

Записка

о предполагаемыхъ перемѣнахъ по Маринской системѣ.

(Бѣлозерскаго Городскаго Головы К. И. Макарьева).

Осенью прошлаго года открыты работы въ разныхъ мѣстахъ Маринской системы во исполненіе Высочайше утвержденного проекта капитальнаго переустройства Маринскаго воднаго пути (Правит. Вѣстн. за 1890 г., №№ 90, 91 и 92).

Утвержденіе этого давно ожидаемаго переустройства встрѣчено общимъ сочувствіемъ, такъ какъ состояніе системы въ настоящее время весьма неудовлетворительно. Работы производятся подъ непосредственнымъ наблюденіемъ Начальника Вытегорскаго Округа генерала Звягинцева, извѣстнаго своей энергической дѣятельностью, соединенною съ полнымъ знаніемъ дѣла, а потому есть основаніе надѣяться, что это грандіозное предпріятіе будетъ выполнено безукоризненно.

Съ открытіемъ работъ появляются свѣдѣнія о предполагаемыхъ измѣненіяхъ опубликованнаго проекта, имѣющихъ немаловажное значеніе для судоходства. Такъ, предполагается упразднить Бѣлозерскій бассейнъ и судомѣръ и перевести послѣдній, вмѣстѣ съ квартирою начальника участка, на Чайку. Мѣра эта, какъ говорятъ, вызвана ходатайствомъ небольшой группы судовладельцевъ, признающихъ намѣченный ими пунктъ болѣе удобнымъ для кратковременной остановки судовъ при переходѣ отъ паровой силы на конную.

Мѣстечко Чайка находится въ 17 верстахъ отъ Бѣлозерска, въ пунктѣ соединенія Бѣлозерскаго канала съ рѣкой Шексной. Вся окружающая этотъ пунктъ мѣстность по обѣ стороны рѣки, ниже и выше входа въ каналъ, низкая, болотистая, не только незаселенная, но и неудобная для заселенія, особенно по берегу рѣки, потому что въ годы даже неполнаго полноводія, какъ напримѣръ въ 18⁸/₉ годахъ, она вся была залита водою на 1½ аршина, кромѣ бугра, гдѣ стоитъ домъ Лебедева (шекснинскія полноводія отличаются отъ Волжскихъ тѣмъ, что здѣсь вода стоитъ на возвышенномъ уровнѣ отъ одного до двухъ мѣсяцевъ). Въ такіе годы вода выходитъ изъ береговъ и затопляетъ всѣ прибрежные покосы, образуя болото. Эти явленія будутъ почти постоянными, коль скоро горизонтъ воды въ рѣкѣ будетъ повышенъ вслѣдствіе шлюзованія.

На Чайкѣ кончается паровая тяга судовъ, такъ какъ далѣе Бѣлозерскимъ каналомъ суда тянутся лошадьми, слѣдовательно, тутъ бываетъ скопленіе судовъ, вызываемое разчалкою пароводнаго воза и исправленіями. Всѣ приведенныя пароходами на Чайку суда останавливаются въ рѣкѣ Шекснѣ выше входа въ каналъ. И теперь, когда тамъ нѣтъ судомѣра, количество

1309271

останавливающихся судовъ, иногда, при дружной работѣ пароходовъ, бываетъ довольно большое (до 200), а съ переводомъ туда судомѣра, количество останавливающихся тамъ судовъ значительно увеличится, а это удалить ихъ отъ входа въ каналъ и имъ придется на протяженіи четырехъ или пяти верстъ спускаться внизъ по рѣкѣ между судами и проходящими пароходами, что при узкости рѣки (50—60 с.), отмельхъ и вязкихъ берегахъ, будетъ представлять большое затрудненіе и вызоветъ непроизводительные расходы, особенно въ вѣтренную погоду.

Гдѣ-бы на Чайкѣ судомѣръ не былъ устроенъ, въ рѣкѣ или при входѣ въ каналъ, проходъ чрезъ него судамъ не будетъ представлять удобства; въ первомъ случаѣ судамъ нужно наплывать на него сверху, а во второмъ затрудненія прохода чрезъ брусъ будутъ соединены съ неудобствами самаго входа. Кромѣ того постоянное измѣненіе горизонта воды въ рѣкѣ будетъ служить препятствіемъ къ правильному измѣренію осадки судовъ, что, въ свою очередь, будетъ вызывать недоразумѣнія. При такихъ условіяхъ достаточно ничтожнаго тренія дна судна о брусъ, чтобы оно остановилось, послѣ чего его нужно спускать внизъ, такъ какъ вверху будутъ суда, ожидающія очереди. Главное-же неудобство отъ излишняго скопленія судовъ на Чайкѣ будетъ заключаться въ томъ, что въ этомъ пунктѣ Шексны бываетъ два ледохода — одинъ изъ рѣки Пидьмы, впадающей въ Шексну въ двухъ верстахъ выше Чайки, и другой изъ Бѣлаго озера; послѣдній иногда бываетъ очень сильный. Ледоходъ изъ Бѣлаго озера бываетъ въ Маѣ, когда уже на Чайкѣ при шлюзованной Шекснѣ должно быть большое количество грузныхъ судовъ. Бѣлое озеро находится отъ Чайки только въ 6 верстахъ, слѣдовательно ледоходъ, при благоприятномъ для него вѣтрѣ, можетъ застать караванъ врасплохъ и нанести ему громадный вредъ, если не полное уничтоженіе. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ погибли отъ ледохода суда Столбова, далѣе въ 1887 г. караванъ спасся отъ гибели лишь преждевременнымъ выпускомъ въ каналъ.

Устраненіе этого физическаго явленія не можетъ быть достигнуто устройствомъ плотины въ истокѣ рѣки Шексны въ посадѣ Крохино, ибо плотина будетъ имѣть 8-ми саженные пролеты, а весной будетъ совсѣмъ разбираться, слѣдовательно ледъ свободно пойдетъ въ рѣку. Единственной мѣрой въ этомъ случаѣ можетъ быть устройство тамъ большаго бассейна, да и эта мѣра вызоветъ новыя затрудненія, заключающіяся въ засореніи иломъ входа въ бассейнъ.

Чтобы искусственно не скоплять судовъ на Чайкѣ, не подвергать ихъ серьезной опасности и избѣжать крупныхъ затратъ на охраненіе ихъ, слѣдовало бы придерживаться прежняго порядка—судомѣръ оставить въ Бѣлозерскѣ, гдѣ онъ устроенъ при самомъ выходѣ изъ бассейна и представляетъ большія удобства, давая возможность всѣмъ судамъ, готовымъ къ отвалу, идти одному за другимъ. Даже въ случаѣ остановки судна на брусѣ оно оттягивается назадъ только на 20 саж., отводится въ сторону, гдѣ оно не мѣшаетъ проходу другихъ судовъ.

Большинству судопромышленниковъ извѣстно, что въ Бѣлозерскѣ есть два бассейна (большой—длиною 248, шириною 57 саж., малый—той же длины и 26 саж. ширины), имѣющее площадь выемки до 20 тыс. квадратныхъ сажень, которые при недоргогомъ приспособленіи для входа и выхода представляютъ удобныя мѣста для кратковременной остановки судовъ, вызываемой разными нуждами судоходства, какъ-то: починкою, соединеніемъ разрозненнаго каравана, ожиданіемъ распоряженій и средствъ для дальнѣйшаго движенія, разныхъ покупокъ и т. п.

Въ настоящее время главная причина болѣе продолжительной остановки судовъ въ Бѣлозерскѣ происходитъ отъ непостоянства цѣнъ на тягу. Тамъ ведется борьба съ одной стороны на пониженіе, а съ другой—на повышеніе; въ этой борьбѣ теряется для обѣихъ сторонъ, очень много дорогаго времени, а польза отъ нея сомнительная, такъ какъ въ одинъ разъ, при избыткѣ лошадей, удастся понизить плату даже ниже нормальной, но за то въ другомъ случаѣ переплачивать значительно выше. При такомъ положеніи дѣла неизбѣжны подговоры, подпан-

ванія, обманы и проч. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что заинтересованнымъ въ этомъ дѣлѣ лицамъ выгодно найти какіе нибудь способы для взаимнаго соглашенія, хотя-бы на подобіе того, какой существуетъ на приладожскихъ каналахъ. Есть вѣрныя свѣдѣнія, что въ самомъ непродолжительномъ времени посредникомъ между тяглопромышленниками и судовладельцами выступитъ Министерство Путей Сообщенія, которое законодательнымъ порядкомъ урегулируетъ отношенія между обѣими сторонами. Тогда остановки судовъ, происходящія при наймѣ лошадей, совсѣмъ исчезнутъ на всей системѣ, въ томъ числѣ и въ Бѣлозерскѣ.

Шлюзование и исправленіе верховьевъ рѣки Шексны произведутъ крупное улучшеніе на Маринской системѣ, они дадутъ возможность судамъ, плавающимъ исключительно по Волгѣ, подниматься въ верхъ рѣки Шексны вплоть до Чайки. Такимъ важнымъ удобствомъ, безъ сомнѣнія, воспользуются владѣльцы волжскихъ судовъ, такъ какъ голоса ихъ были даже за плаваніе ихъ судовъ по всей Маринской системѣ. Это предположеніе вытекаетъ изъ самаго дѣла: волжскія баржи послѣ втораго и третьяго рейсовъ, вслѣдствіе значительнаго пониженія горизонта воды въ Волгѣ, обречены на бездѣйствіе, а при устройствѣ на Шекснѣ шлюзовъ длиною 150 и шириною 6 саж. онѣ будутъ имѣть возможность сдѣлать рейсъ или даже два въ верховья Шексны, получить хорошій заработокъ при недорогомъ расходѣ на буксировку. Если бы на Чайкѣ былъ сдѣланъ шлюзъ большихъ размѣровъ (по проекту 32 длины и 4¹/₂ саж. ширины) длиною въ 60 и шириною въ 6 саж., тогда всѣ поднявшіяся до Чайки баржи, при предположенномъ уширеніи Бѣлозерскаго канала имѣли бы всѣ удобства достигнуть Бѣлозерска, такъ какъ 40 саж. разборная баржа И. А. Милютина проходитъ даже по настоящему запущенному каналу.

Достиженіе этого сѣвернаго пункта для большемѣрныхъ судовъ имѣетъ немаловажное значеніе: во первыхъ, въ Бѣлозерскомъ бассейнѣ суда будутъ встрѣчаться съ судами возвращающимися изъ С. Петербурга, которые охотно примутъ съ нихъ грузъ, если онъ предназначенъ для С. Петербурга, —этимъ выигрывается время на путь до Рыбинска и обратно; кромѣ того этотъ встрѣчный грузъ будетъ очень выгоденъ для судовъ, плавающихъ въ густошлюзованной части Маринской системы, такъ какъ они при этихъ условіяхъ и на улучшенной системѣ могутъ сдѣлать два рейса въ С. Петербургъ: одинъ изъ Рыбинска, другой изъ Бѣлозерска. Во вторыхъ, сѣверный край самъ много употребляетъ низоваго хлѣба, желѣза, соли и проч. товаровъ и потому здѣсь явится полная возможность распродажи груза, доставленнаго на большемѣрныхъ судахъ, а слѣдовательно по дешевому фрахту, что будетъ благодѣяніемъ для края и прямой выгодой для грузохозяевъ. При такихъ условіяхъ едва-ли можно признать пустынную мѣстность Чайку удобной остановкой для судовъ, особенно если въ этомъ пунктѣ будетъ передача груза съ однихъ судовъ на другія, что заставитъ ихъ останавливаться болѣе продолжительное время.

Есть еще предположеніе, что суда изъ Чайки пойдутъ за парходами чрезъ Бѣлое озеро рѣкою Ковжей, достигая мѣстечка Пороговъ, гдѣ находится Константиновскій шлюзъ. Пороги отстоятъ отъ Бѣлозерска въ 80 верстахъ и почти на такомъ-же разстояніи отъ Вытегры. Попытки установить правильную буксировку судовъ чрезъ Бѣлое озеро, миновавъ Бѣлозерскъ, вѣроятно, будутъ сдѣланы; но нельзя ожидать сколько-нибудь значительнаго развитія этого пути съ судами не только рѣчной но и озерной конструкціи, въ виду большихъ опасностей, имъ представляемыхъ, опасностей, послужившихъ, какъ извѣстно, главнымъ мотивомъ къ прорытію Бѣлозерскаго канала съ цѣлью обхода озера, непригоднаго для правильнаго судоходства. Сохранившіяся въ Бѣлозерскѣ свѣдѣнія о плаваніи спеціальнахъ озерныхъ судовъ указываютъ на большія затрудненія, заключающіяся въ томъ, что Бѣлое озеро весьма мелко, вслѣдствіе чего

бурно, грунтъ дна песчаный, а по такимъ грунтамъ якоря ползуть, волна, смѣшавшись съ пескомъ, весьма разрушительна,—все это было причиною полного раззоренія многихъ фирмъ (Гориныхъ, Шадриныхъ, Меркушиныхъ и Булычевыхъ), потерявшихъ отъ аварій на Бѣломъ озерѣ огромные капиталы. Матеріальная же выгода отъ этого перехода весьма сомнительна: 1) проводъ судна каналомъ отъ Чайки до Пороговъ на протяженіи около 100 верстъ будетъ стоить 30—40 руб., озерной же путь будетъ немного короче, но едва-ли дешевле; 2) страховыя общества едва-ли согласятся за существующую теперь премію разрѣшить судамъ идти озеромъ, гдѣ аваріи могутъ быть несравненно больше, чѣмъ въ каналѣ; 3) этотъ путь, не представляя для судоходства матеріальныхъ выгодъ, въ тоже время очень мало сокращаетъ время на проходъ. При благопріятной погодѣ буксиръ пройдетъ это разстояніе въ сутки, а на тягу судна каналомъ потребуется не болѣе 2 сутокъ, но зато въ каналѣ погода почти не имѣетъ вліянія на движеніе судовъ, тогда какъ въ озерѣ они могутъ простоять нѣсколько сутокъ. Въ послѣднее десятилѣтіе проходъ судовъ озернымъ путемъ практиковался какъ исключительная мѣра, которая давала возможность обойти всѣ скопившіяся суда на Чайкѣ и Бѣлозерскѣ, гдѣ цѣна на тягу при большомъ скопленіи каравана бываетъ подчасъ высока.

Коль скоро признали возможнымъ затратить на улучшеніе Маринской системы десятки милліоновъ рублей съ единственною цѣлью пониженія фрахта и быстроты доставки грузовъ, то можно надѣяться, что постройка шлюза на Чайкѣ 50 или 60 саж. длины и 6 саж. ширины, съ тремя парами воротъ, способнаго пропустить большое и малое судно, экономнаго по расходованію воды, не можетъ встрѣтить препятствій, если о томъ будутъ ходатайствовать лица, прямо заинтересованныя въ этомъ дѣлѣ. Необходимо это еще потому, что заново переустраиваемый путь вызоветъ много новыхъ условій для судоходства, при чемъ верховья рѣки Шексны будутъ центромъ тяжести, по той причинѣ, что около этого пункта должна установиться встрѣча судовъ, плавающихъ въ густошлюзованной части системы, съ судами, плавающими на Волгѣ. Въ интересахъ общей пользы слѣдовало бы доставить судоходству полную свободу въ выборѣ удобнаго мѣста, а не ограничивать его исключительно Чайкой, искусственно заградивъ входъ въ Бѣлозерскій каналъ болшемѣрнымъ судамъ, плавающимъ по Волгѣ.

Бѣлозерскъ въ силу своего географическаго положенія долженъ быть признанъ самымъ удобнымъ сѣвернымъ пунктомъ встрѣчи судовъ. Такое положеніе за Бѣлозерскомъ признавалось и въ прежнее время. До 60 годовъ шлюза на Маринской системѣ, между Бѣлозерскомъ и Вытегрой, имѣли меньшій размѣръ, чѣмъ шлюзъ на Чайкѣ, что давало возможность сравнительно болшемѣрнымъ судамъ Волжскаго бассейна — коломенкамъ — доходить до Бѣлозерска, гдѣ кладь перегружалась на суда меньшихъ размѣровъ и слѣдовала до Вытегры и далѣе. Для этой-то цѣли вырыты въ Бѣлозерскѣ два бассейна, которые въ настоящее время служатъ мѣстомъ кратковременной остановки судовъ. И въ то время не признавали возможнымъ, по вышеуказаннымъ неудобствамъ, установить разгрузку судовъ на Чайкѣ, что послѣдствіями вполнѣ подтвердилось, такъ какъ ни одно судно не останавливалось на Чайкѣ, а всѣ приходили въ Бѣлозерскъ.

Имѣя два удобныхъ для остановки и перегрузки судовъ бассейна, Бѣлозерскъ представляетъ всѣ преимущества предъ Чайкой какъ по вышеприведеннымъ доводамъ, такъ равно и по другимъ существеннымъ удобствамъ: 1) Въ немъ есть полная возможность сдѣлать нужныя для судоходства покупки матеріаловъ и провизіи, найма людей и лошадей при надлежащей конкуренціи; въ немъ имѣются почтово-телеграфное учрежденіе, судъ, банкъ, постоянный и полный административный надзоръ, медицинская и ветеринарная помощь, готовыя помѣщенія для разгрузки, квартиры для судо- и грузозолевъ и, наконецъ, храмы для молитвы. Онъ нахо-

дится между двумя водохранилищами—Лозскимъ и Бѣлымъ озерами, а потому съ меньшими расходами можетъ быть соединенъ съ ними телефономъ. 2) Если на Чайкѣ не будетъ искусственнаго скопленія судовъ, то она не будетъ требовать особеннаго надзора, что доказывается настоящимъ ея положеніемъ, и тогда переводъ жительства начальника участка на Чайку не будетъ вызванъ никакими нуждами. 3) Въ пожарномъ отношеніи Бѣлозерскій бассейнъ представляетъ всѣ выгоды, какъ это показалъ 45-ти лѣтній опытъ—въ немъ не было ни одного пожара. Это явленіе обуславливается удаленіемъ отъ бассейновъ жилыхъ помѣщеній, мѣсть варки пищи для судорабочихъ, постояннымъ надзоромъ, готовымъ городскимъ пожарнымъ обозомъ и, главное, отсутствіемъ пароходовъ; тогда какъ скопившійся на Чайкѣ караванъ, при отсутствіи всѣхъ охранныхъ мѣръ, днемъ и ночью будетъ подвергаться опасности отъ проходящихъ пароходовъ, уцѣбляющихъ древесное топливо, что, какъ извѣстно изъ многочисленныхъ фактовъ, часто бываетъ причиною пожара, особенно въ узкой рѣкѣ.

Все, что можетъ дать для судоходства Бѣлозерскъ, необходимо нужно имѣть на Чайкѣ, а на достиженіе этого потребуются много времени и очень большія казенныя и частныя средства. Прежде чѣмъ Чайка хоть сколько-нибудь будетъ удовлетворять требованіямъ судоходства, пройдетъ немало времени, въ теченіи котораго судоходство будетъ поставлено въ самое затруднительное положеніе въ удовлетвореніи самыхъ необходимыхъ потребностей. Не нужно спѣшить разрушеніемъ стараго, точно не провѣривъ, будетъ ли новое лучше!

Высказавъ все вышеизложенное, трудно допустить если не видѣть въ этомъ дѣлѣ недоразумѣнія — чтобы грузо- и судовладѣльцы могли-бы равнодушно отнестись къ предполагаемому переводу пристани изъ Бѣлозерска въ Чайку, а тѣмъ паче ходатайствовали-бы объ этомъ, опираясь на то, будто остановка судовъ въ Бѣлозерскѣ излишня и что можетъ получиться нѣкоторая выгода при наймѣ лошадей для тяги судовъ прямо изъ Чайки до шлюза Св. Николая, не раздѣляя путь на двѣ станціи?!

Эти кажущіяся удобства могутъ вовлечь судоходство на новый еще неизвѣстный путь, очень мало обещающій выгоды, въ тоже время могущій принести очень крупныя убытки и неудобства. Я уже сказалъ, что главная причина остановки судовъ въ Бѣлозерскѣ заключается въ неправильныхъ отношеніяхъ между судо- и конновладѣльцами; коль скоро эти отношенія будутъ продолжаться, тогда они дадутъ себя чувствовать и на Чайкѣ. Остановки судовъ по другимъ причинамъ будутъ вездѣ, гдѣ бы пристань не была. У кого нѣтъ денегъ, провизіи и людей или суда не въ порядкѣ, тотъ будетъ стоять и на Чайкѣ. Точно также перейдутъ на Чайку, даже прежде всего другаго, неизбѣжные спутники многочисленности — трактиры, кабаки, портерныя и пр. Тамъ они будутъ болѣе вредными, такъ какъ за ними не будетъ никакого надзора, ибо одинъ урядникъ не въ состояніи установить ни порядка, ни надзора.

Если въ силу нѣкоторыхъ ненормальныхъ явленій скопляющійся въ Бѣлозерскѣ караванъ достигаетъ иногда 200 судовъ и болѣе, то что же будетъ на Чайкѣ, куда имѣется въ виду перемѣстить центръ этого скопленія? Пока скопленіе судовъ на Чайкѣ невелико, какъ въ настоящее время, и обуславливается единственно необходимостью перехода отъ одного способа тяги къ другому—дѣло обстоитъ сносно; но по окончаніи переустройства системы, которое дастъ могущій толчекъ дальнѣйшему развитію на ней судоходства, при возможномъ появленіи на Чайкѣ волжскихъ баржей, а также имѣя въ виду неизбѣжное перемѣщеніе туда всего того каравана, который скапливается нынѣ въ Бѣлозерскѣ—нагроможденіе судовъ на Чайкѣ достигнетъ такихъ размѣровъ, что трудно будетъ разобратся съ нимъ, не причиняя другъ другу поврежденій и препятствій. Въ такомъ караванѣ, пока спускаешься сверху, можно переломать рули, разрознить суда, наплыть на якоря и пр., не говоря уже о болѣе серьезныхъ несчастіяхъ.

Что касается неудобства двойнаго найма тягловыхъ лошадей, сначала на Чайкѣ, затѣмъ въ Бѣлозерскѣ, то оно устранится само собою при введеніи очерелной тяги и даже къ выгодѣ судопромышленниковъ, ибо теперь пароходныя компаніи, доставляющія суда изъ Чайки до Бѣлозерска, вѣдя дѣло чрезъ подрядчиковъ, значительно переплачиваютъ. Мнѣ хорошо извѣстно, что послѣдніе сдаютъ работу мѣстнымъ крестьянамъ со значительной скидкой въ цѣнѣ въ самое дорогое время, а осенью и весной, когда крестьяне взяли бы еще дешевле, подрядчики работаютъ на своихъ лошадяхъ, находя себѣ прибыльную работу во всю навигацію. Вообще нечего бояться, чтобы цѣна на тягу судовъ изъ Чайки до Бѣлозерска могла быть дороже, напротивъ, на эту непродолжительную 17-ти верстную тягу охотно пойдутъ всѣ мѣстные крестьяне, а они самые главные конкуренты въ пониженіи цѣнъ и доведутъ ихъ до такого размѣра, ниже котораго идти нельзя. Точно также нечего бояться и того, чтобы въ такое бѣдное для заработковъ время не нашлось бы достаточнаго количества лошадей. А такъ какъ очередная тяга судовъ почти не требуетъ постоянного присутствія судохозяина или его приказчика, то сколько бы не было станцій въ пути, отъ этого скорость движенія не измѣнится и расходы не увеличатся. Прошло то время, да оно, вѣроятно, болѣе и не вернется, когда тягопромышленники имѣли большіе барыши, теперь эта работа едва-едва окупаетъ расходы и даетъ скудные средства для существованія, несмотря на повсемѣстное пониженіе цѣнъ на фуражъ. Я, какъ мѣстный житель, имѣющій полную возможность наблюдать надъ всѣми нормальными и ненормальными явленіями въ этой части Маринской системы, позволяю себѣ утверждать, что устройство большаго мѣрнаго шлюза на Чайкѣ, улучшеніе входовъ и выходовъ бѣлозерскаго бассейна, увеличеніе размѣровъ этихъ бассейновъ, введеніе однообразной и постоянной цѣны на тягу—вотъ мѣры, которыя, при капитальномъ улучшеніи Маринской системы, принесутъ большую и вѣрную пользу для судоходства, въ тоже время онѣ не воспрепятствуютъ въ достиженіи своихъ желаній тѣмъ лицамъ, которыя находятъ Чайку болѣе удобной для остановки судовъ (пусть они стоятъ на Чайкѣ!) и тѣмъ кто возлагаетъ большія надежды на озерной пароходный путь. Требованія эти по своимъ затратамъ весьма скромны, общепользность ихъ для всякаго очевидна, а потому легко достижимы, если объ этомъ будетъ во время и кому слѣдуетъ заявлено.

Г. БѢЛОЗЕРСКЪ.

Мартъ, 1891 г.

