и баста... Сколько лѣтъ глаза мозолятъ, пора и честь знать.

*Значеніе и польза полярныхъ экспедицій.* Въ скандинавско-сѣвероамериканскомъ журналѣ „The American Scandinavian Review“, издающемся въ Копенгагенѣ, извѣстный путешественникъ, совершившій недавно путешествіе къ южному полюсу, Роальдъ Амундсенъ, напечаталъ статью подъ заглавіемъ: „Сѣверный и южный полюсы—паровые котлы земного шара“, въ которой излагаетъ проектъ новаго своего путешествія къ сѣверному полюсу. „Хотя сѣверный полюсъ уже открытъ,—говоритъ Амундсенъ,—тѣмъ не менѣе я все же намѣренъ осуществить свои планы въ томъ видѣ, какъ я ихъ уже развивалъ въ 1908 году въ норвежскомъ географическомъ обществѣ. Изслѣдованіе сѣвернаго полюса такъ трудно, что путешествіе къ южному, по сравненію съ нимъ, можетъ быть названо пріятной прогулкой. Намъ придется, вѣроятно, употребить на изслѣдованіе около 5 лѣтъ, и мы должны приготовиться пробить въ арктическихъ областяхъ почти семь лѣтъ. Мы намѣрены изслѣдовать полярный бассейнъ отъ Берингова моря до сѣвернаго полюса. Мы знаемъ, что этотъ планъ весьма опасенъ и что насъ ожидаютъ многія страданія. Стоитъ ли на это затрачивать такъ много энергіи? Мы и отвѣтъ на этотъ вопросъ будемъ таковы: для расширенія человѣческихъ знаній всегда стоитъ тратить свои силы и энергію. Настало время, когда человѣкъ не можетъ быть покоенъ до тѣхъ поръ, пока совершенно не будетъ знать ту маленькую планету, на которой онъ живетъ. Мы не должны забывать, что за все то, чѣмъ мы теперь владѣемъ, мы должны быть благодарны терпѣливымъ изслѣдователямъ и людямъ науки. Безъ нихъ, вѣроятно, мы и теперь были бы еще принуждены убивать дикихъ животныхъ посредствомъ каменнаго оружія и ѣсть сырое мясо.“

Въ широкихъ кругахъ общества имѣютъ очень неясное представленіе о значеніи полярныхъ областей для всей нашей природы. Иногда ученые справедливо называютъ сѣверный и южный полюсы двумя паровыми котлами земного шара. Если бы сила, которую развиваютъ полюсы, внезапно прекратилась, то вся дѣятельность на землѣ также прекратилась бы. Большинство людей будетъ совершенно нова мысль, что вся сила и вся жизнь на землѣ идетъ отъ замерзшихъ областей на полюсѣ, и, однако, это такъ. Вода въ твердомъ видѣ въ арктическихъ областяхъ оказываетъ давленіе на теплыя и болѣе легкія воды въ областяхъ экватора и этимъ вызываетъ океанскія теченія; то же мы наблюдаемъ и въ воздухѣ, гдѣ полярныя холодныя страны вызываютъ пассаты. Только въ послѣднее время океанографическая наука насъ научила, что холодныя теченія отъ полюсовъ оказываютъ благотворное вліяніе на жизнь растений въ океанѣ: даютъ имъ новыя силы и обновляютъ ихъ. Жизнь рыбъ въ Атлантическомъ океанѣ зависитъ отъ той линіи, которую приносятъ теченія отъ дѣятельныхъ ледяныхъ горъ въ полярныхъ областяхъ. Отъ смѣшенія теплаго теченія, идущаго на Сѣверъ, и холоднаго теченія—стремящагося на югъ, происходятъ условія, необходимыя для жизни растений и рыбъ въ океанѣ. Если моя полярная экспедиція не дастъ никакихъ другихъ результатовъ, кромѣ точнаго изслѣдованія полярныхъ теченій, ихъ направленія, быстроты и дѣйствія на жизнь животныхъ и растений, то и тогда результатъ экспедиціи можно будетъ назвать весьма полезнымъ.



Съ разрѣшенія Г-на Министра Внутреннихъ Дѣлъ Архангельскимъ Обществомъ изученія Русскаго Сѣвера открытъ сборъ пожертвованій на организацію экспедиціи капитана Георгія Яковлевича Сядова въ СѢВЕРНОМУ ПОЛЮСУ. Пожертвованія принимаются въ канцеліріи Общества (зданіе Городской Думы, рядомъ съ Мѣщанскою Управой) отъ 10 до 3 час. два ежедневно, кромѣ праздничн. дней. По почтѣ можно адресовать: въ Архангельскъ. Правленію Архангельскаго Об-ва изученія Русскаго Сѣвера. Списокъ лицъ, сдѣлавшихъ пожертвованія, будетъ напечатанъ въ „Извѣстіяхъ“ Общества.

# ВАРШАВСКІЙ МАГАЗИНЪ

Архангельскъ. Троиц пр., противъ сквера.

**ШВЕЙНЫЯ МАШИНЫ** фирмы Полова и Ко.  
**ОБУВЬ** мужская, дамская и дѣтская.  
**БѢЛЫЕ МУЖСКОЕ.**

**АПТЕКАРСКІЙ ФОТО-ОПТИЧЕСКІЙ и ПАРФЮМЕРНЫЙ СКЛАДЪ**

## Г. С. ДОЛВАТЬЯНИЦЪ

Архангельскъ. Троицкій проспектъ. Телефонъ № 428.

**ИМѢЕТЪ ТОВАРЫ:** АПТЕКАРСКІЙ, ХИРУРГИЧЕСКІЙ, ФОТОГРАФИЧЕСКІЙ, ОПТИЧЕСКІЙ, ПАРФЮМЕРНЫЙ, ЗУБОВРАЧЕБНЫЙ и ПРОЧІЕ ТОВАРЫ. ♦ ИНОГОРОДНИМЪ ПОЧТОЮ всякіе ЗАКАЗЫ ИСПОЛНЯЮТСЯ НЕМЕДЛЕННО. ♦ Оптовымъ покупателямъ СКИДКА.



## М. В. ПЕРЕШНЕВЪ.

АРХАНГЕЛЬСКЪ

**КОЖЕВЕННЫЙ ЗАВОДЪ**

# ОБУВЬ



КОЖАНАЯ СВОЕГО ПРОИЗВОДСТВА И

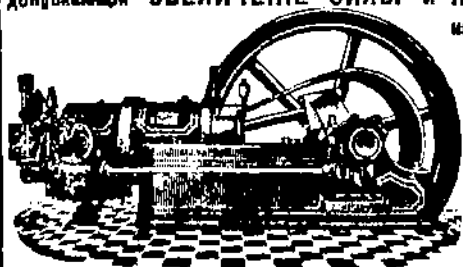


ВАЛЕНАЯ ЛУЧШИХЪ ФАБРИКЪ.



ГДѢ въ Архангельскѣ можно получить самыя бѣныя продукты? Жителямъ г. Архангельска, Гг. Прибаванцимъ, учащимся и участвующимъ различнымъ цоллярнымъ предпидіи рекомендуемъ обратиться въ оптово-различный магазинъ **ЕВДОСІИ АНТОНОВНЫ ЛАТРЫГИНОЙ** по Померолой ул., (гдѣ складъ дрожжей Гизартомолага), телефонъ № 242; это единотипный оптово-различный магазинъ, который получаетъ немедленно гастрономическія, колониальна-благородныя и кондитерскіе товары, а также всевозможныхъ сортовъ сѣвжунъ и оужую воловь. Тамъ вы всегда получите горячую пестину, Рижовіа, Туренгенія и прочія осоиовк, различныхъ сортовъ вареномъ и консервумъ колбасу, мясные, рыбныя и овощныя консервы, сыръ, масла и другіе товары. **ЦѢНЫ ВЪСЪ КОН-КУРЕНЦИИ.** Обратитесь по телефону № 242 и Вамъ пошлютъ все, что Вы пожелаете. Заказы исполняются скоро, аккуратно и добросовѣстно.

**ЕДИНСТВЕННЫЙ ВЪ МІРЪ ДВИГАТЕЛЬ** съ внутреннимъ сгораніемъ,  
допускающимъ **УВЕЛИЧЕНІЕ СИЛЫ** и **ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ**, смотря по  
надѣжности, подобно паровымъ машинамъ.



**„ГИДРОЙЛЬ“**

**ПАТЕНТЪ.**

ДВИГАТЕЛЬ ВНУТР. СГОРАНІЯ ИСКЛЮЧАТ. ВРЕЩ.  
п 1882 ПАТ.

Т./Д. **ЮЛИУСЪ ГАРТОХЪ и К<sup>о</sup>**

**НОВЫЙ ВЫПУСКЪ** 50 / 60 / 75 /  
**МОДЕЛЬ С.** / 75, / 85, / 110 дѣйств. силъ.

**ПРЕВОСХОДСТВО** доказано ПРАКТИКОЙ,  
не только по выгодности и громадности  
производства но имѣющаго ничего равнаго,  
но и по солидности, простотѣ и благо-  
надѣжности, что безусловно убѣдительно  
при СРАВНЕНІИ ИХЪ НА ДѢЛѢ съ любой  
другой дающею силой.

Москва, Мясницкая, д. Нѣмчинова. Отдѣленіе: Ростовъ на/Д., Б. Садовая, 25.

**Фабрично-Торговое Товарищество**

**„Р. КЕЛЕРЪ и К<sup>о</sup>“**

**ВЪ МОСКВѢ.**

**ТОРГОВЛЯ И ПРОИЗВОДСТВО:**

аптекарскихъ, химическихъ, парфюмерныхъ и колониальныхъ товаровъ,  
пряностей и приправъ для кухни и стола, предметовъ дешаваго ком-  
форта, предметовъ дамской и дѣтской гигиены, питательныхъ средствъ  
для вскармливанія дѣтей, гигиеническихъ порцелотовъ „Каресъ“ (привилегія № 9891), фотографическихъ пластинокъ и фотохимическихъ  
препаратовъ, **ХИРУРГИЧЕСКИХЪ ИНСТРУМЕНТОВЪ.**

**АПТЕЧКИ:** карманныя, дорожныя, домашнія, сельскія, фабричныя и  
другіе подобныя наборы, единственные по числу, количеству и каче-  
ству входящихъ въ нихъ медикаментовъ, а равно и по изяществу  
отдѣлки в дешезыиѣ.

**ПРЕЙСЪ-КУРАНТЫ** по требованію высылаются бесплатно:

Правленіе, главная контора и центральный складъ товаровъ въ Москвѣ,  
въ Среднихъ Торговыхъ Рядахъ; 7 розничныхъ магазиновъ въ Москвѣ.  
ОТДѢЛЕНІЯ: въ Петербургѣ: 1) Невскій, 26; 2) Петербургская стор., Б. Проспектъ, 25,  
3) Забалланскій, 1—21; въ Саратовѣ 1) на Александров, ул.; 2) на Московской ул. Во  
Владивостокѣ—на Свѣтланской ул. На Нижегородской ярмаркѣ въ Главномъ домѣ; Въ  
Кіевѣ—Крещатикъ № 6; Въ Одессѣ—Дерибассовская № 12.



НЕФТЯНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

“**РУСЬ**”

ЗАВОДА



**Ф. ВИГАНДЪ,**



РЕВЕЛЬ.

Представители въ СПБ.: Э. Вигандъ, Игеръ и К<sup>о</sup>, ул. Гоголя 4.

Установлено свыше 500 моторовъ:

въ мельницахъ, заводахъ и для электрическаго освѣщенія.

**ВЫСШІЯ ОТЛИЧІЯ:**

22 медалей и дипломовъ и между ними 6 золотыхъ медалей.

**НОВОЗОНЪ Д-ра мед. ГИЦЪ.**

Препаратъ кислорода, быстро и вѣрно излѣчиваетъ запоры и желудочно-кишечныя заболѣванія, геморои и т. д. Чтобы избавиться отъ хроническихъ запоровъ, не слѣдуетъ прибѣгать къ всевозможнымъ слабительнымъ, дѣйствующимъ лишь временно и потому только усиливающимъ запоры, отучая кишечникъ отъ самостоятельной работы, слѣдуетъ лѣчить причину запоровъ, т. е. вялость кишечника. При пользованіи новозономъ всѣ отравленія пищеварит. аппарата восстанавливаются совершенно и желудокъ и кишечникъ уже продолжаютъ работать правильно и самостоятельно.

Банка въ 50 гр. (взросл. дост. на 2 нед.) 1 р. 75 к; въ 100 гр. 3 р. 30 к. Брошюра высылается бесплатно.

Н. ГЕРТЭРЬ, С.-Петербургъ, Гороховая 5, телефонъ 51-26.

Отзывъ: „За такое прекрасное и полезное средство, какъ Новозонъ 7 Д-ра мед. Гинцъ, остаюсь отъ души благодарить“! ст. Тенгинская, Н. И. Гейденрихъ.

Новозонъ продается во всѣхъ аптекахъ и аптекарскихъ магазинахъ.

Товарищество Архангельскаго пивовареннаго завода

**Сурковъ.**

П И В О.  
ПОРТЕРЪ.  
МЕДЪ.

## Новое средство „АЛИТІЯ“

Охотно рекомендуемъ, всѣмъ заботищимся о красотѣ и нормальномъ состояніи своихъ волосъ, новое средство, сравнительно недавно вылащенное на рынокъ, но уже успѣвшее заслужить себѣ лестную репутацію. Это средство—жидкость „АЛИТІЯ“. Она оживляетъ и оздоравливаетъ кожу головы, уничтожаетъ перхоть, предотвращаетъ выпаденіе волосъ, и содѣйствуетъ ихъ росту, укрѣпляя волосяныя луковицы.

Извѣстно изъ наблюденій, что самой частой причиной преждевременнаго увиданія и выпаденія волосъ, а затѣмъ послѣдующаго облысѣнія служить, такъ называемая перхоть. Изъ ста случаевъ выпаденія волосъ по крайней мѣрѣ въ 90 причиной служить перхоть. И именно на образование перхоти новое средство „АЛИТІЯ“ дѣйствуетъ самымъ сильнымъ образомъ, уничтожалъ ее радикально уже послѣ короткаго промежутка времени употребленія. Само собою разумѣется, чѣмъ раньше замѣчена болѣзнь, тѣмъ лечение успѣшнѣе; но даже и въ очень упорныхъ, сильно зацущенныхъ случаяхъ, даже тамъ, гдѣ состояніе волосъ значительно ухудшилось вслѣдствіе предварительнаго употребленія различныхъ неподходящихъ или сильно дѣйствующихъ препаратовъ и тамъ средство „АЛИТІЯ“ оказываетъ зачастую поистинѣ благотворное дѣйствіе.

„АЛИТІЯ“ разрѣшено Врачебнымъ Управленіемъ (№ 4821 I) и даже при продолжительномъ употребленіи не приносить никакого вреда, что очень важно, такъ какъ перхоть принадлежитъ къ числу хроническихъ болѣзней, требующихъ терпѣнія и продолжительнаго времени для леченія. Зато терпѣніе, при употребленіи „АЛИТІЯ“ и вознаграждается блестящими результатами. Впрочемъ, въ большинствѣ случаевъ такого продолжительнаго леченія не потребуется, такъ какъ, повторимъ „АЛИТІЯ“ дѣйствуетъ замѣчательно быстро и уже въ 2 мѣсяца, а иногда даже въ 6 недѣль, уничтожаетъ обильную перхоть, танувшую годами и не поддававшуюся до того никакимъ средствамъ. Это, впрочемъ, и неудивительно, такъ какъ „АЛИТІЯ“ составлена самымъ рациональнымъ образомъ на основаніи научныхъ данныхъ, до опубликованія примѣнялось изобрѣтательницей многія сотни разъ, всегда съ одинаковымъ успѣхомъ, испытывалось неоднократно врачами и волосолечебницами тоже съ блестящими результатами, и заслужило массу благодарственныхъ писемъ отъ публики. Лечение идетъ гораздо успѣшнѣе, если сохранился хоть тонкій, вѣтхивый пушокъ, на мѣстѣ котораго уже въ скоромъ времени появляются настоящіе волосы, но и въ самыхъ безнадежныхъ на видъ случаяхъ, повторимъ, зачастую бываетъ значительное улучшеніе.

Кромѣ чисто лечебнаго дѣйствія, „АЛИТІЯ“ можетъ служить превосходнымъ косметическимъ средствомъ для нормальныхъ здоровыхъ волосъ. Оно придаетъ имъ блескъ, мягкость и шелковитость, и потому мы настоячиво рекомендуемъ его для регулярнаго употребленія. Ничего, кромѣ пользы, такое регулярное употребленіе не принесетъ, такъ что „АЛИТІЯ“, благодаря рациональному составу является именно тѣмъ, чѣмъ по настоящему должна быть всякая хорошая косметика. Здоровье волосъ она улучшаетъ, а больные исправляетъ.

Получать „АЛИТІЯ“ можно въ лучшихъ косметическихъ и аптекарскихъ магазинахъ, а также въ главномъ складѣ: С.-Петербургъ, Невскій 78—64 кв. 24, Екатерины Лѣвенко. Если прибавить, что употребленіе этого средства очень просто, и состоитъ только изъ втиранія его въ кожу головы, всего лучше на ночь, и цѣна „АЛИТІЯ“ очень невысока, такъ какъ большой флаконъ, котораго достаточно на мѣсяць, стоитъ всего 3 руб., то станетъ понятно, что съ появленіемъ „АЛИТІЯ“ задача сохраненія волосъ значительно упростилась. И потому мы повторимъ то, съ чего начали: настоячиво совѣтуемъ употреблять „АЛИТІЯ“ всѣмъ, кто заботится о красотѣ и гигиенѣ своихъ волосъ.

Докторъ И. Зарубинъ. Издатель журнала „Будьте Здоровы“ Садовая ул., 53. С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

# „АВТОМОБИЛЬНОЕ ДѢЛО“



**В. ВЕНЦКОВИЧА.**



С.-Петербургъ, наб. Черн. рѣчки, д. 47, телефонъ 39—35.

**I. ОТДѢЛЪ:**

**ЭЛЕКТРИЧЕСКІЙ.**

Полное оборудованіе электр. освѣщенія  
и производство разной электр. арматуры.

**II. ОТДѢЛЪ**

**МЕХАНИЧЕСКОЕ ПРОИЗВОДСТВО И РЕМОНТЪ РАЗНЫХЪ  
МАШИНЪ,**

двигателей, автомобилей и моторныхъ  
лодокъ.

**III. ОТДѢЛЪ:**

Водопроводный и инженерно-строительный.

**IV. ОТДѢЛЪ:**

**ПРИНИМАЮТСЯ ЗАКАЗЫ**

на литье изъ чугуна, бронзы и мѣди отдѣльныхъ  
машин. частей, согласно моделямъ, чертежамъ и  
эскизамъ, а равно обработка таковыхъ частей.

**V. ОТДѢЛЪ:**

Составленіе проектовъ чертежей и плановъ.

**VI. ОТДѢЛЪ:**

Покупка и продажа по вышеуказанному производству.

# О ВЪ ИЗДАНИИ ЗАПИСОКЪ

МОСКОВСКАГО ОТДѢЛЕНІЯ  
Императорскаго Русскаго Техническаго Общества  
(десять выпусковъ въ годъ).

## ПРОГРАММА ЖУРНАЛА;

Оригинальныя изслѣдованія и работы по вопросамъ техническимъ и социально-экономическимъ; обзоры и библиографія; переводныя статьи. Отчеты изъ жизни Общества; отдѣльныя приложенія изъ законченныхъ трудовъ отдѣловъ Общества или отдѣльныхъ членовъ.

## Подписная цѣна „Записокъ“:

за годъ съ пересылкой и доставкой 5 р., за полгода 3 р.; безъ пересылки и доставки за годъ 4 р. 50 к., за полгода 2 р. 50 к.

Подписка принимается: 1) въ книжномъ магазинѣ Н. Лидеръ, Москва, Петропавловскія линіи, и 2) въ редакціи „Записокъ“, Мясницкая, М. Харитоновскій пер., д № 4.

**Въ 1913 г. будетъ выпущено десять выпусковъ.**

Объявленія въ „Запискахъ“ о-ва печатаются по нижеслѣдующей таксъ:

За	1	2	3	4	5	6	8	10 разъ
1 стр.	20	30	40	50	60	70	90	110 руб.
1/2 "	16	22	28	34	40	46	58	70 "
1/4 "	14	18	22	26	30	34	42	50 "

Цѣна за объявленія впереди текста въ 25% дороже.

**ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ИЗВѢСТІЯ**  
**МИНИСТЕРСТВА ИНОСТРАННЫХЪ ДѢЛЪ**  
(второй годъ изданія).

Въ 1913 г. журналъ будетъ выходить каждые два мѣсяца, кнѣгами около 15 листовъ.

Въ программу „Извѣстій Министерства Иностранныхъ Дѣлъ“ входятъ: международные договоры, заключенные Россіей; русское законодательство; международные договоры иностранныхъ государствъ; дипломатическая переписка; административная и судебная практика; консульскія донесенія; статьи, замѣтки и матеріалы по вопросамъ международного права, исторіи международныхъ сношеній и по вѣншей торговой политикѣ; библиографія.

Подписная цѣна 6 руб. въ годъ, за границу 7 руб. 50 коп.

Подписка и объявленія принимаются въ главной конторѣ—книжномъ магазинѣ А. Ф. Цинзерлинга (Мелье и К<sup>о</sup>)—Невскій, 20, С. Петербургъ. Редакція „Извѣстій Министерства Иностранныхъ Дѣлъ“, помѣщается въ Петербургѣ, Дворцовая пл., 6, зданіе Министерства Иностранныхъ Дѣлъ.

Редакторъ Бар. В. Э Нольде.

## РЕДАКЦІЯ

„Извѣстій Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“ помѣщается въ Архангельскѣ, по Театральной ул., въ д. № 26 М. Васильева, въ квартирѣ редактора Владиміра Андреевича Ленгауэръ, который принимаетъ для личныхъ переговоровъ въ воскресенье отъ 2—2½ ч. дня и въ среду отъ 12—12½ ч. дня.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 1913 ГОДЪ

на ежемѣсячный иллюстрированный журналъ

# „ВѢСТНИКЪ“

Донского Отдѣла ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Общества

## САДОВОДСТВА“.

Годъ изданія тринадцатый.

**ЦѢНА ДВА РУБЛЯ** въ годъ съ доставкой  
и пересылкой,  
со всѣми приложеніями.

За перемѣну адреса платять 20 коп. (можно марками). Отдѣльные  
№№ продаются по 25 коп. съ пересылкой.

Адресъ: Новочерн. Редакціи: Вѣстникъ Донского Отдѣла  
И. Р. О. Садоводства.

Съ 1913 г. «Вѣстникъ» выходитъ по значительно расширенной  
программѣ, которая обнимаетъ слѣдующіе отдѣлы:

1) Оригинальныя статьи съ рисунками и таблицами на различ-  
ныя темы по садоводству, плодоводству, огородничеству, виноградар-  
ству и винодѣлію.

2) Обзоръ садовыхъ и виноградныхъ хозяйствъ отдѣльныхъ лицъ.

3) Разработка специальныхъ вопросовъ, имѣющихъ мѣстный и  
общій характеръ, путемъ опроса читателей.

4) Изслѣченіе наиболее полезныхъ свѣдѣній изъ другихъ спе-  
циальныхъ періодическихъ органовъ.

5) Правительственныя распоряженія, касающіяся различныхъ  
отраслей сельскаго хозяйства. Обзоръ дѣятельности Донского Отдѣла.  
Хроника. Библиографія. Вопросы и отвѣты.

Каждому подписчику предоставляется бесплатно вести  
въ журналъ печатную переписку съ редакціей и другими  
подписчиками.

Участіе въ журналѣ принимаютъ профессора Алексѣевскаго Донского  
Политехническаго Института, а также опытные садоводы и виноградары.

Цѣна за объявленія: за цѣлую страницу 1 разъ—6 р.,  $\frac{1}{2}$  стр.  
3 р.,  $\frac{1}{4}$  стр. 1 р. 50 коп. За годовыя и полугодовыя объявленія  
плата по соглашенію.

Члены Отдѣла получаютъ журналъ бесплатно.

## Открыта подписка на 1913 годъ

на старѣйшій въ Россіи двухнедѣльный, ПРЕМИРОВАННЫЙ ВЫСШИМИ НАГРАДАМИ, художественно-иллюстрированный журналъ

Издатель — Т-во „Охотничій Вѣстникъ“.  
Средствъ оплаченный капиталъ 250,000 р.  
Редакторъ С. Н. Алексѣевъ.

# „ОХОТНИЧІЙ ВѢСТНИКЪ“

Издатели Т-во „Охотничій Вѣстникъ“.  
Средствъ оплаченный капиталъ 250,000 р.  
Редакторъ С. Н. Алексѣевъ.

(ТРИНАДЦАТЫЙ ГОДЪ ИЗДАНІЯ).

съ бесплатными богато иллюстрирован прилож. къ нему — двумя журналами:

- 1) „ОХОТНИЧЬЕ ОРУЖІЕ И СОБАКОВОДСТВО“.
- 2) „РЫБОЛОВЪ-ЛЮБИТЕЛЬ съ отдѣломъ СПОРТА“.

Итого 48 номеровъ 1.00 страницъ текста большого формата in folio, 5000 иллюстрацій оригинальныхъ рисунковъ, фотографій, зарисовокъ, шаржей и каррикатуръ.

Считал излишнимъ распространяться о задачахъ журнала, вступающаго въ тринадцатый годъ своего существованія. Редакция намѣрена въ будущемъ году значительно расширить отдѣлы: научно популярный статьи и очерки по биологіи, зоологіи, припотоли и зоогеографіи проф. Г. А. Кожанникова, прии доп В. И. Житко, а д. ра (Н. А. Москалова и др.), беллетристическій устраивается конкурсъ по соизванію премій за лучшіе охотничьи рассказы и хроника охотничьей жизни во всей Россіи (корр спондиции, отчеты охотничьихъ обществъ и кружковъ, о выставкахъ собакъ, домашнихъ испытаніяхъ, сезонной стравльбѣ и проч.) Широкое мѣсто будетъ отведено вопросамъ охотничьей и дичеразведения. Какъ и въ прошліе годы особое вниманіе редакція удѣляетъ оружейной техникѣ, помѣщая въ каждомъ номерѣ статьи и очерки своего постоянного сотрудника г. Гражданскаго Николаева.

Бесплатныя приложения журналы: „ОХОТНИЧЬЕ ОРУЖІЕ“ и „СОБАКОВОДСТВО“, „РЫБОЛОВЪ-ЛЮБИТЕЛЬ“ съ отдѣломъ „СПОРТА“ на своихъ страницахъ дадутъ въ теченіе года массу разнообразнаго, практическаго матеріала и ознакомитъ со всѣми новостями оружейной техники, кинологіи, рыбной ловли и спортивной жизни.

Нашъ неизмѣнный принципъ — „все для охоты и охота для всѣхъ“ будетъ красной нитью проходить отъ первой до послѣдней строки, какъ въ основномъ изданіи, такъ и въ приложенияхъ.

Новые подписчики, явившіе или приславшіе до 31 декабря 1912 г. сразу пять рублѣй 25 коп., получаютъ 24 №№ журнала „Охотничій Вѣстникъ“; 2) 12 №№ журнала „Охотничье Оружіе“ и „Собаководство“; 3) 12 №№ журнала „Рыболовъ-Любитель“

съ отдѣломъ „Спорта“, 4) ДВѢ ПРЕМИИ 1) Художественныя открытки (21 штука); 2) Литературный сборникъ и 3) Календарь охотники и рыболова на 1913-й годъ.

Подписная цѣна на „Охотничій Вѣстникъ“ остается прежняя, т. е. ТРИ РУБЛЯ въ годъ съ доставкой и пересылкой, но годъ для лицъ, составившихъ подписчиками въ 1912 году при томъ высланшихъ всю годовую плату до 20 декабря 1912 года, подписавшіеся же послѣ 20 декабря текущего года уплачиваютъ ЧЕТЫРЕ РУБЛЯ.

Платье подписчики, неписавшіе отъ имени подписки, уплачиваютъ за „Охотничій Вѣстникъ“ съ приложениями 4 р. въ годъ съ пересылкой и доставкой.

Принимается отдѣльная подписка на журналъ „Рыболовъ-Любитель“ съ отдѣломъ „Спорта“. Цѣна 1 р. 25 к. въ годъ съ доставкой и пересылкой.

За 1 р. 25 к. дѣтъ доплатныхъ премій на 1913 й г.

1) 24 художественныхъ, въ три ОТКРЫТОКЪ съ краски охотнич. сюжетами (въ отдѣльной продажѣ 1 р. 20 к.).

2) ЛИТЕРАТУРНЫЙ СБОРНИКЪ съ иллюстраціями —

ОХОТА ВЪ ПРОЗѢ И СТИХАХЪ —

Избранные рассказы и стихотворенія лучшихъ современныхъ писателей-охотниковъ и лицъ, имѣющихъ въ своемъ распоряженіи, во французскомъ форматѣ, въ оригинальной обложкѣ (въ отдѣльной продажѣ — 1 руб.).

Обѣ преміи будутъ высланы не позже мая 1913 г.