

33с5(с1)

к-11

135981

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТИМИРЯЗЕВСКИЙ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ИНСТИТУТ**

Отделение изучения природы С. С. С. Р.

**К ВОПРОСУ
О РАЙОНИРОВАНИИ
СЕВЕРО-ВОСТОКА
ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ
С. С. С. Р.**



„СЕВЕРНЫЙ ПЕЧАТНИК“

Вологда, 1925



Отделение изучения природы С. С. С. Р.

СЕРИЯ I Отдел VII
Выпуск 2

К ВОПРОСУ
О РАЙОНИРОВАНИИ
СЕВЕРО-ВОСТОКА
ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ
С. С. С. Р.

135984

(Доклад председателя Областного Исполкома области Коми
г. Мишарина).



3305 (C1)

WS

K-11

Вологодская областная
Печатня

ОТ РЕДАКЦИИ.

Печатаемый доклад председателя Областного Исполкома области Коми (Зырянской) тов. Мишарина был заслушан на объединенном заседании Совета и Антропологического Кружка Тимирязевского Научно-Исследовательского Института и антропологического кружка Института.

Постановка вопроса о районировании Северо-Востока СССР в Институте, имеющем в числе своих задач и краеведческие, знаменует прежде всего то, что проблемы Советского строительства привлекают к себе не только круги советских работников, но интересуют также и широкую массу научных работников страны, в первую очередь того научного учреждения, которое имеет на своем знамени заветное К. А. Тимирязева—единение науки и жизни.

Краеведческая работа Института охватывает своим влиянием все новые и новые районы. Этим и объясняется обращение к Институту за советом, содействием в правильном решении основной своей проблемы такой далекой периферии, какой является область Коми.

Проблема хозяйственного развития Севера в настоящий момент является одной из основных проблем хозяйственной жизни СССР, на ряду с проблемой хозяйственного развития Юго-Востока. Правильное решение этой проблемы, несомненно, теснейшим образом связано с районированием Северо-Востока. Вот почему Тимирязевский Институт не только поставил на повестку своего заседания доклад о хозяйственном строительстве и перспективах хозяйственного развития Коми области, но отводит ему место в своих печатных изданиях.

Не случайно поэтому и то обстоятельство, что на том же заседании, на котором был обсужден печатаемый доклад,— был поставлен и доклад проф. Яновича „О культбазе на Колве Северного Комитета при ВЦИК'е“, и собранием единогласно была принята резолюция о шефстве отделения изучения природы СССР Института над этой единственной пока культурной базой европейского крайнего Севера, находящейся на территории области Коми.

При самодержавно-буржуазном строе, его великодержавной политике, насильнически стеснявшей малые народности, говорил поэт: „к зырянам Тютчев не придет“.

При Советском строе, поставившем своей задачей культурное развитие национальных меньшинств, к зырянам и самоедам идут научные работники—ученики и последователи того великого материалиста, который первым из ученых примкнул к идеям, поставленным в мировой порядок дня великой Октябрьской Революцией,—к задачам освобождения труда от капиталистического строя.

К вопросу о районировании Северо-Востока Европейской части СССР.

По первоначальному проекту Госплана Европейский Север России представляет собой единую область, с однородным хозяйством и одинаковыми условиями путей сообщения. Последние (пути сообщения) тесно связывают все районы Севера воедино. Национальный вопрос в проекте совершенно не учтен.

При разрешении этого вопроса необходимо рассматривать две стороны—экономическую и национальную.

Госплан эти две стороны при составлении плана районирования Северо-Востока строго не учел, вследствие чего ввел в свой план большие ошибки, которые, несомненно, задержали бы развитие хозяйства на окраинах Севера, а именно: в его северо-восточной части (область Коми с Нижней Печорой Архангельской губернии). В предположенную Северо-Восточную область входят: Архангельская, Вологодская, Северо-Двинская губернии и область Коми.

Рассматривая и изучая географическое расположение этих губерний и область Коми, а также изучая хозяйство Севера, мы приходим к такому заключению: европейский север делится на две половины: на север и северо-восток, разделенные географически, ничем не связанные экономически, разнородные по нынешнему ведению хозяйства и хозяйства в перспективе, различные национально. Над этими аргументами нам необходимо будет остановиться и рассмотреть их более детально.

Географическое расположение северо-восточной части.

(Область Коми и Печорский уезд Архангельской губ.).

Северо-восточная половина (Коми область с Печорск. уездом Арх. губ.) географически обособлена от севера и представляет из себя самостоятельную экономическую единицу. На севере—Баренцово море, на востоке—Уральские горы, на западе—леса и болота. Юго-восток ведет к самостоятельному выходу к Пермской жел. дороге по двум направлениям.

Область Коми с Печорским уездом Арханг. губ. занимает Северо-Двинско-Мезенско-Печорско-Камский водораздел в 485.000 квадр. километров с населением в 223.000 чел. Имеет вид удлинённого многоугольника, северным концом упирающегося в Ледовитый океан; юго-восточной стороной—к Пермской жел. дор. с центром в Вятке. Расположена между 59° — 60° северной широты и между 15° — 36° восточной долготы от Пулкова; имеет суровые климатические условия и по существу, в целом, в отличие от Вологодской, Северо-Двинской и Архангельской губерний без Печорского уезда и Тиманской тундры Мезенского уезда, относится к полосе крайнего севера. Расположена, главным образом, по бассейну рек Печоры и Вычегды (приток С.-Двины). Другие реки—Мезень, Кама, Луза (приток Сухоны) протекают здесь только своими верховьями на небольшом пространстве. Реки Печора, Кама, Вычегда и Мезень своими верховьями очень близко подходят друг к другу и соединены между собой шоссейными дорогами, что на много облегчает положение связи края.

Географическое разделение Северо-Востока.

(Обл. Коми, Печорский уезд Арханг. губ. и Тиманская тундра Мезенского уезда).

Северо-Восток по пространству, пролегающему по двум основным бассейнам рек—Печоры и Вычегды, разделяется на два района, тесно связанные между собой по экономи-

мелководье, благодаря чему сильно затрудняется морское сообщение Печоры с Архангельском. На Болванской губе каждый раз приходится грузы почти наполовину перегружать, что вызывает лишние накладные расходы. Затем, когда Печора высыхает, то по ней представляется возможным грузы поднимать на пароходах только на расстояние 400 в. до Щельягора, а на 860 верст вверх по Печоре и ее притокам приходится их гнать на больших лодках (каюках), что сильно удорожает фрахт. Наконец, с гонкой грузов Северным морем через Архангельск, имеющееся пароходство на Печоре не будет развиваться, а, наоборот, будет разрушаться, что мы и замечаем уже с самого начала революции. До войны пароходов было 12, а теперь два, и то они нагружаются не полностью. Без пароходства на Печоре связь и удешевление продуктов и товаров не мыслятся. Без достаточной связи поднятие культурного уровня населения также немислимо. Над этими вопросами остановимся и разберем более детально.

Путь: Печора—Якша—Усть-Еловка—Кама—Усолъе.

Водный путь с пароходным движением по Печоре, затем шоссейная дорога от верховьев Печоры (Якша) до верховьев Камы (Усть-Еловка) на расстоянии 44 верст и дальше—водный путь также с пароходным движением по верховьям Камы до ст. ж. д. Солеварни при гор. Усолъе имеют очень большое значение для всего Печорского края со всеми прилегающими к нему тундрами (Большеземельская и Малоземельская) вообще и для самоедского населения в частности.

По точному обследованию этих дорог мы имеем следующие сведения.

По окончании гражданской войны и образования автономной области Коми самая большая часть территории Печорского уезда Архангельской губ. отошла к Коми области; таким образом, экономически целый Печорский район (бассейн р. Печоры) оказался разбитым на две административные (уездные) единицы—Печорский уезд Архангельской

губ. и Ижмо-Печорский уезд—области Коми. Волости в верховьях Печоры—Тр.-Печорская, Щугорская и Савиноборская, входившие в состав Чердынского уезда б. Пермской губ., также вошли в состав Устькуломского уезда области Коми—к самому ближайшему уездному центру.

Снабженне всего бассейна р. Печоры вплоть до Пустозерска до 1916—1917 г.г. происходило, за немногими исключениями, через Якушу, из Волжско-Камского бассейна.

В настоящее же время, в связи с высказанными выше условиями, снабжение происходит через Архангельск. Таким образом, исторический Якшинский путь, веками используемый и самый удобный и целесообразный, заброшен и в должной мере не используется.

Казалось бы, что со стороны местных властей преступно медлить восстановлением этого пути, когда они знают о выгоде его использования. Здесь имеется не злая воля местных властей, а чисто объективные условия не позволяют практически что-либо предпринять. Для того, чтобы приступить к восстановлению и эксплуатации Якшинского пути, необходимы большие оборотные средства. Последних у местных торговых организаций, а равно и Обисполкома—нет. Централизованные государственные торговые организации-заготовители заинтересованы лишь только в наиболее коммерчески выгодной заготовке. Их мало интересуют цены и политика снабжения населения предметами и товарами первой необходимости.

Пользуясь материалом личного обследования, произведенного зав. Отделом Внутренней Торговли тов. Лодыгиным в декабре 24 г. и в январе 25 года, считаем нужным дать историческую справку о Якшинском пути, его довоенную эксплуатацию, современное состояние и будущие перспективы. Снабжение населения бассейна реки Печоры с бассейна р. Камы производилось с незапамятных времен, из периода в период, меняя пути и способы. В 1671 году впервые в историю попадает, что, по „грамоте царя Федора Алексеевича, Печорский волок, как казенная оброчная статья,

сдается чердынскому купцу Девятову в аренду по 9 руб. 2 алтына и 5 денег арендной платы в год“.

Приблизительно до 1900-х годов доставка грузов, главным образом продовольственных, производилась следующим образом. Обыкновенно хлеб закупался в первое время в Пермском краю, в последнее же время, в большинстве случаев,—на пристанях Волги, вплоть до Нижнего-Новгорода, а затем закупаемый хлеб, до наличия пароходного сообщения, на лодках перевозился по реке Каме, а затем по ее притоку Колве и далее по р. Вишерке, Чусовскому озеру, р. Березовке, р. Еловке и, наконец, по речке Вогулке, впадающей в реку Еловку. Оттуда по историческому волоку грузы на лошадях перебрасывались на речку Волосницу, впадающую в реку Печору в 40 вер. выше пристани Якши.

Расстояние (волок) это имеет длину 4 версты до так называемой пристани по речке Вогулке. Грузы перевозились на небольших судах и лодках с грузоподъемностью до 400 п., и по реке Волоснице и далее сплавлялись по р. Печоре—на судах с грузоподъемностью до 2000—4000 пудов. Этот путь мог использоваться только в период весеннего половодья.

В летнее же время грузы доставлялись тем же способом только до пр. Пупово, а оттуда перебрасывались тем же порядком на р. Волосницу на расстояние 10 верст.

С усовершенствованием техники (устройство речного флота) и с усилением торгового капитала купцов (в довоенные годы) продовольственные грузы неизменно перебрасывались следующим образом. Хлеб закупался в Перми, Осе и в Нижнем-Новгороде, приблизительно в марте—апреле; с открытием навигации доставлялся на пароходах пассажирскими рейсами в Чердынь, где перегружался в баржи грузоподъемностью 15—20 тысяч пудов, затем буксирные мелководные пароходы доставляли по 2—3 баржи каждый до пристани Усть-Еловки. Пароходы до Усть-Еловки проходили по следующему маршруту: по р. Колве—112 верст, затем по притоку реки Колвы—Вишерке—80 верст, далее по Чусовскому озеру—8 верст и, наконец, по р. Березовке—45 верст.

Пароходы совершали до 5—6 рейсов в весеннее половодье, а иногда этим же путем часть грузов доставлялась и в осеннюю навигацию, при чем удавалось произвести 2—3 рейса. Однако, в виду боязни отсутствия прилива осенней воды, обыкновенно тяжеловесные грузы доставлялись каждой весной. Кроме того, применялся и следующий метод снабжения: хлеб зерном заготавливался зимой в Пермском районе с доставкой по зимнему пути в Чердынь, здесь этот хлеб размалывался, для чего построен ряд крупных мельниц. Размалываемый хлеб указанным выше путем на баржах, буксируемых пароходами, доставлялся до Усть-Еловки. Некоторые чердынские купцы иногда доставляли груз по р. Колве до д. Петрецова и оттуда зимой гужом на расстоянии 66 верст перебрасывали на Якшу. Этот путь сразу же был признан невыгодным, так как р. Колва, как горная река, имеет массу перекатов, быстра и мелководна, между тем как реки Колва—Вишерка—Чусовское озеро—Березовка, как протекающие по низменной, болотистой местности, более многоводные и имеющие более тихое течение и меньше перекатов, представляют наиболее пригодный путь. Наконец, применялся еще и следующий порядок, однако не общепринятый: заготавливаемый в Чердыни хлеб перебрасывался гужом до Якши, на расстоянии 167 верст. Этот способ применялся лишь в те годы, когда чердынские купцы по каким-либо причинам были стеснены в свободных средствах и не могли своевременно закупать достаточное количество хлеба и перебросить его водой.

Хлебные грузы, перебрасываемые в Усть-Еловку, выгружались в склады, где оставались до зимы. Зимой на лошадях перебрасывались в Якшу. Расстояние Усть-Еловка—Якша имеет 44 версты. Дорога проходит по ровной и сухой местности, за исключением около 5—6 верст болотистой местности, начиная от самой пристани Усть-Еловки. В Усть-Еловке в 1900-е годы и позже чердынскими купцами, главным образом бр. Алиными, построено до 45 складов-амбаров. Каждый склад-амбар имеет емкость от 10 до 15 тысяч пудов хлебных

грузов. Общая емкость достигает 500—600 тыс. пудов. Большинство складов новые, но, в виду неэксплоатации, некоторые амбары требуют ремонта, правда, незначительного. Пол и крыши целы, но у некоторых нет дверей и дверных петель и разрушены подмости к складам. Склады находятся под ведением Ныребского райисполкома. Граница Коми области от Усть-Еловки (пристани) проходит в нескольких местах. Постоянных жителей в Усть-Еловке в данное время нет. В то время, когда Усть-Еловка эксплуатировалась чердынскими купцами, там постоянно проживал сторож. Для последнего и для приема рабочих был построен дом, ныне частью разрушенный, но требующий не особенно большого ремонта. Склады-амбары в Усть-Еловке построены на низкой, болотистой местности. Весной в половодье почти все склады затопляются, но склады построены частью на сваях, а частью — на высоких срубах. Полы складов сделаны высоко, с таким расчетом, чтобы при максимально-высоком весеннем половодье не затоплялись. Таким образом, когда грузы доставлялись в Усть-Еловку весной, баржи имели возможность причалить прямо к дверям амбаров-складов.

Провоз на барках от Чердыни до Усть-Еловки, с погрузкой и выгрузкой, в довоенные годы обходился 10—15 к. с пуда. Таким образом, доставка на Печору грузов обходилась: покупная цена одного пуда муки — максимум 60 коп.; фрахт по Волге, Каме, Вишерке и Колве до Чердыни — 6 к., от Чердыни до Усть-Еловки — 15 коп. и от Усть-Еловки до Якши — 10 коп.; следовательно, себестоимость одного пуда муки франко-Якша выражается: $60 + 6 + 15 + 10 = 91$ коп. (максимум в 1916 году, а до войны обходилось еще дешевле). Наконец, фрахт по Печоре с разными расходами — 30 коп. максимум и предпринимательских 20% — 25 коп., продажная цена = 145—150 коп. Во время империалистической войны было приступлено к постройке шоссейной дороги Усть-Еловка—Якша, где работали австро-германские военнопленные. Постройка шоссе ограничилась только вырубкой просеки шириной в 9 саж. и местами выкорчевкой.

Я К Ш А.

Пристань Якша представляет собою следующее: на левом берегу р. Печоры расположен поселок из 8 домов, где живут оседло бывшие служащие чердынских купцов, земледелием почти не занимаются. На самом берегу р. Печоры, по обоим берегам расположены громадные склады-амбары числом около 70, вместимостью до 15.000 пудов каждый, с устройством лотков для быстрой погрузки. Общая емкость складов достигает свыше миллиона пудов. Половина складов—новая. Другая половина—старая, но при незначительном ремонте также пригодна к эксплуатации. Со многих складов сорваны двери и петли. В настоящее время часть складов емкостью до 100.000 пудов арендуется у Ныробского райисполкома—Уралгосторгом, агентством Усть-Куломского отделения Хлебопродукта и местным потребительным обществом. В Якше имеется почтово-телеграфная контора.

До нынешнего года существовала телеграфная связь с Тр.-Печорским, но, в виду незначительного количества обмениваемых по этой линии депеш и требующих крупного ремонта линий, в прошлое лето линия снята, и проволока собрана в Тр.-Печорске. Довоенный грузооборот Якшинской пристани достигал одного миллиона пудов, на сумму до 2—3 миллионов рублей. С одной стороны, завозилось все необходимое для снабжения населения бассейна всей Печоры—вплоть до Пустозерска, а, с другой стороны, вывозилось: точильных изделий до 40 тысяч пудов, рыбы разной более 400 тысяч пудов, много клюквы, разной пушнины и зверей, до белых медведей включительно, до 500.000 шт. и выше, дичи до 300.000 пар.

Из вышесказанного вполне ясно, какое громадное значение и какую роль играла в торговле Якшинская пристань. В настоящее время Верхняя Печора (территория В.-Камского округа) обслуживается торговыми организациями В.-Камского округа. Товаро-продукты перебрасываются гужом, главным образом из Усолья, а частью из Чердыни. Расстояние это равно: Усолье — Чердынь — 120 верст, Чердынь — Якша —

187 верст. Для обслуживания гужевой переброски в г. Чердыни организовано агентство Уралсибпогруз. Агентство это ныне организует станции легкой езды и для переброски грузов по тракту Усолье—Якша. Тркт Усолье—Якша Уралобисполкомом признается имеющим областное (государственное) значение. Современная стоимость гужевой перевозки тяжеловесных грузов следующая: Усолье—Чердынь—20 коп. и Чердынь—Якша—50 коп.

Насколько в современных условиях выгодно использовать этот путь, всего яснее показывают розничные цены на товаро-продукты в Якше, а именно:

1. Мука ржаная пуд—1 руб. 90 коп.
2. Сахар рафинад фунт—37 коп.
3. Сахарный песок—29 коп.
4. Дробь—30—36 коп.
5. Соль пуд—1 р. 20 к. и 1 р. 50 коп.
6. Пистоны тысяча—2 р. 50 коп.
7. Порох фунт—60 коп.

Как видно из указанных цифр, цены ниже, чем в Усть-сысольске.

По заявлению агента Хлебопродукта, себестоимость одного пуда муки в Якше—1 р. 30 коп.

Торговая связь Печоры с Прикамьем в настоящее время в общих чертах выражается в следующем: Пустозерский кооператив „Рыбак“ перебрасывает в Чердынь гужом из Тр.-Печорска разной рыбы около 5.000 пудов, Ижмо-Печорский Крайсоюз из Усть-Усы—около 1.500 пуд. Кроме того, Хлебопродукт и Обсоюз перебросили небольшие партии рыбы и точил. Заготовленная на Печоре дичь распродана также чердынцам. На усольском и чердынском рынках закупается для Ижмы разный товар, главным образом рыболовные принадлежности, и перебрасывается гужом до Ижмы. Эти маленькие факты служат ярким доказательством того, что экономические законы неизбежно требуют восстановления связи с Прикамьем. И вполне понятно, так как потребителем Печорской рыбы, в

особенности белой, являлось и является Прикамье с громадными заводами. Точильные изделия в довоенные годы сбывались на Уральских заводах и сплавлялись до Нижнего-Новгорода. Таким образом, печорскими точилами снабжались — Прикамье, Урал, Поволжье и Сибирь. Насколько чувствуется сейчас отсутствие этой связи, и насколько ощущается необходимость в этих продуктах, доказывает то обстоятельство, что уполномоченному Ижмо-Печорского крайсоюза, гр. Пономареву, проживающему в Чердыни, поступает масса запросов на точила и точильные изделия. Например: Нижегородская биржа запрашивает возможность продажи до 15.000 брусков. Пермская биржа запрашивает точил и точильных изделий до 20—30 тысяч пудов. Кроме того, поступают многочисленные запросы от Уральских заводов. Второе доказательство: им же и уполномоченным Пустозерского кооператива „Рыбак“ вся партия перебрасываемой рыбы продана Чердынскому Крайсоюзу, тогда как рыба еще в пути. Есть громадный спрос и на олени товары.

Какие же перспективы использования этого пути в будущем? Выше мы указывали размеры вывоза на прикамский и уральский рынки из Печоры точильных изделий и рыбы, а также торговую связь.

Спрашивается: игнорируемый в проекте Госплана путь Усть-Еловка—Якша будет ли выгоднее водного пути через Архангельск? Несомненно, путь Усть-Еловка—Якша экономически целесообразнее, дешевле и содействует экономическому развитию всего Печорского бассейна. Проект же Госплана искусственно строит экономическое тяготение Печорского края к Архангельску.

Нельзя не отметить один из жизненно-существенных вопросов—о Печорском пароходстве.

В довоенные годы суда Печорского пароходства ставились на зиму в Якшинском затоне (Курья, в 2-х верстах выше пристани Якши). Сразу после открытия реки Печоры,— а верховье открывается раньше,—суда нагружались в Якше

и направлялись до Усть-Вой (ниже Щугора). Этим первым рейсом все необходимые товаро-продукты перевозились и выгружались в Тр.-Печорском, Савиноборском и Щугорском и в деревнях, входящих в состав этих волостей. Затем суда возвращались в Якшу, где вновь грузились и вторым рейсом шли до низовьев Печоры (до Пустозерска), поднимались также и по ее притокам: Усе, Колве и Ижме. Первый рейс совершить до низовьев Печоры нельзя, так как река Уса, как впадающая в реку Печору с севера, открывается позже, иногда на две недели. До осенней воды суда оставались в низовьях Печоры, продолжая рейсировать, доходя в удобных случаях до Троицко-Печорска. В осеннюю воду все суда, за исключением почтовых пароходов, нагружались рыбой, точильными изделиями и другим сырьем и направлялись до Якши, где останавливались на зимовку. Такова была работа Печорского пароходства в прошлом.

В настоящее время, затон переведен в Щельягор, и вследствие того, что река Уса вскрывается поздно, суда рейсировать не могут. Тем временем в верховьях р. Печоры к моменту открытия навигации вода начинает спадать, и совершать рейсы в верховья почти уже нет никаких возможностей. Ясно, что в настоящее время при зимовке судов в Щельягоре — суда вынуждены обслуживать только низовья Печоры. Что это так — доказывается имевшими место фактами, а именно: 1) доставка зав. Тр.-Печорск. конторы Обсоюза партии хлеба затянулась чуть ли не на целый месяц, с несколькими перегрузками с большими оказаниями, и в результате большая утруска, порча и т. д.; 2) отправленная Пустозерским кооперативом „Рыбак“ партия рыбы, в количестве 4.500 пудов, от Пустозерска до Якши, несмотря на наличие воды и теплой погоды, была выгружена в Троицко-Печорске. В результате „Рыбак“ несет дополнительные расходы по переброске от Тр.-Печорска до Якши гужом на расстоянии 143 версты, уплатив пароходству фрахт Пустозерск—Якша 1 руб. 12 к. с пуда; 3) заготовленная Ижмо-

Печорским Крайсоюзом партия рыбы, пароходством к перевозке не принята, почему в настоящее время рыба перебрасывается гужом от Усть-Усы до Якши, что вызывает излишние громадные расходы до 1 руб. 50 коп. на пуд, и 4) заготовленная Хлебопродуктом партия точильных изделий также к перевозке не принята, продолжает и по сейчас лежать в Усть-Вое, как мертвый капитал, и будет оставаться там же более года, тогда как эта партия точильных изделий могла бы быть выгодно реализована и удовлетворила бы потребность прикамского и уральского крестьянства и уральской промышленности.

1558/1
Теперь перейдем к сравнению стоимости доставки товаров-продуктов по Якшинскому пути—с одной стороны, и через Архангельск—с другой. Возьмем снабжение хлебом Коми области, в частности Печоры. Снабжение хлебом производится из заготавливаемого в Уральской области, Поволжья и Сибири хлеба. В настоящее время заготавливаемый хлеб перебрасывается по жел. дороге до Архангельска, из Архангельска до пристани Куя—морем и, наконец, на речных пароходах по Печоре. Что стоит хлеб при переброске дальним путем?

Место закупки франко-вагон станция Челябинск мука ржаная—по 70 коп., железно-дорожный фрахт Челябинск—Архангельск—43 коп., выгрузка, погрузка и разные сборы в Архангельске—4 к., морской фрахт Архангельск—морская пристань Куя на судах срочного рейса—23 коп., выгрузка и погрузка в Куе—6 к., средний тариф на Печоре—50 коп. Итого—1 р. 96 коп., утка и утруска 2⁰/₁₀—с округлением 5 коп., и, наконец, организационные расходы и прибыль 15⁰/₁₀—с округлением 37 к. За затраченный капитал в течение одного года 10⁰/₁₀—20 к. Таким образом, получаем среднюю продажную цену 2 р. 58 коп. Но если принять во внимание, что хлеб на срочные рейсы не попадает, а приходится перебрасывать на внесрочные, переплачивая до 20 к. на пуд,—то продажная цена вырастает до 2 р. 78 к.

Второй пример—что стоит хлеб при переброске Якшинским путем: место закупки франко-вагон станция Челябинск мука ржаная—70 коп., ж.-д. фрахт Челябинск—Усолье—10 к., выгрузка и погрузка в Усолье—4 коп., фрахт Усолье—Усть-Еловка—8 коп., гужевая переброска Усть-Еловка—Якша—10 к., фрахт по Печоре—в среднем 50 к., расходы по содержанию складов и сторожей в Усть-Еловке и Якше—по 4 к. с пуда. Итого 1 р. 66 к.; утечка и утруска 2⁰/₀—с округлением 4 к. За затраченный капитал в течение года—10⁰/₀—17 к. и, наконец, организационные и прибыль 15⁰/₀—31 коп. Таким образом, получаем продажную цену 2 р. 19 к.

Из вышеприведенных двух примеров с достаточной ясностью усматривается, что при современных условиях, без технического оборудования Якшинского пути, мы имеем разницу в ценах 59 коп. на каждый пуд. Если же принять во внимание падение воды на Печоре к моменту прихода морских пароходов и гонку грузов с Щельягора и Усть-Усы до места потребления на лодках и гужом, то разницы цен на одном пуде хлеба получаем целый рубль, чего можно было бы избежать при гонке всех товаров через Усть-Еловку—Якша.

Это только одна сторона. Подходя к вопросу с другой стороны, мы видим, что с восстановлением Якшинского пути печорское население имеет ежегодно заработок на точильных разработках, считая в среднем 40.000 пуд по 1 р. 50 к. = 60.000 руб.; имеется возможность усилить вывоз рыбы до 100.000 пудов, считая в среднем по 4 р. = 400.000 р.; таким образом, при увеличении заработка Печорского края до 460.000 р. хозяйство Печоры сдвигается с мертвой точки.

Если к этому еще прибавить вывоз оленьего мяса (задков) ежегодно до 20.000 пудов, дичи (рябчиков и куропадок) до 200.000 пар, то для нас становится ясным, какое влияние имело бы восстановление Якшинского пути на поднятие экономической мощности населения.

Приводя пример доставки хлеба на Печору через Якшу, мы вынуждены были невольно включить 10⁰/₀ на затрачен-

ный капитал, так как грузы, перевозимые через Якшу, вынуждены лежать на пристанях Усть-Еловки и Якши без движения в течение одного года без компенсации,—это только в первый год работы, а в следующие годы эти затраты считать уже не приходится.

Если же бассейн реки Камы с бассейном реки Печоры соединить с узкоколейной жел. дорогой, или шоссейной дорогой с автомобильным движением от Усть-Еловки до Якши на расстоянии 44 верст, то тогда грузы той же весной будут попадать на Печору, и, следовательно, стоимость хлеба удешевится на 20 коп. с пуда в среднем и не будет превышать 2—2 р. 20 к. Получается разница на 1-м пуде против Архангельского пути до одного рубля. Капитал, затраченный на эту постройку, вернется за 3—4 года.

Такова одна сторона вопроса—убыточность завоза товаров на Печору и вывоза оттуда сырья и разного вида продуктов печорского хозяйства через Архангельск. Другая сторона этого вопроса следующая. Морская навигация открывается в начале июня месяца. Грузы от Архангельска на устье Печоры начинают прибывать только с 15-го июля—в то самое время, когда река Печора высыхает. По этой причине грузы не могут быть продвинуты до верховьев Печоры и по ее притокам: Ижме, Усе и др. Третье условие нецелесообразности переброски грузов через Архангельск то, что с перевозкой всех грузов морем до 15-го июля Печорское пароходство стоит без полной нагрузки, почему в период, когда гнали грузы через Архангельск по нормальному тарифу, оно всегда было убыточно. Благодаря этому в прошлом году и был поднят фрахт в шесть раз против довоенного времени. Благодаря всем этим причинам мы фактически не имеем почти никакой связи с печорским населением, что ударило по поднятию культурно-просветительной работы печорского населения. С восстановлением пути через Якшу—Усть-Еловка—Усолье, пароходство будет иметь полную нагрузку, и тем самым будет нормальная связь Печорского края с Центром, что, несомненно, произведет очень большой

культурный сдвиг и даст большой экономический эффект развития Печорского края.

Улучшение дороги Якша—Усть-Еловка на протяжении 44 верст, хотя бы с прокладкой шоссейной дороги, несомненно, произведет переселение населения Вычегодского бассейна на Печору—с одной стороны и с Верхне-Камского округа Уральской области—с другой. Сейчас на Печоре имеется очень много естественных сенокосов, которые полностью местным населением не используются. До сего времени переселение не замечалось исключительно из-за путей сообщения. Безболезненная колонизация этого края по строгим расчетам нашего Обземуправления возможна за счет скотоводства и рыбных промыслов на 25.000 человек. С усовершенствованием дороги Якша—Усть-Еловка будет полное оживление Печорского края, что даст, несомненно, толчок к развитию различных видов промыслов и к изысканию и полному обследованию края в смысле добывания различных видов ископаемых богатств.

Печорский бассейн с Вычегодским имеет сообщение по двум направлениям. Одно направление: по реке Печоре до Троицко-Печорска и оттуда до Помоздина (речная пристань) на расстоянии 134 верст. Здесь имеется хорошая шоссейная дорога, проходящая по совершенно ровному месту. Затем от Помоздина до Устьсыольска—257 верст—имеются хорошее пароходное движение и хорошая шоссейная дорога.

По другому направлению—Устьсыольск—Половники (речная пристань)—имеется хорошее пароходное сообщение и хорошая шоссейная дорога. Дальше—Половники—Ухта—на расстоянии 200 верст—шоссейная дорога, на 120 верст уже построенная. Остается достроить на 80 верст; просека и корчевание пней уже проведено.

На Ухте—пароходная пристань; дальше до Печорского центра—село Ижмы, на расстоянии 240 верст имеется пароходное движение, и вновь строится шоссейная дорога: на 120 верст уже проложена. По этим двум путям сообщения почта ходит два раза в неделю.

Вычегодский бассейн.

Вычегодский бассейн имеет выход к Пермской жел. дороге, так же, как и Печорский, по двум направлениям.

Первое направление. Летом—по Вычегде к Котласу на расстоянии 400 верст, с хорошим пароходным сообщением. Самая большая часть грузов в Вычегодский бассейн проходит по этому пути. По этому же пути сплавляется и лес к архангельским заводам. Летом почтовая связь происходит также этим путем.

Второе направление—тоже водой—Устьсысольск—Усть-Кулом—Северная-Кельтма—Канавы—Екатерининский канал—Южная-Кельтма—Кама (система Екатерининского канала). Здесь сообщение бывает только весной и осенью во время половодья. Грузов по этому направлению перебрасывается меньше, чем через Котлас. Преимущественно по этому пути перебрасываются пермская соль и хлеб. Этот второй путь—для доставки соли и хлеба для области Коми—более краткий и более дешевый путь, чем через Котлас. Малая переброска грузов по этому пути объясняется заброшенностью Екатерининского канала, который строился 200 лет тому назад, когда населения в этом районе насчитывалось очень немного, и такой потребности в нем, как теперь, не ощущалось. Еще 150 лет тому назад в Устьсысольском уезде насчитывалось населения только 25.000 человек, а теперь 123.431 человек. Следовательно, население увеличилось в пять раз. Поэтому теперь в этом пути ощущается большая потребность, так как с возобновлением этого канала население Вычегодского бассейна все грузы, как хлебные, так и другие, будет гнать исключительно по этому, как наикратчайшему, пути. Цены в этом случае будут приблизительно равняться нынешним котласским, между тем как теперь между ценами котласскими и средне-вычегодскими получается на одном пуде хлеба разница в 40 коп., что на общем хозяйстве нашего крестьянина, как потребителя, сильно отражается. В данное время население растет за счет колонизации Северной и Южной Кельтмы—района Екатерининского канала. В прошлом нави-

гационном году было переброшено Екатерининским каналом хлеба и соли до 100 тысяч пудов. С усовершенствованием этого пути возможен большой грузооборот. В зимнее время Вычегодский бассейн имеет сообщение с Центром по шоссе сешной дороге Устьсысольск—Мураши (ст. жел. дороги) на расстоянии 334 верст. Здесь почта ходит три раза в неделю. Других дорог Северо-Восточная часть Европейского Севера (область Коми с Печорским у. Арх. губ.), как для сообщения с центром, так и для сообщения со своей территорией, не имеет.

Если провести в жизнь проект Госплана о районировании Северо-Востока, то мы, не имея к предполагаемому центру никаких дорог, кроме Вычегодско-Северо-Двинского водного пути, удалимся от центра, с потерей времени в пути приблизительно в четверо суток, что, несомненно, отразится на связи предполагаемого С.-В. областного центра с областью Коми плюс Печорский уезд Арх. губ. Москва к нам ближе по потере времени в дороге на 4 дня, чем Архангельск. Если мы сплавляем лес из Вычегодского бассейна в Архангельск, это еще не говорит, что мы имеем тяготение к Архангельску. Лес мы заготавливаем и сплавляем из Вычегодского бассейна. По прошлогодним расчетам, считая по зарплате населению, мы уже превысили довоенную норму и вывезли леса на сумму 1.500.000 руб. (в массиве 1.000.000 бревен). В прошлом году всей пушнины было вывезено в чистых беличьих единицах в Ленинград 2.000.000 белок; считая по покупной цене у охотника по 75 коп. за белку, тоже получаем 1.500.000 рублей. Опойка—в 3.000 пуд. по 44 руб. пуд—на сумму 132.000 руб. Замши 40.000 штук по покупной цене в среднем по 5 рублей штука—200.000 рублей. Дичи 500.000 пар—рябчиков и куропаток—тоже по покупной цене по 30 коп. пара (в довоенное время покупали от 35 до 50 коп. пару и заготавливали, по данным Жилинского, до 1.000.000 пар)—на 150.000 руб. Всего в прошлом году было вывезено продуктов охотничьего хозяйства в Ленинград на сумму 1.982.000 руб. Значит, в Ленинград вывозится сырья больше,

чем в Архангельск, и говорить о том, что благодаря этому мы тяготеем к нему, — это равносильно тому, что если мы будем говорить о тяготении к Ленинграду. С восстановлением лесоразработки на Печоре и др. промыслов, которые были в довоенное время, вывоз сырья и рыбы через Якшу, а леса — через Печорский порт, — еще увеличится, несколько не соприкасаясь с Архангельским портом.

Разновидности хозяйства на Севере.

Сельское хозяйство.

Сельское хозяйство Северо-Востока (область Коми и Печорский у. Арх. губ.) не только территориально оторвано от губерний Северо-Двинской, Вологодской и Архангельской, но резко выделяется от последних, как по размерам, так и по характеру.

Природные условия Коми области чрезвычайно неблагоприятны для земледелия. Лучшие участки вдоль рек разработаны (а эта площадь ничтожна по сравнению с общей площадью). Конечно, земледелие возможно, но при колоссальных затратах энергии и средств, и совершенно невыгодно экономически. За неимением других источников существования, удовлетворяющих минимальные потребности, коми-народ обращался к земле, затрачивал огромный труд и получал ничтожную оплату труда. Прогресс земледелия за последний XIX век был совершенно ничтожный, в смысле расширения запашек. При генеральном размежевании в 1774—1788 г.г. население Сысольского и Усть-Куломского уездов было наделено землей - пашней на 25.198 человек обоого пола — 13.373 десятинами. За 150 лет население выросло до 123.431 человека, т.е. немного меньше пяти раз, а размер роста пахотной земли выразился лишь в 1,75 раз (с 13.373 д. до 24.262 дес. по данным 1920 года). Значение земледелия из года в год падает, и ввоз хлеба все время увеличивается.

В прошлом году потребность в хлебе выражалась в 3.000.000 пудов, хлеба ввезено в область извне 1.500.000 пуд.

Если Сысольский район 10 лет тому назад выбрасывал на внутренний рынок до 75.000 пудов, то теперь уже он ничего не дает. На нынешний год хлебофуражный баланс показывает дефицит в хлебе тоже на 50%. Сравнивая посевы области Коми с другими северными соседними губерниями по цифрам 1923 года, получаем следующее: на 100 душ населения десятин посева по Коми области приходилось 10,3 десятины, по всем губерниям и области Коми—27 десятин. По одной Северо-Двинской губернии на 100 душ населения было 26,7 десятин. По характеру земледелие Коми области также резко отличается от земледелия других соседних северных губерний. В 1923 году ячмень занимал 19,2% всей площади посева по губерниям Вологодской, С.-Двинской, Архангельской и области Коми, а по Коми области в отдельности—50,7%; по С.-Двинской губ. в отдельности—23%. Овес: по всему СВ, включая и Коми область,—30,9%; по одной Коми области—2,9%; по С.-Двинской губ.—21,4%. Масляничной культуры: по С.-Двинской губ.—3%; области Коми—8,6%.

Скотоводство.

Скотоводство также очень резко отличается от скотоводства соседних северных губерний. Скот в области Коми—очень мелкой породы, весит от 4-х до 6 пудов. Молока в среднем с одной коровы получаем 25 пудов в год, в то время, когда вологодские и с.-двинские коровы дают до 100 пудов, а холмогорские—до 120 пудов. Здесь коровы держались преимущественно для навоза, потребного для удобрения пашни. Но, несмотря на это, зырянская корова требует особого внимания и ухода. По опытам нашего Обземуправления мы получаем очень интересные сведения. Это подтверждается также и Вологодским Молочным Институтом. Оказывается, зырянская корова по оплате потребляемого корма не уступает холмогорской, а молоко жирнее.

В Вычегодском бассейне все более удобные места для сенокосов уже расчищены; остались только болота. Здесь скотоводство можно разводить только за счет осушки болот

и травосеяния на имеющихся теперь пашнях, т.-е. за счет замены полеводства скотоводством. В Печорском же бассейне есть еще много естественных лугов. Травосеяние и разведение корнеплодов для коров увеличивает удоимость почти вдвое.

К 1924 году мы имели коров, кроме быков и телят, 53244. На 100 душ—25,35 коров.

Оленеводство.

Оленеводство в области Коми в Печорском уезде и в Тиманской тундре Архангельской губ. требует также особого внимания. Тундры Большеземельская, Малоземельская и Тиманская заражены сибирской язвой. Без особого внимания этих тундр оставить нельзя, ибо мы ничем не гарантированы от полного уничтожения здесь оленеводческого хозяйства. По статистике 1922 года, мы на этих тундрах имеем до 300.000 оленей. В прошлом году пало от сибирской язвы до 20.000 голов. Оленеводческий продукт—замша—является предметом экспорта и очень ценен. Если в прошлом году мы покупали замшу в сыром виде в среднем по 5 рублей, то сбывали за границу по 10 рублей. За исключением всех расходов по экспорту, государственные заготовители получали 75% чистой прибыли. Первые сорта замши шли за границу по 20 руб. Более культурная постановка оленеводческого хозяйства дает большую возможность увеличить вывоз первосортной замши и, вдобавок, вывозить оленьих задков до 50.000 пудов на сумму 200.000 рублей. Большеземельская, Малоземельская и Тиманская тундры требуют одного управления, именно—области Коми, как ближайшей к этим тундрам административной единицы. Северо-Восток (обл. Коми, Печорский у. Арх. губ.) не претендует на Канинскую тундру, так как эта тундра не заражена сибирской язвой, и там и оленей немного, около 16.000 голов, а самоеды ведут более оседлый образ жизни, обращая внимание больше на зверобойные и рыбные промыслы, чем на оленеводство.

О х о т а.

„Северо-Восток (область Коми и Печорский у. Арх. г.) является классическим углом охоты в Европейской России“ (Ан. Дьячков). Эта отрасль хозяйства сконцентрирована в Коми области. Чтобы показать это нагляднее, возьмем данные А. А. Жилинского („Крайний Север Европ. России“). В 1923 году Архангельская губерния в нынешних границах дала пушнины в сумме 48.663, а одна Печора, которая входит теперь в область Коми,—114.493 рубля. В прошлом 1924 году в области Коми все заготовители заготовили 2.000.000 белчихьх единиц. Население, получая по 75 коп. за белку, получило заработка 1.500.000 руб., дичи 500.000 пар по 30 коп. за пару—150.000 рублей. Всего от охоты—1.650.000 р., что дает на едока 7 р. 90 к. Госзаготовители в 1922 и 1923 г.г. покупали пушнину от 30 до 40 коп. белку. Потом цены на пушнину на заграничном рынке сильно повысились, и они смогли продать белку по 1 р. 40 к. франко Москва; другие сорта пушнины шли подешевле, но теперь нами точно установлено, что за 22—23 г.г. госзаготовители получили чистой прибыли на пушнину 100⁰/₀—120⁰/₀. Теперь покупают по 75 коп., продают тоже 1 р. 40 коп. и при этом получают прибыли за исключением всех расходов 75—80⁰/₀. Также и на дичь. Дичь покупают по 30 коп., а сбывают по 80—90 к. пару.

Вот какое значение имеет охота, как для местного населения, так и для государства в целом. Население Коми области получает самый большой заработок от охоты и теперь старается это дело поставить более культурно; хищнического истребления зверей сейчас уже не замечается. Все охотники кооперированы в Союзе охотников.

Рыболовство.

Рыболовство в Вычегодском бассейне развито только в небольшом количестве, только для своего потребления, с Печорского же бассейна в довоенное время через Якшин-

скую дорогу сбывали на Пермские заводы до 400.000 пудов. Теперь из-за заброшенности Якшинского пути печорская рыба не вывозится никуда, вывоз же через Архангельск не оправдывается. Следовательно, и промысла сейчас не имеется, что ставит печорское население в очень затруднительное положение в смысле заработков.

Лесное хозяйство.

Леса в области Коми по части Вычегодского бассейна используются только частично и по узкой полосе — вдоль рек и речек. По части Печорского бассейна, где леса совершенно не тронуты, эксплуатация леса не производится. Правда, в довоенное время на устье Печоры был лесопильный завод, принадлежавший фирме „Стелла Поларе“, на 10 рам. Отсюда лес вывозился ежегодно в количестве 200.000 бревен в течение только 10 лет. Но такой вывоз леса — за 10 лет около 2.000.000 бревен — на огромной печорской лесной площади (4.473.871 удобных десятин) совершенно не отразился. По строгим подсчетам нашего Обземуправления, мы безболезненно сможем в течение 100 лет вывозить с Печоры по 550.000 бревен с исследованных лесных площадей.

„В Вычегодском бассейне и на верховьях Мезени (Удора) и Лузы удобной лесной площади считается 16.379.029 десятин, а всей лесной площади 18.778.083 д.“ (Д. М. Зайцев, изд. Северолеса). Ежегодный вывоз 1.000.000 бревен в год тоже нас не удовлетворяет. Много леса перестойного, сваливающегося ветром, который захламливает и задерживает рост более хороших лесов. До сих пор леса вырубались хищнически, вершинники оставались неиспользованными, сваливаемые фаутные леса оставались невывезенными, от сучьев лесные площади не очищались. Вследствие всего этого получалась сильная засоренность, и случайные пожары уничтожали очень большие лесные площади. В других соседних северных губерниях такой лесной площади уже

не замечается. Там все лучшие леса уже вывезены. По данным Северолеса, там заготавливается только 3, 4 и 5 сорта лесов, первых же сортов там уже нет. Других заводов, кроме Архангельских лесопильных заводов и 1-го целлюлозного завода в Вологде, для разработки лесов на Севере не имеется. Доходов местное население получает от лесоработ 1.500.000 р., на едока—7 р. 50 к. Государство получает пшеницы 1.600.000 р., из них в госбюджет 70%—1.120.000 р. и в местный бюджет 30%—480.000 р.

Промышленность.

В области Коми имеются чугунолитейные и железодельные Кажимские заводы. Правда, они очень старые, с механизацией екатерининских времен, но все же нам удалось их поставить в последнее время бездефицитными. В выработке чугунного и посудного литья мы достигли 89% довоенной и железа 86%. В прошлый год чугунного литья было выпущено 40.000 пудов и железа 12.000 пудов; этого вполне хватает для области, даже получается большой избыток, который сплавляется в Архангельскую, Вологодскую, Вятскую и Северо-Двинскую губ. Железо—только в Северо-Двинскую и Архангельскую губ. Железо вырабатывается шиновое, сортовое и обручное, листового нет. В данное время переходим к переоборудованию Кажимского железодельного завода с заменой Пудлинговой печи Мартеновской, которая будет выпускать более мягкое железо, чем Пудлинговая. Посудное литье выпускается хорошего качества, которое конкурирует с вятским литьем и имеет большой спрос со всех соседних губерний. Сереговской соли добывается ежегодно до 120.000 пудов. Добыча вполне оправдывается и находит сбыт преимущественно по среднему и нижнему течению Вычегды и во всем С.-Двинском бассейне. Для снабжения верховьев Вычегды соль привозится из Усоля по Екатерининскому каналу, для Печорского же бассейна—из Усоля по Якшинскому пути.

Ухтинский нефтяной завод.

Нефти ежегодно добываем 3000 пудов. Печорское население уже с начала революции живет своим керосином. Теперь переработка нефти на керосин из-за испорченности машин не производится. При некотором усовершенствовании этого завода, керосином можно будет снабжать всю область Коми. Ухтинский керосин, даже при настоящих путях сообщения, стоит для нас дешевле бакинского. Ижемская электрическая станция, которая построена в прошлом году, поставлена на нефтяное топливо. С окончанием ухтинской шоссейной дороги, мы все имеющиеся и строящиеся электрические станции поставим на нефтяное топливо. Их уже имеем три—в Устьсысольске, Айкине и Ижме. Строятся станции в Усть-Выме, Усть-Куломе, в Визинге и Колве (самоедский центр). Также ведем переговоры с Печорским пароходством об использовании ухтинской нефти, как топлива. Нефть для Печорского пароходства очень необходима, так как пароходы от устья Печоры до устья Усы на расстоянии 550 верст проходят по тундровой безлесной полосе, и расходы на дрова превышают расходы на нефть. Добывание нефти нам стоит очень дешево. Она вытекает сама, и при нынешних условиях работы мы уже вполне сможем добывать нефть в достаточном количестве для внутреннего областного потребления. Ухтинский завод стоит на речной пристани. Правда, пароходы ходят только весной во время половодья, но на баржах-железнях мы сможем вывезти нефть в большом количестве по направлению к Печоре. Уже сейчас вытекающую нефть из ям можно черпать до 20.000 пуд.

Замшевые заводы.

Замшевые заводы в Ижемском районе все отремонтированы. В довоенное время они пропускали до 100.000 шт. замши. До 1923 года наблюдался у оленей большой прирост. В течение десяти-пятнадцати лет не было сибирской язвы. Теперь, в последнее время сибирская язва вновь появилась, и падеж оленей усилился. Но все же в следующем году

ожидается поступление до 75.000 штук. Таким образом, доходов местное население получит на 35.000 штук замши— на сумму 175.000 рублей.

Точильно-каменоломный завод на Печоре.

По историческим материалам, разработка точильного камня велась очень давно. Первые указы мы имеем от царя Михаила Федоровича. По другим материалам, разработка велась и раньше (Очерк кустарных промыслов Устьсысольского у. Земск. Управы, изд. 1904 г.). В 1913 году арендатором этого завода был бывший екатеринбургский купец Симонов, который вывез по Якшинскому пути на Каму 300.000 штук брусков и 15.000 пудов точил, всего общим весом до 30.000 пудов. Несмотря на то, что точильное производство было поставлено примитивным способом, все же оно давало местному населению большой заработок. Теперь мы заготавливаем только для потребности внутреннего рынка— до 10.000 пудов. В дальнейшем нами намечается переоборудование завода, благодаря чему мы сможем добывать до 100.000 пудов точильного камня. Сельские кооперативы и различные заводы Волжско-Камского и Северо-Двинского бассейнов предъявляют нам в настоящее время большой спрос на точильный камень. В прошлом году павловские и нижегородские кустари предъявляли спрос до 30.000 пудов, но выработанного камня не было. В этом году программу расширяем до 30.000 пудов. Необходимо заметить, что точильный камень мы привозим из-за границы.

Кустарные промысла.

Мы имеем 14 кожевенных заводов—с пропускной способностью до 12.000 штук кож. Имеется 35 смолокуренных и дегтекуренных заводов. Сейчас замечается очень быстрый рост смолокуренных заводов. Это и понятно. Наша посевная площадь не растет, потребность в привозном хлебе все увеличивается. Отсюда, понятно, растет и потребность в побочных заработках, которые население находит в смолоку-

ренных заводах. Это и правильно. В продуктах от сухой перегонки дерева, как на заграничном, так и на внутреннем рынках, большая нужда. Эти заводы используют лесной хлам, который сейчас у нас в изобилии и который мешает правильному росту высоко сортных лесов.

Рост хозяйства области Коми.

Наше хозяйство растет независимо от влияния наших соседних губерний Архангельской, Вологодской и Северодвинской. Это понятно. Мы имеем свою чугунную посуду, свое сортовое, необходимое для крестьянства, железо, свою нефть, свой точильный камень, смолу и деготь. Кроме того, мы вывозим экспортного сырья и дичи по разным направлениям (лес, пушнина, рябчики и куропатки) по себестоимости на месте на сумму (цифры 1924 года) 3.570.000 рублей. Эта цифра указывается по зарплате населению.

А сколько получает государство от этого экспортного сырья в виде различных сборов и пошлин, а также и прибылей? От вывозимого леса одной попенщины, кроме прибылей, за прошлый год государство получило 1.600.000 руб.

От пушнины в 1924 году за 2.000.000 беличьих единиц было получено прибыли, считая заготовительную цену 75 коп.,—75%, т.-е. 1.035.000 рублей. По лесным торговым операциям было получено промналога 296.000 рублей. Если к этому прибавить вывозные пошлины и местные сборы, надо считать, что государство получило доходов от области Коми не меньше 3.000.000 рублей. Правда, от попенщины 30% отчисляется в местный бюджет, а от промналога—50%. Говорить о том (мнение Северо-Восточного Обплана), что область Коми убыточна для государства, это значит—не знать экономику края. Рост нашего хозяйства имеет отражение и в нашем бюджете. За 1923—1924 бюджетный год мы имели бюджет в 1.700.000 руб. Доходная часть выражалась в 700.000 руб., а дефицит в 1.000.000 руб. покрывался за счет государства. Но и в этом случае область Коми была выгодна для государства. Теперь же, когда мы

имеем бюджет в 2.300.000 руб., где доходная часть уже выражается в 2.100.000 руб., а дефицит 200.000 руб., покрываемый за счет субвенционного фонда, как и у всех соседних северных губерний, область Коми, не сомненно, является выгодной государству. В следующем году мы приближаемся к бездефицитному бюджету. Перспективы для этого уже имеются. Такое разнородное хозяйство, резко отличающееся от хозяйств соседних губерний — Вологодской, Архангельской и С.-Двинской, и несомненный и быстрый рост хозяйства области Коми требуют от Советского правительства особого внимания в вопросах районирования Севера, чем не может похвалиться проект Госплана.

Хозяйство в перспективе.

Преобладающее значение в крестьянском хозяйстве области будет иметь скотоводство. Полеводство в будущем должно быть лишь подмогой скотоводству — по разведению культурных трав и корнеплодов. Рыболовство также будет развиваться. Оленеводческое хозяйство при культурной постановке этого дела также будет развиваться. Этому благоприятствуют своей обширностью наши тундры, где корму для оленей хватит на миллионы голов. Только необходимо обезвредить тундру от сибирской язвы. Как скотоводство, так и рыболовство и оленеводческое хозяйства будут подсобными нарождающейся в области Коми промышленности. Охота также долго будет иметь для крестьянства большое значение. Лесоэксплоатация поставлена еще слабо. Вывозимый лес почти незаметен. Менее ценный лес не используется, валится и гниет. Несмотря на это, разработка леса развивается. Лес в прошлом давал земский бюджет, благодаря чему проведены дороги, созданы больницы, школы и проч. Теперь лесное хозяйство в местном бюджете занимает значительное место, т. к. третья часть дохода составляет от попенщины. Быстрым темпом развиваются смолокурные артели. При наличии богатых природных условий для лесной промышленности, а также при существовании Вымских порогов и Шугорского

водопада, можно определенно говорить, что в дальнейшем лесоразработка должна производиться на месте. Более ценный лес будет распиливаться на месте и отправляться за границу в разделанном виде. Вымский белый уголь удешевит расходы по топливу и оправдает расходы по перевозке леса в Архангельск в разделанном виде. Параллельно с этим, на электрической энергии разовьются целлюлозные заводы для разработки менее ценного леса.

Каменный уголь.

Каменный уголь находится в системе правых притоков верхнего и среднего течения Печоры, по р.р. Усе, Косью, Ньютя, Кожсим, прорезывающим западные отроги Северного Урала. Как велики запасы угля, еще не определено. Обследование велось по инициативе области Коми профессором Черновым, как геологическая разведка, а в этом году будет вестись, согласно постановления Госплана, промышленная разведка. Геологическое обследование показало, что уголь—хорошего качества, залегает толстым пластом—от сажени и толще—и занимает площадь в 20.000 квадратных верст. Этот уголь лежит под боком Северного Урала и дает надежды на возрождение здесь крупной промышленности. Каменный уголь обнаружен еще в Большеземельской тундре и на реке Сыsole около Кажимского железодобывающего завода (где много также и железной руды, как и на Вишере—притоке Вычегды).

Нефть.

Коми область имеет и это ценнейшее богатство, за которое идет борьба империалистических групп мира. Нефтеносные пласты тоже точно не обследованы, но есть основания полагать, что нефть в промышленности области сыграет крупную роль. В 1909 году царским правительством было зафиксировано 12.000 кв. верст нефтяной площади, расположенной вдоль р. Ухты. Нефтеносный пласт содержит нефти на куб. сажень 80 п., т.е. на 30 п. больше Пейсильванских. Присутствие на Ухте залежей серного колчедана дает воз-

возможность выработки на месте кислот, необходимых для очистки керосина и получения бензина. Нефть эта начала разрабатываться в 1745 году, употреблялась на внутреннем рынке и вывозилась на граничный. По историческим причинам нефтяная промышленность заглохла. В последнее до войны время, во избежание конкуренции, бакинские нефтепромышленники забрали площади и прикрыли путь к эксплуатации для других предпринимателей. В настоящее время там работает маленький завод на местные нужды.

Всевозможные руды.

В Коми области огромный северный Урал, еще мало обследованный, безусловно так же богатый, как и более южный, изученный Урал. По области раскинута по всей местности железная руда; нет места, где бы ее не нашли. Имеются необходимые для электрофикации страны медная руда (Киберская и Читаевская волости) и свинец (Троицко-Печорская волость). Имеются также серный колчедан, фосфориты, марганец (по Выми), соль и графит. По всем этим залежаниям были произведены только геологические исследования. Промышленной же разведки не было. Таковую необходимо провести.

Пути сообщения в перспективе.

Но, чтобы все это вызвать к жизни, мы должны иметь хорошие пути сообщения и порт. Наши природные условия идут к этому навстречу. Незамерзающий на 8 месяцев, а при ледоколе открытый и круглый год, порт Индиго, выходящий в Баренцево море немного восточнее Чешской губы, дает большие возможности для развития промышленности в области Коми и подводит базу под надежды на выход на граничный рынок сельско-хозяйственных продуктов из Сибири. Для сибирских грузов нет такого выгодного и близкого порта, как Индиго. Мурман очень далек; Архангельский — открывается всего на три месяца, почему не сможет в будущем обслуживать полностью не только Сибирь, но и Се-

вер. Ленинград также далек. Таким образом, область Коми стоит на большом пути между Европой и западной Сибирью, — на пути, который уже начинает заинтересовывать умы научных работников страны.

Расположение Северо-Востока на бассейнах рек Печоры, Камы, Мезени, Северной-Двины и Оби тоже обещает в дальнейшем в смысле путей сообщения очень многое. Верховья этих рек очень близко находятся друг от друга. Печора и Кама, как уже говорилось выше, соединяются дорогою Якша—Усть-Еловка. Печору и Обь можно соединить каналом, по проекту Иогансена, — перевалом всего в 4 версты. Печору с портом Индиго—тоже каналом (перевал 8 верст). Печору с Вычегдой (через приток Выми)—каналом (перевал 2 версты). Основное, что необходимо проделать, чтобы создать крупный промышленный район,—построить с юго-востока на порт Индиго жел. дорогу. Она и вызовет к промышленной жизни область Коми. Вокруг этой линии будет концентрироваться вся хозяйственная жизнь. Она свяжет производственные силы: лес, нефть, каменный уголь, железную руду, марганец, медь, серный колчедан и проч.

Пятилетний перспективный план.

В ближайший пятилетний перспективный план входит: 1) соединить Каму с Печорой шоссейной дорогой с автомобильным движением; 2) восстановить на Печоре рыбные промыслы до довоенных размеров; 3) восстановить разработку точильного камня по Печоре и увеличить его производство до 1 миллиона пудов в год; 4) восстановить на Печоре лесоразработку до довоенных размеров; 5) обезвредить тундру от сибирской язвы и тем самым поставить оленеводческое хозяйство на более культурные начала; 6) организовать питомник для всех сортов песцов и лисиц для Печорского края; 7) колонизировать Печору за счет скотоводства и различных видов промыслов на 25.000 человек; 8) произвести очистку Екатеринбургского канала; 9) закончить постройку шоссейной

дороги от Устьсысольска до Ухты; 10) восстановить Печорское пароходство до довоенных размеров и максимально использовать ухтинскую нефть; 11) произвести промышленную разведку по всем ископаемым богатствам; 12) максимально развить смолокурение; 13) приступить к добычанию меди и свинца. Это все можно сделать при нынешних условиях путей сообщения.

Дальнейший перспективный план работ.

В дальнейший перспективный план войдет: 1) соединить Печору с портом Индиго каналом (перевал 8 верст); 2) развить железнодорожную сеть с тем расчетом, чтобы эта железная дорога обхватила все богатства края и вышла бы на порт Индиго; 3) построить силовую станцию на Выми и развить здесь на месте лесоразработку с постройкой лесопильных и целлюлозных заводов; 4) использовать в более крупном масштабе каменный уголь с постройкой железоделательных заводов.

В первую очередь, до постройки жел. дор., нам необходимо соединить Печору с портом Индиго каналом. Это дает повод к более обширной эксплуатации нетронутых лесов на Печоре и на много удешевит фрахт по вывозу леса за границу. Проведение автомобильной дороги от верховья Печоры—Якша до верховья Камы—Усть-Еловка удешевит привозимую на Печору продукцию и тем самым удешевит жизнь—рабочие руки для лесозаготовки. Не мешало бы и здесь построить канал. К постройке автомобильной дороги, по договору с НКПС, приступаем в этом году.

Национальность.

Нельзя упускать никогда из виду и эту сторону. „В согласии с нашей конституцией и с общими началами нашей национальной политики, экономический принцип районирования должен быть выявлен в такой форме, чтобы он действовал также материальному и духовному развитию всех национальностей и племен РСФСР“ (Докл. Госплана III сессии

ВЦИК — „Экономическое районирование России“, стр. 55). Коми-народ, представляющий из себя одну из финских народностей, расположен компактной массой на этой огромной территории, которую мы называем Коми областью, и которая географически обособлена, хозяйственный уклад которой своеобразен и перспективы—свои, отличные от соседей. Мы уже говорили, что не представители коми-народа создали этот своеобразный район, а природные условия района сохранили коми-народ. Коми-национальность есть дополнение ко всему уже выше разобранному. Это обстоятельство делает и положение коми, как национальности, своеобразным. Его территориальное расположение совпадает с хозяйственным районом. Насколько компактно расположен на этой территории коми народ, можно увидеть из следующей таблички:

- 1) Коми область—коми 96⁰/₀.
- 2) Якутская обл.—якут 88⁰/₀.
- 3) Вотская обл.—вотяков 70⁰/₀.
- 4) Казакская (Киргизская) обл.—киргиз 60⁰/₀.
- 5) Татарская респ.—татар 53,9⁰/₀.
- 6) Карельская „ —карел 42⁰/₀.

Неверно утверждение, что у коми пять наречий, и что ни одна часть друг друга не понимает, Если это делается сознательно (а не по незнанию), то это говорит за то, что кому-то желательно просто-напросто расформировать Коми область, ликвидировать ее. До войны говорили, что коми-народ—„живой, непохороненный труп“. Но как бы ни ругали ранее коми, как бы презрительно ни характеризовали, как бы высокомерно ни относились, народ есть и еще долго останется. С фактом приходится считаться. А раз так, то надо считаться и с тем, что на огромной территории расселен живой народ, с единым языком, с особым хозяйством,—народ, который чрезвычайно эксплуатировался.

До 10 лет коми-дети растут быстрее, чем дети шведов и немцев (где жизнь более благоустроена), а с 10 лет рост замедляется и отстает. Причина: чрезмерная работа, с малых

лет возлагаемая родителями на слабые плечи. Женщины по этой же причине после замужества скоро стареются и умирают, заболевают „икотой“ („шева“—одна из разновидностей истерии). Продолжительность жизни коми стала короче. До 70 лет у коми доживает 1,5%, у шведов—4¹/₂%, у немцев—2¹/₂. И все это на почве непомерной работы. Ослабление эксплуатации создаст и условия для физического восстановления народа. Тяжелые условия (национальный гнет, капиталистическая эксплуатация и скверные природные условия для добывания непосредственно на месте средств существования) производили жесточайший отбор.

Великодержавное, высокомерное отношение создало недоверие к русским. Когда беседуешь с представителями соседних губерний по какому-нибудь мероприятию, касающемуся Коми области, то часто чувствуется в них насмешка. Такое подозрение имеет свои основания. В материалах СВОбл. Госплана о коми-народе говорится, как о жалких остатках когда-то сильного племени.

В Госплане и в СВОблпране замечается полное незнание природных условий Коми области и национального быта. Высказывается незнание также на страницах различных газет и изданий (московские газеты за сентябрь 1923 г. и „Северное Хозяйство“, издание СВОбплана).

Коми (зыряне) своей энергией и трудолюбием заставляли обращать на себя внимание тех, кому это было выгодно. Бывшие капиталисты, владельцы Уральских заводов, минуя Пермскую, Вятскую, Сев.-Двинскую губернии (тогда часть Вологодской), вербовали рабочих, в качестве дроворубов и для других более тяжелых работ, зырян, из нынешней области Коми. Работавшие на Урале наши работники дают сведения, что на заводах Кушвинском, Кизеловском, в Челябинских коях и других имеется очень много опролетарившихся зырян, которые остались там и продолжают работать. В прошлом году из наших крестьян для рубки дров было завербовано 5.000 человек. Энергия коми (зырян) замечается и на месте. Необходимо только дать этой энергии правиль-

ное направление. С организацией автономной области мы это направление уже в некоторой степени получили, но еще твердой уверенности в том, что коми (зыряне) по этому направлению не получают преград,—нет, проект Госплана о районировании Севера и СВОбплана парализует энергию зырян и ставит преграду в использовании ее для поднятия культурной и хозяйственной стороны области. Если при создании автономии не было достаточно более подготовленных работников, то теперь, за четыре года мы имеем таковых уже в достаточном количестве. Ряд работников получил практику по плановой переброске на различных отраслях работы в других, промышленных губерниях. Одни работали в качестве губпродкомиссара и членов коллегии, другие—предсовнархоза и члена президиума, третьи—завгубземотделами. Работали по партийной и по профессиональной линиям. Работали и по банковско-торговой и кооперативной линиям. Сейчас большинство их вернулось и представляет из себя приличный и крупный актив. Подготовка работников снизу тоже происходит быстрым темпом. В ВУЗ'ах обучается сейчас 360 человек. В этот год область получает окончивших ВУЗ'ы 48 человек. Из них в области будут работать 50%, остальных мы оставляем при ВУЗ'ах для стажирования и научного усовершенствования. За четыре года существования автономной области Коми, мы замечаем среди населения культурный сдвиг. Все же культурное развитие еще слабо, в особенности среди населения Печорского бассейна. Это объясняется тем, что почти весь Печорский край в до-революционное время находился в пределах Архангельской губ., где вместо земства были особые чиновники по крестьянским делам. Необходимо культурную сторону поднять быстрее, дабы в таком богатом по природным условиям крае, как область Коми, скорее поставить хозяйство на культурные начала и тем самым увеличить ресурсы страны,— в первую очередь в виде экспортного сырья, затем вызвать ряд производств и промыслов, начиная с кустарных и, наконец, дать толчок к использованию природных богатств

края в более крупном масштабе, т. е. вызвать крупную промышленность. Это может сделать в пределах своего края только коми-народ, которому все богатства известны, и который кровно заинтересован в интенсификации областного хозяйства. Его благосостояние зависит от этого хозяйства, так как сельское хозяйство составляет в его бюджете (в среднем по области Коми) только 30%, с тенденцией на уменьшение. Остальные 70% бюджета крестьянина-коми составляют охота, лесозаготовка и другие промыслы. Это—с одной стороны. С другой—Коми область находится в тяжелых климатических условиях, и здесь работа доступна только привыкшему к этому климату местному населению—выносливому коми-народу. Советское правительство не проиграет, если даст коми (зырянину) по управлению краем больше прав, чем было до сих пор. Коми-народ по своему виду и характеру хозяйства через различные промысла и кустарные производства постепенно превращается в пролетариат.

Послереволюционный опыт работ тех организаций, которые работали по проектируемой Госпланом Северо-Восточной области.

Было Беломорское Областное ЭКОСО. Оно работало в течение целого года, и его работа была заметна только в пределах одной Архангельской губернии; распространить же влияние на Северо-Восток из-за отсутствия связи не могло и затем распалось.

Северолес до сего времени для всего Севера имел одно управление в Архангельске, а теперь организует два: первое—в Архангельске, а второе—в Устьсыольске; оба самостоятельные. Причина—отсутствие связи, которое вызвало оторванность от области Коми и тем самым—лишние накладные расходы.

Хлебопродукт в 1924 г. также организовал на всем Севере одно управление с центром в Архангельске. Сократили штат и проч. Результат таких „сокращений“ по обл. Коми

получился следующий: торговые расходы по области Коми за 1924 г. получились на 5% больше, чем в 1923 г., когда на Севере было два управления.

Теперь работа Хлебопродукта на Севере стоит также под вопросом реорганизации.

Госпароходство тоже не может полностью обхватить свою периферию. Например, на Печоре вместо довоенных 12 пароходов остались 2, на которых можно перевозить грузы, и 3 мелких, в роде катеров. А фрахт все еще дороже против довоенного времени в 4 раза. С выделением же этого пароходства от Архангельского управления в особое управление с центром в области Коми последует несомненно снижение фрахта, т. к. Устьсысьольск на много ближе для Печоры, чем Архангельск.

Работа нынешнего СВОбплана сводится к полному незнанию условий области Коми, а именно: по видам и характеру хозяйства СВОбплан приравнивает область Коми к Вологодской и Северо-Двинской губ., где сельское хозяйство играет главную роль в крестьянском хозяйстве, тогда как в области сельское хозяйство составляет лишь 30% всего остального хозяйства. На этой почве возникает целый ряд недоразумений с СВОбпланом. Недоразумения были не на личной почве, из-за национального самолюбия, а вызывались полной оторванностью от Архангельска и неправильным подходом СВОбплана к работе в Коми области.

В заключение необходимо сказать, что для нас совершенно очевиден вывод, что Север, по своему географическому расположению разбиваясь на две половины, резко отличающиеся по видам и характеру хозяйства, представляет, таким образом, две экономические единицы. Это—Север (Вологодская, Северо-Двинская и Архангельская губернии без Печорского уезда) и—Северо-Восток (область Коми и Печорский уезд Архангельской губ.). Делить Печорский край на две части: на Печорский уезд и Ижмо-Печорский, при чем в Печорском уезде насчитывается населения

только 12.000 человек, — нецелесообразно по следующим причинам: 1) различия в хозяйствах нет; 2) бывший лесозавод № 51, находящийся на территории Архангельской губ., принадлежит области Коми; 3) пароходное управление находится на территории области Коми; 3) на Малоземельской и Тиманской тундрах, Печорского у., находится много оленеводов-зырян; 5) в Печорском у. из 12.000 населения — зырян 25%; 6) Бактериологический Институт по борьбе с сибирской язвой в Большеземельской, Малоземельской и Тиманской тундрах находится в селе Ижме области Коми; 7) культбаза для самоедского населения, находящегося в означенных тундрах, тоже находится на территории области Коми (с. Колва). Все условия Печорского края требуют присоединения Нижней Печоры Архангельской губ. к области Коми.

Р е з о л ю ц и я.

1) Северо-Восток СССР естественно распадается по географическим, экономическим и хозяйственным отношениям на два или даже на три района:

а) Область Коми с Печорским уездом; б) район Архангельский и в) Вологда с Северо-Двинской губ.

2) Основанием к самостоятельному выделению в хозяйственно-экономический район Коми области (с Печорским уездом — Нижней Печоры) является: 1) своеобразие земледелия и скотоводства; 2) своеобразие лесного хозяйства, требующего развития деревообрабатывающей промышленности на местах заготовки; 3) рациональная постановка оленеводства и охотничьего промысла, вследствие того, что данный район является классическим местом охоты; 4) развитие добычи минеральных богатств, в связи с чем находится

развитие индустриальной промышленности, в частности—чугунно-литейных и железодельных заводов; 5) наличие широких возможностей развития путей сообщения с самостоятельным выходом к океану при устье Индиго и создание здесь более удобного порта (не замерзающего 8 месяцев), связанного с имеющимися большими самостоятельными речными артериями, обнимающими весь район области Коми. В дальнейшем намечено соединение Печоры с Индиго, что имеет важное значение для Сибири; расчистка Екатерининского канала, соединяющего Каму с Вычегдой; соединение Камы и Вычегды с Печорой.

ИЗДАТЕЛЬСТВО

Акц. О-ва „СЕВЕРНЫЙ ПЕЧАТНИК“

г. Вологда, у. Урицкого, 2.

Для телеграмм: „СЕВЕРОПЕЧАТНИК“.

Труды Государственного Тимирязевского Научно-Исследовательского Института и отдельные научные и научно-популярные книги сотрудников этого Института.

ВЫШЛО ИЗ ПЕЧАТИ:

Проф. Г. Боссэ. Задачи Госуд. Тимирязевского Научно-Исследоват. Института, его организация и работа. Ц. 25 к.

Первое Собрание по Краеведению Отделения изучения природы СССР Госуд. Тимирязевского Научно-Исследоват. Института. Ц. 25к.

П. Гуров. Психология и библиотечная работа. Ц. 12 к.

Механистическое естествознание и диалектический материализм. Дискуссионный сборник № 1. Ц. 80 к.

Проф. Б. М. Завадовский. О брожении. Ц. 40 к.

Проф. А. Р. Кизель. Живое вещество. Ц. 25 к.

Проф. Г. Г. Боссэ. От неживого к живому. 2-е изд. Ц. 30 к.

Б. Г. Андреев и И. Е. Орлов. Обзор научно-популярной литературы по неживой природе. Ц. 1 р.

Академик С. Г. Навашин. Единицы жизни. Ц. 20 к.

Н. Н. Плавильщиков. Зубочистка крокодила (Из сказок природы). Ц. 70 к.

Его-же. Смерть и бессмертие. Ц. 35 к.

М. С. Навашин. Повторение себя в потомстве. Ц. 35 к.

СКЛАД ИЗДАНИЙ:

Книжный Магазин Акц. О-ва „СЕВЕРНЫЙ ПЕЧАТНИК“.

Вологда, Каменный мост.