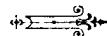


ЖЕЛѣЗНОДОРОЖНОЕ



СТРОИТЕЛЬСТВО

на Сѣверѣ Россіи

190201

СЪ ТОЧКИ ЗРѢНИЯ ИНТЕРЕСОВЪ

ЛЪСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.



Усть-Сысольскъ.

ТИПОГРАФІЯ „З. Д. СЛѢДНИКОВЪ и К.“

1917.

# Желѣзнодорожное строительство на съверѣ Россіи съ точки зрењія интересовъ Лѣсной промышлен- ности.

Члена Совѣта Съѣздовъ Предста-  
вителя Лѣсной Промышленности и  
Торговли Ученаго Лѣсовода д. и.  
Зайцева.

## Докладная записка.

### I.

Программа желѣзнодорожного строительства на Съверѣ Россіи должна преслѣдовать разрѣшеніе трехъ основныхъ задачъ: во 1) содѣйствовать развитію лѣсной промышленности Съвера, во 2) обслуживать горнопромышленные интересы Урала и въ 3) создать транзитный путь для сибирскихъ грузовъ въ портъ Бѣлаго моря и Ледовитаго Океана.

Для практическаго разрѣшенія этихъ основныхъ задачъ государственной политики подъема производительныхъ силъ Россіи проектируется въ настоящее время сооруженіе желѣзныхъ дорогъ слѣдующихъ главныхъ направлений: 1) Сорока-Котласъ-Пермь, 2) Обь-Котласъ-Лодейное Поле и 3) Обь-Урало-Бѣломорская.

Задача общественныхъ организаций, и въ томъ числѣ Совѣта Съѣздовъ Представителей Лѣсной Промышленности и Торговли, выскажаться по поводу преимущества того или иного изъ означенныхъ направлений проектируемыхъ желѣзнодорожныхъ линій иосвѣтить этотъ вопросъ съ точки зрењія специальныхъ промышленныхъ интересовъ. Совѣтъ Съѣздовъ Лѣсопромышленниковъ долженъ оцѣнить указанныя направленія, преимущественно съ точки зрењія лѣсной промышленности.—

Положеніе обязываетъ. --

Положеніе Совѣта Съѣздовъ, объединяющаго всероссійскую лѣсную промышленность и торговлю, обязываетъ при заключеніи

о железнодорожныхъ линіяхъ на Сѣверѣ Россіи, при решеніи вопроса—какому изъ проектируемыхъ направлений желѣзныхъ дорогъ отдать преимущество, руководствоваться общими государственными соображениями о предстоящемъ послѣ войны развитіи лѣсной промышленности въ Россіи. Русские лѣсопромышленные круги должны готовиться и уже готовятся къ удовлетворенію колосального спроса, послѣ окончанія войны, на строительные материалы со стороны Франціи, Бельгіи, Англіи и др. государства. Съ окончаніемъ войны передъ Россіей встанетъ императивная задача—поднять государственные доходы и улучшить торговый балансъ, что невозможно безъ усиленной эксплуатации естественныхъ богатствъ страны, среди которыхъ одно изъ первыхъ мѣстъ занимаютъ лѣса, сосредоточенные на Сѣверѣ Россіи. Подъ давленіемъ этихъ обстоятельствъ казенное лѣсное вѣдомство принуждено готовиться къ увеличенію экспорта лѣса и принимать мѣры къ возникновенію лѣсопромышленныхъ предпріятій на Сѣверѣ. Съ этою цѣлью, для привлечения къ эксплуатации лѣсовъ Сѣвера капиталовъ и предпринимателей, казенное лѣсное вѣдомство предполагаетъ выступить на путь весьма широкаго предоставления казенныхъ лѣсовъ Архангельской, Вологодской, Олонецкой, Пермской и Тобольской губерній въ эксплуатацию частнымъ предпринимателямъ (акционернымъ обществамъ и отдельнымъ лѣсопромышленникамъ) на началахъ долгосрочной аренды или концессій, при непремѣнномъ условіи постройки на мѣстахъ концессій древообрабатывающихъ заводовъ и фабрикъ.

Эта предстоящая реформа эксплуатации казенныхъ лѣсовъ Сѣвера, если она будетъ правильно и цѣлесообразно осуществлена, отвѣтаетъ не только интересамъ государственного лѣсного хозяйства, но и соответствуетъ въ полной мѣрѣ всѣмъ сознаній необходимости—чтобы промышленная Россія, вмѣсто простой поставщицы круглого и спленаго лѣса, выступила на міровомъ лѣсномъ рынке экспортеромъ целлюлозы, древесной массы, бумаги, продуктовъ сухой перегонки дерева, фанеры, кленки, спичечной соломки и т. п. продуктовъ лѣсообрабатывающей промышленности. Въ этомъ направлении должны быть предприняты государствомъ всѣ мѣры содѣйствій къ возникновенію и развитію лѣсопромышленныхъ предпріятій на Сѣверѣ и въ числѣ этихъ мѣръ центральное мѣсто занимаетъ сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, причемъ такихъ желѣзодорожныхъ направлений, которыя будутъ содѣйствовать предстоящей эволюціи казенного лѣсного хозяйства Сѣвера.

Исходя изъ вышеизложенныхъ предпосылокъ, Совѣтъ Сѣздаовъ Лѣсопромышленниковъ не можетъ не признать, что въ

основаніе оцѣнки желѣзодорожныхъ направлений на Сѣверѣ Россіи долженъ быть положенъ принципъ лѣсопромышленнаго, а не лѣсовознаго значенія того или иного направлениія желѣзодорожныхъ линій. Иначе говоря, не достаточно быть увѣренными, что проектируемая желѣзодорожная линія будетъ обеспечена къ перевозкѣ лѣсными грузами, но необходимо также знать какіе лѣсные массивы, съ какими запасами и сортиментами древесины эта дорога пересѣчеть. Другими словами, недостаточно знать какое количество лѣсныхъ грузовъ будетъ перевозиться по проектируемой дорогѣ, но необходимо быть также увѣренными, что эта дорога, въ случаѣ ея сооруженія, вовлечека въ сферу эксплоатации новые лѣсные районы, располагасть реальными основаніями—соответствующими лѣсными массивами—для возникновенія по ея лѣсопромышленныхъ предпріятій.

Въ подтвержденіе этого положенія, что въ основаніе оцѣнки желѣзодорожныхъ направлений на Сѣверѣ Россіи долженъ быть положенъ принципъ лѣсопромышленнаго значенія проектируемой желѣзной дороги, считаю необходимымъ обратить вниманіе на судьбу проекта Обь-Бѣломорской желѣзной дороги.

Проектъ этой дороги имѣть уже исторію въ данномъ отношеніи весьма характерную. Этотъ проектъ гг. Вольтмана и Цейдлера, возникшій нѣсколько лѣтъ тому назадъ, прошелъ всеѣ инстанціи о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, включительно до 2-го Департамента Государственнаго Совѣта. При обсужденіи проекта этой дороги какъ въ печати и общественныхъ учрежденіяхъ, такъ и въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, всеѣ сторонники этого проекта обсуждали и разсматривали его исключительно съ точки зреінія лѣсовознаго значенія этой дороги...\*).

Много спорили о размѣрѣ возможнаго грузооборота лѣсныхъ матеріаловъ по этой дорогѣ, но никто не возбуждалъ вопроса черезъ какіе лѣсные массивы, съ какими запасами и сортиментами, эта дорога пройдетъ и какое, следовательно, она будетъ имѣть лѣсопромышленное значеніе. Представитель Лѣсного вѣдомства лишь попутно коснулся этого вопроса, сдѣлавъ общее указаніе, что „какъ общее правило слѣдуетъ признать, что древообрабатывающая промышленность должна прійти на мѣсто произрастанія сырья и только тогда можно будетъ говорить о полномъ использованіи древесины. А это въ свою очередь возможно лишь при наличности желѣзодорожной сѣти и, притомъ такой сѣти, которая пересѣкала бы водныя маги-

\*) Въ томъ числѣ и авторъ настоящаго доклада защищалъ этотъ проектъ на Архангельскомъ Лѣсномъ Съездѣ и въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1912 и 1913 гг.

стали, давая возможность въ узлахъ пересѣченія перехватывать сырье, при сравнительно небольшой стоимости его доставки, а разработанный товаръ пересылать къ портамъ по желѣзной дорогѣ. Этимъ цѣлямъ, по словамъ д. с. с. Назарова, въ полной мѣрѣ удовлетворяетъ проектируемая Обь-Урало-Бѣломорская дорога, которая, переходя съ юго-востока на сѣверо-западъ по сплошнымъ лѣснымъ пространствамъ, пересѣкаетъ въ то же время рядъ водныхъ магистралей, не могущихъ самостоятельно работать безъ желѣзной дороги, а именно: 1) рѣку Обь, 2) р. Сѣв. Сосьеву, 3) р. Леплю, р. Печору и р. Мезень\*).

Представитель Лѣсного Вѣдомства не поставилъ въ то время никакихъ фактическихъ данныхъ, на основаніи которыхъ онъ пришелъ къ заключенію, что Обь-Урало-Бѣломорская дорога, пересѣкая рр. Обь, Сѣв. Сосьеву, Леплю, Печору, Мезень,— пройдетъ по сплошнымъ лѣснымъ пространствамъ, а никто не поинтересовался узнать па основаніи какихъ итоговъ обслѣдованія лѣсовъ этого района пришелъ представитель Лѣсного Вѣдомства къ своему категорическому заключенію. Никто не обратилъ въ то время вниманія на полное несоответствіе этого заключенія съ характеристикой трассы Обь-Бѣломорской ж. д. въ предѣлахъ Тобольской губ., при пересѣченіи рр. Оби, Сѣв. Сосьевы и Лепли, сделанной самими авторами проекта этой дороги, которые свидѣтельствовали, что трасса эта проходитъ по совершенно неизслѣдованной мѣстности, настолько неизслѣдований, что даже въ техническомъ отношеніи для доказательства возможности ея сооруженія имъ пришлось руководствоваться „разсказами оленеводовъ“. „По переходѣ р. Сосьевы придется—пишутъ авторы проекта—для обхода возможныхъ затрудненій отъ заболоченныхъ мѣстностей, воспользоваться такъ наз. „сограми“, т. е. суходолами, которые, судя по рассказамъ оленеводовъ, имѣются всюду между р.р. Обью и Сосьевой\*\*). Относительно „сплошныхъ лѣсныхъ пространствъ“ этой мѣстности не приводилось даже компетентныхъ „разсказовъ оленеводовъ“.

Что касается района рр. Печоры и Мезени, то представитель Лѣсного Вѣдомства, свидѣтельствуя о „сплошныхъ лѣсныхъ пространствахъ“ и въ этой мѣстности, совершенно игнорировалъ данные обслѣдованія лѣсовъ бассейна рѣки Печоры, произведенного Печорской экспедиціей Лѣсного Департамента въ тече-

\*.) Журналъ Комиссіи о н. ж. д. стр. 48—49.

\*\*) Записки обѣ Урало-Бѣломорской ж. д. прилож. № 1, стр. 4.

ніє 1904 – 1909 гг. и опублікованого въ 1912 году\*). Между тѣмъ даннія этого единственного массового обслѣдованія лѣсовъ интересующаго нась района, произведенаго спеціальной экспедиціей лѣсныхъ чиновъ и на основаніи котораго только и возможно объективно судить о лѣсныхъ массивахъ по западной трассѣ Обь-Бѣломорской ж. д., свидѣтельствуютъ о крайне безотрадномъ состояніи лѣсовъ этого района, настолько безотрадномъ, что исключается возможность говорить о „сплошныхъ лѣсныхъ пространствахъ“.

Подобное отношеніе къ проекту Обь-Бѣломорской ж. д., какъ представителя Лѣсного Вѣдомства, такъ и другихъ членовъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, находить себѣ объясненіе въ томъ, что весь центръ вопроса при обсужденіи этого проекта заключался въ лѣсовозномъ значеніи этой дороги, въ опредѣленіи количества лѣсныхъ грузовъ — 38 милл. пудовъ или 36 милл. пудовъ, которые должны составлять грузооборотъ дороги. Возможность же полученія этого количества лѣсныхъ грузовъ не возбуждала двухъ мнѣній. Оправданіе такому отношенію къ вопросу можно найти въ томъ, что въ 1912 и 1913 гг. никто\*\*) не могъ, конечно, предполагать, что черезъ 3-4 года передъ Россіей встанетъ проблема удовлетворенія колоссальной потребности разрушенной Европы въ лѣсныхъ строевыхъ материалахъ, что подъ вліяніемъ міровой войны казенное лѣсное вѣдомство, въ силу финансово-бюджетныхъ соображеній, принуждено будетъ выступить на путь радикальной реформы своихъ лѣсовъ на Сѣверѣ Россіи и что, наконецъ, при проектированіи желѣзодорожного строительства на Сѣверѣ придется считаться съ фактомъ постройки Мурманской, Кемской и Олонецкой желѣзныхъ дорогъ.

Въ настоящее время съ этими обстоятельствами нельзя не считаться и съ ними уже считается высшее государственное учрежденіе по постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ — 2-й Департаментъ Государственного Совѣта, который, при обсужденіи вопроса о сооруженіи Обь-Урало-Бѣломорской ж. д., занялъ принципіально новую позицію въ этомъ вопросѣ, отвѣчающую интересамъ лѣсопромышленного значенія проектируемыхъ дорогъ на Сѣверѣ Россіи.

Второй Департаментъ Государственного Совѣта, въ засѣданіи 29 апрѣля 1916 г., какъ известно, отклонилъ представление Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія о сооруженіи Обь-Бѣломорской ж. д. и отклонилъ его не только потому, что

\*) «Краткій очеркъ лѣсовъ Печорского края. Ежегодникъ Лѣсного Д-та за 1910 г. СПБ. 1912 г.

\*\*) Въ томъ числѣ и авторъ настоящаго доклада.

„проектъ сооруженія Обь-Бѣломорской ж. д. представляется недостаточно выясненнымъ какъ съ экономической, такъ и технической стороны“, но и потому еще, что „весь вопросъ о соединеніи Сибирскаго воднаго пути съ нашими портами на Бѣломъ морѣ и на Мурманскомъ берегу долженъ быть подвергнутъ новому, всестороннему разсмотрѣнію и обслѣдованію съ точки зренія наиболѣе выгоднаго направлѣнія желѣзной дороги какъ въ смыслѣ транзита сибирскихъ грузовъ, такъ и наиболѣшаго использования природныхъ богатствъ нашего Сѣвера и въ особенности—площади казенныхъ лѣсовъ“.\*)

Съ этой точки зренія *наилучшайшимъ использованіемъ площади казенныхъ лѣсовъ* и необходимо, по моему мнѣнію, Совѣту Сѣз-дровъ Лѣсопромысловниковъ обсуждать проектируемая желѣзно-дорожная линія на Сѣверѣ Россіи.

## II.

Продолжая дальнѣйшее разсмотрѣніе и обслѣдованіе Обь-Бѣломорской ж. д. необходимо, прежде всего, констатировать, что лѣсопромышленное значеніе этой дороги вызываетъ большое сомнѣніе. Авторы этого проекта утверждаютъ, конечно, что „громадный сѣверный край, прорѣзаемый проектируемой дорогой и состоящий изъ губерній Архангельской, Вологодской, Пермской и Тобольской, представляетъ собою почти сплошныя древесныя насажденія, съ неизсякаемымъ, при правильномъ веденіи лѣсного хозяйства, запасомъ высокаго качества дре-весины“\*\*)

По утвержденіе это является совершенно голословнымъ, не подтвержденнымъ никакими данными обслѣдованія лѣсовъ, расположенныхъ по трассѣ проектируемой дороги. Тѣ же данные лѣсохозяйственного обслѣдованія, которыми располагаетъ Лѣсной Департаментъ относительно лѣсовъ данного района, а именно, обслѣдованіе лѣсовъ бассейна р. Печоры, свидѣтельствуетъ о диаметрально противоположномъ. Означеннное обслѣдованіе лѣсовъ Печорского края было произведено особой экспедиціей чиновъ Лѣсного Вѣдомства въ теченіе 5-ти лѣтняго срока на площади 6.923.542 десятины; изслѣдованіе этихъ лѣсовъ производилось по особому методу, выработанному Специальнымъ Лѣснымъ Комитетомъ, въ основу которого положено съемка рѣкъ и изслѣдованіе 20-ти верстной полосы вдоль этихъ рѣкъ. Лѣсотаксационному обслѣдованію было следовательно под-

\*.) Журналъ засѣданія 29 апрѣля 1916 г. за № 38.

\*\*) «Экономическая записка», стр. 33.

вергнуто пространство экономически доступное для эксплоатации въ ближайшее время и, затѣмъ, изслѣдовались лѣса лучшіе по своему запасу и качеству, ибо на Сѣверѣ Россіи, какъ общее правило, лучшія насажденія расположены по берегамъ рѣкъ. На основаніи данныхъ этого обслѣдованія получаются слѣдующіе итоги:\*) изъ общей площасти обслѣдованнаго пространства, на протяженіи 6.547 верстъ числится: подъ лѣсомъ—5.465.737 дес. (79%), подъ угольями—122.441 дес. (1,8%), подъ неудобными землями—1.253.560 дес. (18,1%) и подъ прирѣчными песками 82.104 дес. (1,1%). Лѣсная почва, покрытая лѣсомъ, подраздѣляется на двѣ категоріи: на насажденія съ товарнымъ лѣсомъ—1.042.324 дес. (15,03% отъ общей площасти) и насажденія съ нетоварнымъ лѣсомъ 4.423.113 дес. (63,85%); насажденія съ товарнымъ лѣсомъ сосны, ели, лиственницы и кедра, растутъ вдоль возвышенныхъ береговъ рѣкъ и рѣчекъ и на холмистыхъ возвышеностяхъ, вблизи рѣчекъ и ручьевъ; насажденія же съ нетоварнымъ лѣсомъ занимаютъ ровныя и слегка холмистыя пространства, удаленные отъ рѣкъ (сосновыя) или располагаются въ долинахъ рѣкъ и рѣчекъ (еловыя); средний запасъ спѣлыхъ насажденій съ товарнымъ лѣсомъ, при возрастѣ 200—250 лѣтъ, составляетъ около 30 куб. саж. на десятинѣ, изъ коихъ 10% фаунтной древесины, и деревья въ возрастѣ 200 лѣтъ достигаютъ въ среднемъ 27 аршинъ высоты (сосна) и 31 аршинъ (ель); общій запасъ деревьевъ, имѣющихъ сбыть, т. е. изъ которыхъ выйтуть бревна 10 арш. длины на 6 верш. и выше толщины на этой площасти, составляетъ:

сосновыхъ . . . . .	2.754.752	шт.
еловыхъ . . . . .	381.882	"
лиственныхъ . . . . .	501.925	"
кедровыхъ . . . . .	85.470	"
<hr/>		
Итого . . . . .	3.724.029	шт.

Означенный запасъ товарнаго лѣса настолько незначителенъ, что размѣръ годичнаго отпуска изъ лѣсовъ бассейна р. Печоры, при оборотѣ хозяйства въ 50 лѣтъ, опредѣленъ въ размѣрѣ 76.971 бревна. Еще печальнѣе итоги запасовъ древесины насажденій нетоварнаго лѣса. На основаніи пробныхъ площадей, Печорская экспедиція устанавливаетъ, что спѣлые насажденія нетоварнаго лѣса, съ господствомъ ели, при среднемъ возрастѣ отъ 140 до 210 лѣтъ и средней высоты деревьевъ

\*) «Краткій очеркъ лѣсовъ Печорскаго края» Ежегодникъ Лѣсного Д-та за 1910 г. СПБ., стр. 257 и слѣд.

евт. отъ 15 до 22 аршинъ, имѣеть запасъ 7,9 куб. саж. на десятинѣ, изъ коихъ 3,1 куб. саж. фаутной древесины. Насажденія эти „занимая почти половину всего изслѣдованнаго пространства, являются, по словамъ чиновъ экспедиціи, самую грустную картину. Мѣстами почти всѣ деревья (болѣе старыя) поражены серцевинною гнилью, такъ что даже трудно найти дерево, по которому можно бы опредѣлить точно возрастъ. Только болѣе молодыя деревья имѣютъ хорошій ростъ, старыя же постепенно замираютъ и высыхаютъ. На низинахъ деревья годны только на дрова и то плохого качества.\*)<sup>\*)</sup> Запасъ спѣлыхъ насажденій съ господствомъ сосны еще меныше. Этотъ запасъ, при среднемъ возрастѣ 110—180 лѣтъ и при средней высотѣ деревьевъ въ 17 аршинъ, составляетъ 5,6 куб. саж. на десятинѣ, въ томъ числѣ 1,9 куб. саж. фаутной древесины. Что же касается громадныхъ междурѣчныхъ пространствъ (около 11 мил. дес.) бассейна р. Печоры, то по словамъ чиновъ экспедиціи, это пространство представляетъ изъ себя въ массѣ болота и заболоченныхъ, покрытыя малоцѣннымъ лѣсомъ площади.

Такъ характеризуютъ состояніе лѣсовъ бассейна р. Печоры данные лѣсотаксаціоннаго изслѣдованія Печорской экспедиціи. Состояніе безотрадное. Объясняется оно климатическими и почвенными условіями. „Климатъ Печорского края—по даннымъ изслѣдователей—очень неблагопріятенъ для роста лѣса. Короткій вегетаціонный періодъ долженъ имѣть слѣдствіемъ медленный ростъ деревьевъ“. „Значительная скорость вѣтра должна была постепенно выработать въ деревьяхъ низкорослость и коренастость (сбѣжистость), въ силу закона приспособляемости. Наконецъ, довольно значительное количество осадковъ для края, такъ скучно снабжаемаго тепломъ, не можетъ не вызвать избыточной влажности почвъ, имѣющихъ материнской породой, въ большинствѣ случаевъ, ледниковые наносы, перемытые, къ тому же наступившимъ на Печорский край уже въ послѣ-ледниковую эпоху, моремъ, и, въ большинствѣ, имѣющихъ плохую скважистость“).

Состояніе лѣсовъ бассейна р. Печоры является, по моему мнѣнію, типическимъ для всей площади лѣсовъ, расположенныхъ по трассѣ Обь-Бѣломорской ж. д. въ предѣлахъ 30-ти верстной полосы гужевой доставки, потому что Обь-Бѣломорская ж. д. въ главной своей части, на протяженіи около 900 верстъ, трассируется по междурѣчнымъ пространствамъ бассейна р.р. Печоры и Мезени. Одинаковыя естественно-историческія условія должны

\*<sup>\*)</sup> Тамъ же, стр. 285.

\*\*) Тамъ же, стр. 271—272.

сопровождаться аналогичными последствиями, поэтому, если итоговая диагностика обследования лесов Печорского края применить къ 3.300.000 дес. площади, находящейся въ сферѣ непосредственного влияния проектируемой Обь-Бѣломорской ж. д., то получатся результаты по состоянию насаждений и ихъ запаса сколько преувеличены, чѣмъ преуменьшенны, такъ какъ трасса этой дороги проходитъ въ главной части по междурѣчнымъ пространствамъ Архангельской и Тобольской губ. Результаты же эти настолько печальны, запасы лесовъ настолько скучны и состояніе ихъ настолько плохо, что говорить о лесопромышленномъ значеніи Обь-Бѣломорской ж. д., конечно, не приходится. Утверждать, также, что эта дорога пересѣчетъ громадный Сѣверный край, представляющій „собою почти сплошная древесная насажденія, съ неизысканнымъ, при правильномъ веденіи лесного хозяйства, запасомъ высокаго качества древесины“ можно лишь при очень легкомысленномъ отношеніи къ интересамъ государства, гарантировавшаго затрату около 200 милл. рублей на постройку проектируемой Обь-Бѣломорской дороги.

Въ интересахъ объективности необходимо, однако, отмѣтить, что предприниматели проекта Обь-Бѣломорской дороги имѣютъ хотя единственный, но и весьма важный аргументъ въ свою пользу; это защита ихъ проекта и оптимистическое къ нему отношеніе съ точки зреінія интересовъ лесного хозяйства со стороны Министерства Земледѣлія. Дѣйствительно б. Министръ Земледѣлія с.с. Кривошеинъ, въ своемъ письмѣ на имя Министра Финансовъ по поводу проекта сооруженія Обь-Бѣломорской желѣзной дороги далъ весьма благопріятное заключеніе.

Правда, при ознакомлении съ этимъ отношеніемъ 2-й Департаментъ Государственного Совѣта призналъ, что „заключеніе, данное с.с. Кривошеинымъ также оставляетъ място некоторымъ сомнѣніямъ“. Но, тѣмъ не менѣе, съ этимъ заключеніемъ необходимо считаться и представляется необходимымъ его проанализировать.

Кромѣ общихъ разсужденій и государственного значенія для казеннаго лесного хозяйства сооруженія желѣзныхъ дорогъ на Сѣверѣ Россіи, с.с. Кривошеинъ усматриваетъ два положительныхъ момента въ фактѣ постройки Обь-Бѣломорской ж. д., а именно: во 1) въ лесныхъ массивахъ, тяготѣющихъ къ дорогѣ, возникнутъ превообрабатывающія предприятия и во 2) доходность казны отъ эксплуатации этихъ лесныхъ массивовъ повысится ежегодно на 5 милліоповъ рублей.

Правильны-ли, и насколько правильны эти предположенія?

Прежде всего, въ своемъ заключеніи по вопросу о сооруженіи Обь-Бѣломорской ж. д. с. с. Кривошеинъ на одинъ

словомъ не обмолвился о лѣсотаксаціонныхъ работахъ Печорской экспедиціи и ея результатахъ. Это опущеніе вызываетъ недоумѣніе, ибо какъ ни относиться къ обслѣдованию лѣсовъ бассейна р. Печоры, произведеному чинами Лѣсного Департамента, нельзя не признать, что данные этого обслѣдованія являются единственнымъ фактическимъ материаломъ, на основаніи которого только и можно судить о лѣсахъ, ихъ состояніи и запасахъ на площади непосредственнаго влиянія Обь-Бѣломорской ж. д., представляющей въ противномъ случаѣ въполномъ смыслѣ *terra incognita*. Одно изъ двухъ—либо необходимо признать, что работы Печорской экспедиціи сдѣланы настолько несостоятельно, что результатами ея нельзя пользоваться для характеристики соѣдніихъ, находящихся въ одинаковыхъ естественно-историческихъ условіяхъ, лѣсныхъ пространствъ, расположенныхъ по трасѣ Обь-Бѣломорской ж. д., либо, при объективной оцѣнкѣ проекта этой дороги, нельзя игнорировать этой экспедиціи. Игнорируя, однако, итоги и данные обслѣдованія лѣсовъ Печорского края сс. Кривошенинъ пишетъ, что.... „въ лѣсныхъ массивахъ, тяготѣющихъ къ дорогѣ, будуть созданы новыя хозяйственныя условія, при которыхъ возникнутъ целлюлозная, древесномассовая и др. древообѣжочная производство, вслѣдствіе чего явится возможность къ использованію болѣе мелкой древесины и постепенному переходу отъ примѣняемой нынѣ въборочной рубки къ сплошной—лѣсосѣчной\*)“.

Пожеланія, несомнѣнно, очень хорошия, но какія, однако, имѣются реальные основанія для ихъ осуществленія.

Вѣдь если судить о состояніи лѣсовъ и ихъ запасовъ на площади полосы Обь-Бѣломорской ж. д. по даннымъ Печорской экспедиціи, то врядъ ли имѣются серьезныя основанія надѣяться на возможность возникновенія здѣсь целлюлозныхъ, древесномассовыхъ и др. древообѣжочныхъ производствъ. На этой полосѣ на общей площади 3.300.000 десятинъ, судя по аналогіи, заключается: 495.000 десятинъ насаждений съ товарнымъ лѣсомъ, имѣющихъ общий запасъ 5.445.000 бревенъ, размѣръ 10 арш. на 6 и выше верниковъ, и 2.105.000 десятинъ насаждений безъ товарнаго лѣса, изъ коихъ 1.562.000 дес. съ господствомъ ели, имѣющихъ запасъ въ сплошь возрастѣ 7,7 куб. саж. на десятинѣ, въ томъ числѣ 3,1 куб. саж. фанта. При наличности такихъ запасовъ балансовой древесины экономически невыгодной работать целлюлозу и древесную массу даже въ центральной Россіи и, конечно, совершенно немыслимо

\*) Представленіе Министерства Финансовъ во 2-й Департаментъ Государственного Совета, стр. 8.

въ полупустынной тайгѣ, въ мѣстности съ населеніемъ 1/100 человѣкъ на кв. версту.

Такъ говорять цифры и факты Печорской экспедиціи. Если же исключить возможность примѣненія данныхъ этой экспедиціи къ сужденію о состояніи насажденій и запасовъ лѣсныхъ массивовъ, тяготѣющихъ къ Обь-Бѣломорской ж. д., то надо доказать, что на этой полосѣ имѣются соотвѣтственные запасы древесины. Къ сожалѣнію, сс. Кривошеинъ въ своемъ письмѣ на имя Министра Финансовъ никакихъ доказательствъ къ этому не приводитъ, а поэтому, вполнѣ естественно, что заключеніе сс. Кривошеина оставляетъ во 2-мъ Департаментѣ Государственного Собѣта „мѣсто иѣкоторымъ сомнѣніемъ“.....

Дальше, сс. Кривошеинъ пишетъ, что „въ сферу непосредственнаго вліянія дороги, въ предѣлахъ только гужевого подвоза вхолять по Архангельской, Вологодской и Пермской губерніямъ лѣсныя удобныя площи до 3 мил. десятинъ. Изъ лѣсовъ на этой площи ежегодный отпускъ древесины нынѣ составляетъ всего 38%, отъ назначенаго по хозяйственнымъ планамъ и сметамъ и, следовательно, до 62% отъ этого послѣдняго остается неиспользованнымъ. Въ цифрахъ же по массѣ этой недостатокъ выражается въ 280.000 куб. саж., вмѣсто возможнаго ежегоднаго отпуска въ 451.000 куб. саж. Согласно послѣднему отчету Лѣсного Департамента на 1913 годъ, средняя продажная цѣна для 1 куб. саж., отпущеннаго лѣса на корню въ трехъ упомянутыхъ губерніяхъ, исчисляется въ 7 руб. 20 коп., и стоимость всего недоотпуска 280.000 куб. саж. опредѣляется въ 2.000.000 рублей. Затѣмъ, принимая во вниманіе сферу вліянія желѣзной дороги въ предѣлахъ водной щели, такъ какъ дорога нерѣдко касаетъ водныхъ артерій бассейновъ рр. Оби, Печоры, Мезени и Сѣверной Двины, общимъ протяженіемъ 5,821 вер., необходимо грубоить еще плошадь лѣсоіть, расположенныхъ на протяженіи 5 верстъ по обоимъ берегамъ рѣкъ на означенномъ разстояніи, что составляетъ до 6 миллионовъ десятинъ. Слѣдовательно, въ настоящее время казна недополучаетъ изъ лѣсовъ съ площади въ 9 миллионовъ десятинъ, входящихъ въ сферу вліянія проектируемой Обь-Урало-Бѣломорской ж. д., до 6-ти миллионовъ рублей возможнаго ежегоднаго дохода\*).

Во всѣхъ вышеизложенныхъ расчетахъ и соображеніяхъ Министерства Земледѣлія наблюдается основная ошибка, которая заключается въ томъ, что на основаніи общихъ суммарно-среднихъ данныхъ о количествѣ и размѣрѣ возможнаго и дѣй-

\*) Тамъ же, стр. 8.

ствительного отпуска лѣса съ территории трехъ губерній Архангельской, Вологодской и Пермской нельзя дѣлать расчетовъ о размѣрѣ фактически возможнаго отпуска лѣса изъ района, входящаго въ сферу вліянія проектируемой Обь-Бѣломорской ж. д. Вѣдь общая территорія этихъ трехъ губерній составляетъ свыше 70 милл. дес., на необъятномъ пространствѣ которыхъ находится около 65 милл. дес. лѣсовъ настолько разнообразныхъ по своему составу, возрасту, запасу и условіямъ роста, что оперировать средними данными не представляется возможнымъ не только для различныхъ районовъ площею 9 милл. десятинъ или 3 милл. дес., но даже и для отдельныхъ губерній.

Безспорно, что изъ лѣсовъ всѣхъ трехъ губерній, средній ежегодный отпускъ древесины составляетъ нынѣ всего 38%, отъ назначаемаго по хозяйственнымъ смытамъ, но для Архангельской губ. этотъ отпускъ составляетъ уже всего 30% (для Вологодской—55%, и для Пермской—38%). Районъ району рознь, и въ предѣлахъ даже Вологодской губерніи, напримѣръ, имѣются районы и лѣсничества какъ съ полнымъ отпускомъ (Устьсысолское и мн. др. лѣсничества) такъ и съ отпускомъ только 14,8% (Гавриловское) или 33,3% (Георгіевское). И зависитъ это не только отъ лѣсоэкономическихъ условій,—недоступность эксплоатации отпускаемаго лѣса, но и отъ естественно-историческихъ причинъ—отсутствія необходимыхъ запасовъ древесины. Не надо забывать, что въ предѣлахъ Архангельской губерніи имѣются обширныя тундры и пространства болотъ, и у насъ нѣть основаній отрицать, что значительный процентъ этихъ неудобныхъ земель можетъ находиться въ предѣлахъ площади 3.000.000 дес. тяготѣющей къ Обь-Бѣломорской ж. д.

Примѣнять, при такихъ условіяхъ, среднія, суммарныя данные о размѣрѣ фактическаго и возможнаго отпуска лѣса, полученные съ площади лѣсовъ трехъ указанныхъ губерній, къ определенному району, будетъ настолько же правильно, какъ, если бы на основаніи определенного средняго возраста смертности населения страны утверждать, что все люди въ этой странѣ умираютъ въ этомъ возрастѣ.

Территорія непосредственнаго вліянія проектируемой Обь-Бѣломорской ж. д. въ предѣлахъ гужевого подвоза является величиной вполнѣ реальной, какъ по площади, такъ и по точно определенному положенію въ предѣлахъ Архангельской, Вологодской, Пермской и Тобольской губерній. Поэтому, при установлении размѣра отпуска и вычисленіи дохода необходимо руководствоваться данными фактическаго запаса лѣсовъ этой территоріи, а не отвлеченными и схематическими средними данными. Если этихъ фактическихъ данныхъ нѣть, ихъ надо

получить, ибо въ отвѣтственномъ дѣлѣ государственныхъ затратъ около 200 милл. рублей на сооруженіе Обь-Бѣломорской ж. д. недопустимы расчеты по отвлеченнымъ и схематическимъ даннымъ, тѣмъ болѣе, что такие пріемы расчетовъ могутъ повести къ абсурднымъ, съ точки зреія государственного лѣсного хозяйства результатамъ.

Дѣйствительно, допустимъ, что соображенія и расчеты Министерства Земледѣлія правильны и что на площади 3 милл. дес. непосредственного вліянія Обь-Бѣломорской ж. д. размѣръ ежегоднаго отпуска вмѣсто 280.000 куб. саж., долженъ составлять 451.000 куб. саж. Это значитъ, что при 200 лѣтиемъ оборотъ ежегодная площадь рубки составляетъ 15.000 дес. со среднимъ запасомъ въ 30 куб. саж. на десятинѣ. Такихъ насаждений на этой площади, согласно даннымъ Нечорской экспедиціи, числится 495.000 дес. и, следовательно, установленнаго отпуска по 15000 дес. съ запасомъ 451.000 куб. саж. хватить только на 33 года, послѣ чего наступитъ банкротство въ лѣсопользованіи съ полосы лѣсовъ Обь-Бѣломорской желѣзн. дороги.

На основаніи вышезложенныхъ соображеній нельзя не прийти къ заключенію, что защита проекта Обь-Бѣломорской ж. д. со стороны Министерства Земледѣлія, основана на недоразумѣніи.

Доказывая отсутствіе всякаго лѣсопромышленнаго значенія за проектомъ Обь-Бѣломорской ж. д., я пользовался лѣсотаксационными трудами Нечорской экспедиціи. Считая, однако, необходимымъ оговориться, что въ мою задачу вовсе не входитъ защита и доказательства непогрѣшимости работы этой экспедиціи. Поэтому, если возникнутъ сомнѣнія въ правильности выводовъ обслѣдованія лѣсовъ бассейна р. Нечоры, то за соотвѣтственными объясненіями необходимо адресоваться къ тѣмъ, кто означенну экспедицію организовалъ, работами ея руководилъ итратилъ казенные деньги. Моя же задача совсѣмъ другая и она будетъ достигнута, если мнѣ, на основаніи вышезложеннаго удалось доказать слѣдующія положенія:

1) Обь-Бѣломорская ж. д. проектируется по совершиенно позслѣдованнымъ въ лѣсномъ отношеніи пространствамъ, и поэтому категорическое утвержденіе о лѣсопромышленномъ значеніи этой дороги (сплошные лѣсные массивы, съ больніими запасами высокаго качества древесины) является либо продуктомъ беззпочвенной фантазіи гг. предпринимателей, либо голословнымъ предположеніемъ.

2) Единственное массовое обслѣдованіе лѣсовъ района Обь-Бѣломорской ж. д., по даннымъ котораго только и возможно объективно судить о лѣсныхъ массивахъ, расположенныхъ по трассѣ этой дороги, свидѣтельствуетъ, что запасы лѣсовъ

этихъ массивовъ настолько скучны и состояніе ихъ настолько плохо, что не представляется возможнымъ надѣяться на реальную возможность возникновенія и развитія здѣсь целлюлозныхъ, древесномассовыхъ и др. деревообѣлоченныхъ производствъ, а поэтому, нельзя не прийти къ заключенію, что проектъ Обь-Бѣломорской ж. д. не имѣеть лѣсопромышленного значенія.

3) Чтобы доказать неправильность отрицательного заключенія о лѣсопромышленномъ значеніи Обь-Бѣломорской ж. д. имѣется единственное средство, это произвести лѣсотаксаціонное обслѣдованіе площади около 3.300.000 десятинъ полосы желѣзной дороги въ предѣлахъ гужевой доставки.

4) Пока же, впрѣдь до представленія данныхъ означеннаго обслѣдованія, проектъ Обь-Бѣломорской ж. д. слѣдуетъ снять съ очереди въ программѣ желѣзнодорожного строительства на Сѣверѣ Россіи\*).

### III.

Приступая къ характеристику проектируемыхъ желѣзно-дорожныхъ направлений Сороки-Котларь-Пермь и Обь-Котларь-Вытегра-Лодейное Поле, необходимо прежде всего замѣтить, что эти направления, въ противоположность Обь-Бѣломорскому,

\* ) Представитель Министерства Путей Сообщенія инж. Успенскій, на засѣданіи Совѣта Сѣльзводъ Лѣсопромышленниковъ, сообщилъ, что въ настоящее время произвести техническое изысканіе Обь-Бѣломорской ж. д. и обслѣдованіе лѣсовъ по трассѣ проектируемой дороги. Однако, при обсужденіи этого заявленія, выяснилось, что это обслѣдованіе лѣсовъ производится попутно съ техническими изысканіями, безъ участія въ партіяхъ по изысканію лѣсныхъ специалистовъ, такъ какъ, по мнѣнію инж. Успенскаго, болѣе или менѣе подобное обслѣдованіе лѣсовъ по трассѣ проектируемой желѣзной дороги не входить въ задачу Вѣдомства Путей Сообщенія, и, въ частности, должно продолжаться нѣсколько лѣтъ. По поводу послѣдняго замѣчанія Представителя Вѣдомства Путей Сообщенія необходимо дать разясненіе, такъ какъ замѣчаніе это основано на недостаточномъ знакомствѣ съ задачами и практикой лѣсотаксаціонного обслѣдованія лѣсовъ. Согласно инструкции для изслѣдованія казенныихъ лѣсовъ Вѣдомства Г. У. З. и З. по Лѣсному Департаменту, утвержденной 21 марта 1911 года, для изслѣдованія лѣсовъ въ объемѣ и порядѣ устройствъ ихъ по V-му разряду, на площади 3.300.000 десятинъ полосы Обь-Бѣломорской ж. д., въ теченіе одного года потребовались бы техническія силы: 69 лѣсныхъ техниковъ и 35 лѣсоводовъ таксаторовъ и число рабочихъ поденщиковъ 124.500, на что потребовалось бы затраты отъ 400 до 500 тысячъ рублей. При этихъ условіяхъ изслѣдованія лѣсовъ было бы произведено весьма точно, такъ какъ разстояніе между таксационными визирями составляли бы отъ 1 до 2 verstъ, при величинѣ кварталовъ отъ 16 до 64 кв. verstъ. При рекогносцировочномъ же изслѣдованіи этой площади по VI разряду потребовалось бы въ теченіе годичного срока производства работъ всего 17 лѣсныхъ техниковъ и 9 лѣсоводовъ-таксаторовъ и рабочихъ-поденщиковъ 30.900), на что потребовалось бы затраты около 120.150 тысячъ рублей.

При затратахъ на сооруженіе Обь-Бѣломорской ж. д. въ суммѣ около 200 миллионовъ рублей врядъ ли имѣются разумныя основанія останавливаться передъ расходами въ суммѣ отъ 125 до 500 тысячъ рублей на лѣсотаксаціонное обслѣдованіе площади полосы дороги. Проектъ этой дороги обсуждается много уже лѣтъ и до сихъ поръ авторы его не ставили свой проектъ на почву технического изысканія и лѣсозохозаѣственнаго изученія вопроса. Подобное поверхностное отношеніе со стороны гг. Вольтмана и Цейдлера насъ не удивляетъ, разъ они нашли возможнымъ доказывать техническую возможность сооруженія дороги въ предѣлахъ Тобольской губерніи компетентными рассказами оленеводовъ, но въ настоящее время, подобное отношеніе къ государственной важности вопросу, врядъ ли можетъ быть допущено.

проходитъ по казенныи лѣснымъ дачамъ Архангельской, Вологодской, Олонецкой и Пермской губерній, которыя почти всѣ устроены или обслѣдованы въ лѣсостакансіонномъ отношеніи. Поэтому, при обсужденіи этихъ проектовъ въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, съ цѣлью выясненія лѣсопромышленного ихъ значенія можно и необходимо поставить дѣло такъ, чтобы авторы этихъ проектовъ, съ одной стороны, и чины Вѣдомства Министерства Земледѣлія—съ другой, представили подробныя свѣдѣнія о лѣсныхъ массивахъ, или запасахъ въ состояніи, расположенныхыхъ по трассѣ проектируемыхъ Сорока—Котлась—Пермской и Обь—Котлась—Лодейно-Польской желѣзныхъ дорогъ. Въ этомъ отношеніи могутъ быть представлены не только подробныя среднія данныя по лѣсничествамъ и лѣснымъ дачамъ, но и детальныя свѣдѣнія по кварталамъ поселѣній. Съ этой цѣлью необходимо и достаточно по трассѣ проектируемыхъ желѣзныхъ дорогъ нанесенныхъ по даннымъ техническаго изысканія, расположить и ориентировать въ соответствующемъ масштабѣ, планы насажденій и произвести всѣ необходимые расчеты по кварталамъ въ предѣлахъ площади 30-ти верстной полосы по линии проектируемыхъ дорогъ, а также по бассейнамъ пересѣкаемыхъ рѣкъ, преимущественно, вверхъ по течению. Въ результате такой работы, на основаніи конкретныхъ данныхъ, можно вполнѣ точно выяснить лѣсопромышленное значеніе этихъ проектируемыхъ желѣзно-дорожныхъ направлений, въ связи съ возможнымъ возникновеніемъ целлюлозныхъ, древесномассовыхъ и др. деревообѣложивыхъ предпріятій.

Таковая работа до сихъ поръ не произведена, но она должна быть сделана какъ авторами проектовъ, такъ и Казенныи лѣсными Вѣдомствомъ и можетъ быть фактически произведена въ весьма краткій (несколько мѣсяцевъ) срокъ.

До получения соответствующихъ результатовъ вышеуказанной работы не представляется для Совѣта Сѣвѣровъ Лѣсопромышленниковъ возможнымъ дать вполнѣ опредѣленное и обоснованное заключеніе о роли и значеніи сооруженія проектируемыхъ желѣзныхъ дорогъ Сорока—Котлась—Пермь и Обь—Котлась—Лодейное Поле для возможнаго развитія лѣсной промышленности на Сѣверѣ. Въ частности, однако, необходимо отмѣтить, что проектируемое желѣзоподорожное направленіе Сорока—Котлась—Пермь, проходя по наиболѣе населенному Шенкурскому уѣзду, Архангельской губерніи, пересѣкаетъ цѣнныя лѣсные массивы Удѣльнаго Вѣдомства, расположенные въ этомъ уѣздѣ и соединяясь кратчайшимъ путемъ по прямому направленію центръ горнопромышленного Урала—Екатеринбургъ съ портами Бѣлаго моря и Мурмана (разстояніе отъ Екатеринбурга

до Мурмана—2460 вер.). Если принять, затѣмъ, во вниманіе, что эта дорога должна пересечь обширныя лѣсныя площади казенныхъ лѣсовъ въ юго-восточной части Вологодской губерніи и вовлечь въ сферу эксплоатации горнозаводскіе лѣса Вятской и Пермской губерній, то a priori можно прийти къ заключенію о крупномъ лѣсопромышленномъ значеніи Сорока—Котлассь—Пермской желѣзной дороги.

Для использования лѣсовъ бассейна рр. Печоры и Мезени представляется вполнѣ цѣлесообразнымъ и, вѣроятно, достаточнымъ построить желѣзнодорожную вѣтку Архангельскъ—Усть-Цильма. Эта вѣтка дастъ возможность, лѣса всего бассейна р. Печоры и части р. Мезени ввозить черезъ Архангельский портъ на международный рынокъ.

Нельзя также не отмѣтить мнѣнія представителя Министерства Путей Сообщенія, высказанное на засѣданіи Совѣта Сѣвѣздовъ, что, съ точки зрѣнія общегосударственной, южное направление проектируемыхъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. Обь—Котлассь—Лодейное Поле—представляется наиболѣе цѣлесообразнымъ въ отношеніи транзитного выхода сибирскихъ грузовъ. Лѣсопромышленное значеніе направлений Сорока—Котлассь—Пермь и Обь—Котлассь—Петроградъ, взаимно другъ друга дополняющихъ, не можетъ быть не подkreплено также государственнымъ значеніемъ этихъ дорогъ для колонизаціи ближайшаго южнаго Сѣвера Европейской Россіи.

На основаніи вышеприведенныхъ соображеній, желѣзнодорожное строительство на Сѣверѣ Россіи, съ точки зрѣнія интересовъ лѣсной промышленности, по моему мнѣнію, должно совершаться по слѣдующему плану:

Въ первую неотложную очередь должны быть сооружены желѣзная дорога Сорока—Котлассь—Пермь и построена желѣзнодорожная вѣтка Архангельскъ—Усть-Цильма и затѣмъ, во вторую или, если возможно, то въ первую же очередь, необходимо строить южное направление Обь—Котлассь—Вытегра—Лодейное Поле, съ вѣткой Кама—Печорской. Что же касается Обь—Бѣломорской ж. д., то постройку означенной дороги представляется необходимымъ либо совсѣмъ снять съ очереди, либо отнести сооруженіе ея на отдаленную очередь желѣзнодорожнаго строительства на Сѣверѣ Россіи.

Членъ Совѣта Сѣвѣздовъ Лѣсопромышленниковъ: Ученый Лѣсоводъ Д. М. Зайцевъ.

Петроградъ, 9 Октября 1916 года.

Бюро экономическихъ работъ Л. Л. Рума и К°.  
По заказу Устьсысольскаго Уезднаго Земства.



# ПРОЕКТЫ Железнодорожного строительства на Сѣверѣ

ихъ сравнительное значеніе для русскаго  
осударственнаго и народнаго хозяйства.

УСТЬСЫСОЛЬСКЪ,  
Типографія «Слѣдниковъ и К°.»  
1917.

## I. Міровая лѣсная торговля.

Въ нашей виѣшней торговлѣ лѣсъ и лѣсные матеріалы при-  
ютъ все большее и большее участіе, что видно изъ слѣ-  
щихъ циѳръ:<sup>1)</sup>)

Годы:	Цѣнность об- щаго вывоза.	Въ милл. руб. вывоза лѣса.	Вывозъ лѣса въ % къ об- щему вывозу.
1800—1805 . . .	71,5	1,3	1,7
1861—1865 . . .	225,6	6,9	3,5
1901—1905 . . .	941,4	65,9	7,0
1913 . . .	1.520,0	164,9	10,8

Приведя эти циѳры Г. Касперовичъ отмѣчаетъ, что вы-  
льса изъ Россіи возрастаетъ въ значительно большей сте-  
ни по сравненію какъ съ общимъ вывозомъ пролуктовъ изъ  
есіи, такъ и съ вывозомъ отдельныхъ товаровъ. За періодъ  
1901—1913 гг. общая цѣнность нашего отпуска возросла въ 21  
въ то время, какъ цѣнность нашего лѣсного экспорта уве-  
лилась въ 126 разъ... Цѣнность отпуска нашего лѣсного то-  
ва превышаетъ въ настоящее время цѣнность вывоза всѣхъ  
тихъ продуктовъ, за исключеніемъ лишь зернового хлѣба<sup>2)</sup>).  
Кимъ образомъ съ каждымъ годомъ значеніе лѣса въ активѣ  
танса нашей виѣшней торговли усиливается, его экспортъ  
достаетъ быть только крупнымъ частнымъ торговымъ пред-  
предѣтіемъ, но становится и крупнымъ явленіемъ государствен-  
їй жизни, оказывающимъ усиленное вліяніе и на нашъ ра-  
бочій балансъ, и на состояніе нашего курса.

Увеличивающаяся роль Россіи въ міровомъ снабженіи лѣс-  
ми матеріалами, становится вполнѣ понятной, если съ одной  
стороны мы примемъ во вниманіе, что именно въ Россіи имѣетъ-  
еще непочатый и почти неиспользованный запасъ лѣсовъ, а  
другой — учтенъ и тотъ усиливающійся спросъ на лѣсные  
матеріалы, который предъявляется міровымъ рынкомъ. Площадь  
нихъ лѣсовъ опредѣляется не менѣе, какъ въ 450 милл. дес.,  
кду тѣмъ, какъ въ другихъ европейскихъ странахъ, прини-  
ющихъ участіе въ экспортѣ лѣсныхъ матеріаловъ, лѣса со-

1) Г. Касперовичъ. Лѣсное дѣло, лѣсная торговля и лѣсопромышленность Россіи въ  
виѣ пересмотромъ торг. договоровъ. Изд. Мин. Фин. Петрогр. 1916 г., стр. 20.

2) Тамъ же, стр. 20.

ставляютъ: въ Финляндіи—20 милл. дес., въ Австро-Венгрі 21 милл., въ Швеціи—20 милл., въ Норвегіи—6,7 милл., а Румынії—2,7 милл. Мы видимъ отсюда, что лѣсная плош Россіи въ 6,5 разъ превышаетъ лѣсную площадь всѣхъ занныхъ странъ. Это объясняетъ ту роль, которую играетъ ся въ предложеній лѣсныхъ матеріаловъ. Что касается до са на нихъ, то онъ также систематически возрастаетъ, видно изъ слѣдующихъ цифръ:

Импортирующія страны:	Цѣнность импорта лѣсныхъ матеріаловъ (въ милл. рублей)	
	въ 1890 г.	въ 1910 г.
Великобританія . . . . .	159,0	270,6
Германія . . . . .	66,8	203,0
Остальныя <sup>1)</sup> . . . . .	139,6	322,9
<hr/>		
Итого . . .	365,4	796,5

Мы видимъ такимъ образомъ, что за 20 лѣтъ цѣнно импортируемыхъ лѣсныхъ матеріаловъ возросла для Великобританіи на 70,2%, для Германіи—на 203,9% и для остальныхъ импортирующихъ странъ—на 131,0%. <sup>2)</sup>

Но если таковъ былъ міровой спросъ на лѣсные матеріа до войны, то послѣ ея побѣдоноснаго завершенія онъ еще з чительнѣе возрастетъ, какъ въ силу необходимости возстать разрушенныя войной селенія, города, фабрики и заводы и въ силу необходимаго роста промышленности у наст нашихъ союзниковъ, роста, неизбѣжно связаннаго съ ихъ твдымъ решеніемъ вести экономическую войну съ Германіей послѣ заключенія мира.

Уже и теперь, повторяемъ, Россія занимаетъ преобладающую роль въ дѣлѣ снабженія мірового рынка лѣсными материалами, что видно изъ слѣдующаго соопоставленія. „Ввозъ послѣдніе годы лѣсного товара въ разныя страны Европы, опредѣлялся приблизительно въ 1,500 милл. куб. футъ. Этотъ лѣс направлялся туда изъ разныхъ странъ, причемъ наиболѣе крупной поставщицей являлась Россія, которая ввозила не мен

<sup>1)</sup> Сюда относятся: Франція, Италия, Іспанія, Бельгія, Голландія и Данія.

<sup>2)</sup> Слѣдуетъ имѣть въ виду, что возрастаніе цѣнности импорта въ Голландіи 17,3 милл. руб. до 77,6 милл.—объясняется той посреднической ролью, которую Голлан занимаетъ въ лѣсной торговлѣ Германіи.

700 милл. куб. футъ, что составляетъ около 45% общаго привоза въ разныя страны<sup>1)</sup>). Вылить до войны экспортъ лѣсныхъ товаровъ возрасталъ, составляя въ 1905 года—270 милл. пуд., въ 1909 г.—427 милл. пуд. и въ 1913 г.—463,8 милл. пуд. Такимъ образомъ вывозъ изъ Россіи лѣсныхъ матеріаловъ возросъ за пятилѣтіе 1905—1909 гг. на 154 милл. пуд. или 57,0%, а за четырехлѣтіе 1910—1913 г.—на 46,8 милл. пуд. или на 11,3%, а всего съ 1905 по 1913 годъ—на 194 милл. пуд. или на 71,9%, что даетъ среднее возрастаніе нашего лѣсного экспорта почти на 9% въ годъ.

Въ ближайшемъ будущемъ ростъ нашего лѣсного экспорта можетъ происходить главнымъ образомъ за счетъ роста его изъ Сѣвернаго района, въ который входитъ Архангельская и Вологодская губерніи. Этотъ выводъ диктуется слѣдующими соображеніями:

1. Сѣверный районъ отличается наибольшей лѣсистостью въ предѣлахъ Европейской Россіи, такъ какъ лѣсная площадь составляетъ въ немъ 57,2% всей его площади. Это даетъ возможность развиться здѣсь крупнымъ предпріятіямъ какъ по добывчѣ, такъ и по переработкѣ лѣсныхъ матеріаловъ, тѣмъ болѣе, что почти вся лѣса этого района (92,8%) составляютъ собственность казны (которая съ одной стороны—можетъ ввести единообразный планъ въ использование расположенныхъ здѣсь лѣсовъ, установить единообразные и наиболѣе отвѣчающіе интересамъ государственного хозяйства условія ихъ эксплоатациіи, создать—наконецъ—наиболѣе благопріятныя для этого условія (колонизація, портостроительство и т. п.), а съ другой—можетъ затрачивать больше средствъ, чѣмъ какое бы то ни было частное лицо на улучшеніе существующихъ путей сообщенія, и на создание новыхъ.

2. Отпускъ растущаго ласа съ десятины площади или интенсивность использованія лѣсовъ именно въ Сѣверномъ районѣ, стоитъ на поразительно низкомъ уровнѣ. Если вообще по Россіи использование лѣсовъ не превышающее въ среднемъ 27,8 куб. фут. отпуска на десятину, ничтожно по сравненію съ другими экспортирующими лѣсы Европейскими странами, изъ которыхъ въ Швеціи отпускъ лѣса составляетъ 52 куб. фут. на десятину, въ Австро-Венгрии—144 куб. фут., то въ Сѣверномъ районѣ, гдѣ отпускъ не превышаетъ 5,1 куб. фут. съ десятины, уместнѣе говорить о полной неиспользованности лѣсовъ, чѣмъ

1) С. И. Селиберъ.—Ближайшія финансово-экономическая задачи въ области лѣсной промышленности. Докладъ II Всероссийскому Съезду, стр. 7.

о правильномъ лѣсномъ хозяйствѣ. По справедливому замѣчанію проф. И. Х. Озерова, также лѣсное хозяйство „не можетъ быть названо ничѣмъ инымъ, какъ хозяйствомъ на перестой и валежникъ“<sup>1)</sup>). Если Сѣверный районъ даетъ также плохое использование громадной лѣсной площади Архангельской и Вологодской губерній, то въ другихъ районахъ откуда громадная часть экспортируемаго лѣса направляется заграницу, а именно въ царствѣ Польскомъ, нринѣманскомъ, южномъ балтійскомъ, а также въ районѣ Днѣпра и Днѣстра<sup>2)</sup>) использование лѣсовъ гораздо полнѣе, что видно изъ слѣдующихъ цифръ отпуска изъ нихъ растущаго лѣса съ 1 десятины:

Въ царствѣ Польскомъ . . . .	145,8	куб. фут.
„ Принѣманскомъ . . . .	174,6	“ “
„ Южно-Балтійскомъ . . . .	199,3	“ “
„ районѣ Днѣпра и Днѣстра.	240,8	“ ”

Мы видимъ, что здѣсь отпускъ древесины составляетъ 145,8—240,8 куб. фут. на десятину, что не только не является „хозяйствомъ на перестой и валежникъ“, но грозитъ превратиться въ губительное лѣсонистребленіе\*. За послѣднія десятилѣтія лѣса эти подвергались весьма замѣтной вырубкѣ. Къ сожалѣнію у насть не имѣется болѣе или менѣе точныхъ данныхъ для того, чтобы охарактеризовать ту тенденцію къ вырубкѣ лѣсовъ пограничныхъ областей, которая наблюдалась въ періодъ 1891—1912 г.г. въ лѣсахъ частнаго владѣнія, мы можемъ лишь отмѣтить тотъ несомнѣнныи фактъ, что они усиленно вырубались<sup>3)</sup>). Вѣдь страны съ наиболѣе интенсивнымъ, но правильнымъ использованіемъ лѣсовъ отпускаютъ съ десятины не болѣе 108 куб. фут. (Франція), 144 куб. ф. (Австро-Венгрія) и 185 куб. фут. (Германія), т. е. менѣе указанныхъ нашихъ экспортныхъ районовъ. Естественно, что и помимо войны и ея результатовъ, районы эти не могутъ болѣе развить отпускъ лѣса, не могутъ поставить его шире, чѣмъ онъ стоялъ до сихъ поръ.

3. Послѣ окончанія военныхъ лѣйствий, всѣ эти районы (за исключеніемъ Сѣвернаго), принимавшіе до настоящаго времени въ снабженіи лѣсными материалами мірового рынка гораздо большее участіе, чѣмъ Сѣверный, на долю котораго въ 1913 году приходилось лишь 19% нашего лѣсного экспорта—вынуждены будутъ надолго прекратить лѣсной экспортъ. Не говоря

<sup>1)</sup> Проф. Ив. Озеровъ. Къ вопросу о нашихъ сѣверныхъ лѣсахъ. Москва. 1911 г.—стр. 7.

<sup>2)</sup> Г. Касперовичъ. стр. 18.

<sup>3)</sup> Г. Касперовичъ. стр. 51.

уже о томъ, что значительная часть лѣсовъ окажется здѣсь вырубленной, изрытой траншеями, изломанной и искалѣченной артиллерийскими снарядами, эти—досель экспортные районы должны будуть въ первую очередь покрыть мѣстный спросъ на лѣсные матеріалы, который будетъ громаденъ, такъ какъ надо будетъ возстановлять обращенные въ развалины города и селенія, воссоздавать изъ пепла фабрики и заводы, вновь, однимъ словомъ застраивать ту пустыню, которая останется послѣ того, какъ врагъ вынужденъ будетъ отступать съ занятой имъ нашей территоріи, которая какъ разъ частью или цѣликомъ входитъ въ наши экспортные лѣсные районы, за исключениемъ Дальн资料 Vостока и Сѣвера.

4. Изъ общаго вывоза изъ Россіи лѣсныхъ товаровъ, въ 1913 г. въ количествѣ 463,8 милл. пуд., было вывезено въ Великобританію—165,1 милл. пуд., въ Германію—151,3 милл. п., а въ оба эти нашихъ главныхъ контрагента по лѣсной торговлѣ 316,4 милл. пуд., если же прибавить сюда часть Голландского экспорта ввиду того, что значительная часть лѣса, поступающаго въ Голландію, предназначена для Германіи, то величина нашего лѣсного экспорта въ Великобританію и Германію составить приблизительно 350 милл. пуд. или 75% всего нашего лѣсного экспорта. По цѣнности же нашъ лѣсной экспортъ въ Великобританію составляетъ 66,9 милл. руб. и въ Германію—42,2 милл. руб. При этомъ оказывается, что въ Германію идеть главнымъ образомъ лѣсъ изъ районовъ, „расположенныхъ вблизи границы, преимущественно принѣманского и южно-балтийского, царства Польского и района р.р. Днѣпра и Днѣстра“<sup>1)</sup>.

Естественно, что послѣ войны, когда подъ вліяніемъ съ одной стороны—финансового краха и экономического разоренія Германіи, а съ другой экономическихъ репрессій противъ нее, въ духѣ Парижской Экономической конференціи,—нашъ товарообмѣнъ съ Германіей вообще значительно сократится, а также и снабженіе ее нашими лѣсными матеріалами,—сокращеніе это, касающееся русско-германского товарообмѣна лѣсными материалами, затронетъ прежде всего западную часть Россіи, откуда до войны шелъ въ Германію главный экспортъ лѣсныхъ товаровъ. Наоборотъ, Сѣверный районъ, снабжающій преимущественно Великобританію, Голландію, Бельгію, Францію и отчасти Данію, нисколько не пострадаетъ отъ такого сокращенія русско-германского товарообмѣна.

<sup>1)</sup> Г. Касперовичъ, стр. 51.

Мы уже видѣли, что экспортъ лѣса изъ Россіи имѣеть явную тенденцію возрастать, причемъ это возрастаніе особенно сильно сказывается по отношенію къ нашимъ сѣвернымъ портамъ, откуда вывозъ лѣсныхъ материаловъ составлялъ: въ 1900 году—27,7 милл. пуд., въ 1901—31,8 милл. пуд., въ 1902—39,7 милл. пуд., въ 1903 г.—32,7 милл. пуд., въ 1904 г.—36,7 милл. пуд., въ 1905 г.—40,7 милл. п., въ 1906 г.—41,3 милл. п., въ 1907 г.—42,5 милл. п., въ 1908 г.—56,2 милл. п. и въ 1909 г.—66,1 милл. пуд.<sup>1)</sup>.

Изъ этихъ цифръ видно, что за десятилѣтіе 1900—1909 г.г. экспортъ лѣса изъ сѣверныхъ портовъ возросъ съ 27,7 милл. пуд. до 66,1 милл. пуд. или увеличился на 33,4 милл. пуд., что составляетъ возрастаніе сѣвернаго экспорта за 9 лѣтъ на 133,6%.. Выше мы опредѣлили средній по Россіи ежегодный коэффиціентъ прироста лѣсного экспорта въ 9%, для Сѣвернаго же района, обслуживаемаго преимущественно сѣверными портами—коэффиціентъ этотъ составляетъ—15,4%.

Слѣдуетъ, однако, имѣть въ виду, что не всѣ порта сѣвера принимаютъ одинаковое участіе въ ростѣ сѣвернаго лѣсного экспорта. По отдѣльнымъ портамъ за время съ 1900—1909 г.г. лѣсной экспортъ измѣнился слѣдующимъ образомъ:

Экспортъ въ милл. пуд.	Увеличеніе	
въ 1900 г.	въ 1909 г.	экспорта въ
		%.

Архангельскъ . . . . .	20,4	47,1	130,9
Западные Бѣломорскіе порты	2,9	9,1	213,8
Онега . . . . .	2,5	5,4	116,0
Мезень . . . . .	2,0	3,0	50,0
Печора . . . . .	0,8	1,5	87,5

Такимъ образомъ наибольшую быстроту роста проявляетъ экспортъ изъ западныхъ бѣломорскихъ портовъ, затѣмъ изъ Архангельска, Онеги и наименьшую изъ Мезени. Чтобы посмотретьъ можетъ ли сѣверный районъ и въ дальнѣйшемъ увеличивать свой экспортъ,—необходимо ознакомиться съ его лѣсными запасами, допустимымъ отпускомъ лѣса и лѣснымъ хозяйствомъ.

<sup>1)</sup> Казенное лѣсное хозяйство въ Архангельской и Вологодской губерніяхъ. Отчетъ по командировкамъ въ 1910 г. Директора Лѣсного Департамента А. Ф. Кублицкаго-Шоттуха и Вице-Инспектора Корпуса лѣсничихъ Д. Д. Назарова, стр. 16.

## II. Съверные лѣса и лѣсное хозяйство.

Лѣсная площадь въ предѣлахъ Архангельской и Вологодской губерніи составляетъ 57,404 тыс. дес., изъ которыхъ на долю Архангельской губерніи приходится 30,718 тыс. дес. и на долю Вологодской—26,687 дес. Такимъ образомъ лѣсная площадь въ этихъ двухъ губерніяхъ составляетъ довольно близкую другъ къ другу величину, хотя площадь казеннаго владѣнія составляетъ въ первой значительно больше, чѣмъ во второй. Это сходство въ количествѣ лѣсной площади въ Архангельской и Вологодской губерніи при всемъ различіи общей ихъ площади обусловливается тѣмъ, что расположенная съвернѣе Архангельская губернія гораздо болѣе Вологодской подвергалась тому процессу, который А. А. Кирилловъ называлъ „надвиганіемъ пустыни на тундру и тундры на лѣсъ“<sup>1)</sup>), и процессъ, благодаря которому около  $\frac{1}{3}$  Архангельской губ., считается подъ тундрами, „занимающими полосу, ширина которой увеличивается къ границѣ Сибири и опускается южнѣе по западѣ“<sup>2)</sup>.

Почти вся указанная выше площадь казеннаго владѣнія захватываетъ бассейны рѣкъ, текущихъ къ Съверному Ледовитому океану, и только небольшая южная и юго-западная часть Вологодской губ. принадлежить къ бассейнамъ р. Волги и Онежского озера. Въ силу этого географического расположения, и въ силу полнаго почти отсутствія въ краѣ желѣзныхъ дорогъ, отсутствія при которомъ единственнымъ путемъ для доставки лѣса и лѣсныхъ матеріаловъ къ экспортнымъ центрамъ—являются рѣки—Съверный районъ вынужденъ своей лѣсъ экспортировать черезъ порта Ледовитаго Океана и его глубоко вдающагося въ материкъ залива—Бѣлое море. Только небольшая часть этого лѣса идетъ въ Петроградъ—изъ юго-западнаго угла Вологодской губ. и на Волжскіе рынки—изъ южнаго угла той же губерніи. Въ общемъ, на послѣдніе два рынка въ настоящее время доставляется лѣсъ не болѣе, какъ съ 6% всей лѣсной площади Архангельской и Вологодской губ.<sup>3)</sup>.

Распределеніе казенной лѣсной площади двухъ вышеупомянутыхъ губерній по рѣчнымъ бассейнамъ, а въ силу этого

<sup>1)</sup> А. А. Кирилловъ. Государственное значеніе лѣса. Вильна, изд. 1911 г., стр. 61.

<sup>2)</sup> Тамъ же, стр. 61.

<sup>3)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 6. Видъ таблицы мы нѣсколько упростили.

при существующихъ въ настоящее время путяхъ сообщенія и къ экспортнымъ центрамъ, дается въ слѣдующей таблицѣ:

Название экспортныхъ центровъ.	Тяготѣніе лѣсной площади къ портамъ.				
	Архангельская губ. (въ %).	Вологодская губ. (въ %).	В С Е Г О.	Въ тысяч. Въ про- десятинъ. центахъ.	
Архангельскъ . . . . .	18	55	20.185	35,2	
Мезень . . . . .	24	11	10.217	17,8	
Устье рѣки Печоры . . . .	27	22	14.282	24,8	
Онега . . . . .	6	—	1.992	3,5	
Западн. порты Бѣлаго моря .	21	—	6.429	11,2	
Кола . . . . .	4	—	1.943	1,8	
Петроградскіе и Волжскіе рынки	—	12	3.257	5,7	
Итого. . . . .	100	100	57.405	100,0	

Мы видимъ, что къ Архангельску тяготѣетъ 35,2% лѣсной площади, къ портамъ западнѣе Архангельска—16,5%, къ портамъ восточнѣе Архангельска—42,6%, къ Петрограду и Волжскимъ рынкамъ—5,7%.

Такъ какъ наибольшее значеніе представляла площадь лѣсовъ, тяготѣющая къ Архангельску, то—естественно, что съ нихъ началось изслѣдованіе лѣсовъ и ихъ устройство, поскольку таковое производилось въ предѣлахъ Сѣвернаго района. Поэтому, лѣсная площадь, работающая на Архангельскъ,—обслѣдована почти цѣликомъ. Изъ другихъ районовъ мало обслѣдованы лѣса Кольского и Кемскаго уѣздовъ, работающіе на западные порты Бѣлаго моря; около 90% этихъ лѣсовъ ждутъ еще своей очереди работъ, между тѣмъ западные порты Бѣлаго моря, въ качествѣ экспорта представляютъ въ послѣднее время усиленныя требованія на лѣсъ<sup>1)</sup>.

По степени обслѣдованности лѣсовъ отдельные подрайоны Сѣвернаго района распредѣляются въ порядкѣ возрастанія степеніи обслѣдованности слѣдующимъ образомъ: Кольский подрайонъ—9%, обслѣдованныхъ лѣсовъ, Западные порты Бѣлаго моря—12%, Печора—14%, Мезенскій—25%, Онежскій—42%, Архангельскій—90% и Петроградско-Волжскій—93%.—Цифры эти чрезвычайно важны, такъ какъ, опираясь на нихъ, мы имѣемъ полное право утверждать, что если лѣсная площадь Архангельскаго или Петроградско-Волжскаго подрайона болѣе

1) Клазенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 9.

или менѣе изучена, качество и запасы лѣсовъ приведены въ извѣстность, то нельзя того же сказать, относительно Печорскаго или Западно-Бѣломорскаго, а тѣмъ болѣе Кольскаго районовъ. Такимъ образомъ степени достовѣрности нашихъ суждений о тѣхъ или иныхъ лѣсахъ далеко не являются равнозначными.

Каковы же запасы лѣса на этой обширной площади Сѣвернаго района, и каковъ доцустимый размѣръ ежегоднаго изъ нихъ отпуска.

До сихъ порь Сѣверный районъ вель хозяйство главнымъ образомъ на пиловочній лѣсъ, размѣръ коего сначала опредѣляется въ 10 арш. при б вершк. въ верхнемъ отрубѣ, а затѣмъ сталъ предъявляться спросъ и на болѣе мелкій лѣсъ— $5\frac{1}{2}$ , вершковъ. Въ Сѣверномъ районѣ предъявлялось къ торгамъ пиловочныхъ бревенъ:

Въ 1906 г. . . . .	2.794	тыс. шт.
” 1907 ” . . . . .	2.926	” ”
” 1908 ” . . . . .	2.924	” ”
” 1909 ” . . . . .	2.979	” ”

А въ среднемъ за эти 4 года предъявлялось по 2.907 тыс. штуку. Между тѣмъ потребности Сѣверныхъ экспортныхъ центровъ гораздо больше, и предъявлявшагося количества пиловочнаго лѣса имъ во всякомъ случаѣ не хватаетъ. Общее число лѣсопильныхъ заводовъ въ районѣ равняется 37 съ 161 рамой. Слѣдовательно, для того, чтобы они работали полнымъ темпомъ, необходимо отпускать такое количество пиловочнаго лѣса, чтобы оно отвѣчало производительности. Здѣсь существуетъ 2 версіи: лѣсопромышленники считаютъ нормальную производительность рамы 40 тысячъ бревенъ, Лѣсное вѣдомство—30 тысячъ бревенъ, причемъ Директоръ Лѣсного Департамента А. Ф. Кублицкій-Піоттухъ прямо оспариваетъ норму лѣсопромышленниковъ, считая, что „съ технической стороны, однако, едва ли представляется возможнымъ допустить такую высокую производительность для всѣхъ заводовъ безъ исключенія, и надо думать, цифра 30 тысячъ, какъ средняя, ближе къ истинѣ“<sup>1)</sup>). Исходя изъ нормы 30 тысячъ бревенъ на раму, мы получимъ, что потребность въ пиловочномъ лѣсѣ для лѣсопильныхъ заводовъ Сѣвернаго района составляетъ 4.830 тыс. бревенъ; принимая же норму въ 40 тысячъ на раму, потребность эту мы должны исчислить въ 6.440 тыс. бревенъ. Между тѣмъ все, предъявляемое къ торгамъ, количество пиловочнаго лѣса соста-

<sup>1)</sup> Казенное лѣсное хозяйство ит. д., стр. 25.

вляло въ 1909 году—2.979 тыс. штукъ, т. е. не удовлетворяло нормѣ потребностей лѣсопильныхъ заводовъ по опредѣлению вѣдомства на 1.851 тыс. шт. или на 38,3%, а если принимать норму производительности рамы въ 40 тыс. шт., то потребность въ пиловочномъ лѣсѣ не удовлетворялась на 3.461 милл. шт. или 53,7%.

Чтобы снять отвѣтственность съ Лѣсного Вѣдомства, за вынужденную бездѣятельность лѣсопильныхъ заводовъ, вслѣдствіе предъявленія къ торгамъ недостаточнаго количества лѣса, Г. Директоръ Департамента ссылается на З обстоятельства:

1. Предъявляемое къ торгамъ количество лѣса далеко не все покупается, въ силу чего всегда остается известный остатокъ составлявшій въ 1906 году—22% предъявленнаго къ торгамъ пиловочнаго лѣса, въ 1907—25%, въ 1908—31% и въ 1909—25%; остатки эти какъ бы свидѣтельствуютъ о томъ, что острой нужды въ лѣсѣ лѣсопромышленники все же не ощущаются.

2) „Въ дѣйствительности число заготовляемыхъ лѣсопромышленниками бревенъ—комлевыхъ, здоровыхъ, фаутныхъ и вершинныхъ—почти всегда значительно превышаетъ то число бревенъ, которое обозначено было въ торговомъ объявленіи“<sup>1)</sup>, причемъ изъ практики Архангельского и Вологодского Управлениія видно, что ими было предъявлено къ торгамъ въ 1906—1909 г.г.—11.630 тыс. пиловочныхъ бревенъ<sup>2)</sup>; продано было съ торговъ 8.545 тыс. и заготовлено было лѣсопромышленниками 10.339 тыс. бревенъ комлевыхъ (здоровыхъ и фаутныхъ) и сверхъ того 1311 тыс. бревенъ вершинныхъ<sup>3)</sup>. Отсюда видно, что число дѣйствительно заготовленныхъ комлевыхъ бревенъ превысило въ среднемъ на 20% значащееся въ торговыхъ объявленіяхъ и что, сверхъ того, было заготовлено покупателями около 12% вершинныхъ бревенъ<sup>3)</sup>. — Пусть даже такъ, пусть вліяніе переруба и наличности пиловочнаго лѣса въ вершинахъ—правильно учитывается вѣдомствомъ, но и тогда фактическій отпускъ составить лишь 11.650 тыс. пиловочныхъ бревенъ въ 4 года или въ среднемъ за годъ 2.912 тыс. вмѣсто потребнаго по минимальному исчислению 4.830 тыс. штукъ. А между тѣмъ въ исчислѣніе рамъ на лѣсопильныхъ заводахъ вкрадывается еще неточность, т. к. „фабричный инспекторъ въ число рамъ—наравнѣ съ ординарными---включилъ и двойные, которыя пилить конечно, двойное количество; такихъ двойныхъ

<sup>1)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 22.

<sup>2)</sup> Тамъ же. Табл. № 5 на стр. 19.

<sup>3)</sup> Тамъ же, стр. 22—23.

рамъ, здѣсь (въ Архангельскѣ) счень много, напр., на заводѣ гг. Суркова и Шергольдъ показано 10 рамъ, но изъ нихъ 4—двойныя; на заводѣ бр. Пецъ показано 2 рамы, но онѣ двойныя<sup>1)</sup>.

Что дѣйствительно отпускаемаго казною пиловочнаго лѣса не хватаетъ для работы полнымъ темпомъ существующихъ лѣсопильныхъ заводовъ, видно изъ слѣдующихъ данныхъ относительно фактической и нормальной работы лѣсопильныхъ заводовъ Архангельской губ.<sup>2)</sup>.

Годъ про- изводства.	Число заво- довъ, кроме Удѣльного.	Число пиль- ныхъ рамъ.		Фактическая ра- бота заводовъ.		Нормальная работа <sup>3)</sup> .		Дѣйст- вие пилов- ки въ % къ нормальной.
		Налич- ные.	Рато- став- шихъ.	Дней.	Расчи- лено тыс. бревенъ.	Дней.	Должно быть рас- плено тыс. брев.	
1903	33	136	134	6.025	3.130	9.240	5.720	54.7
1904	32	135	123	6.425	3.076	8.960	5.670	54.2
1905	32	144	129	5.950	2.931	8.960	6.048	48.5
1906	32	143	128	5.837	2.516	8.960	6.027	41.7
1907	32	159	133	6.785	3.361	8.960	6.699	50.2
1908	35	175	149	7.577	4.021	9.800	7.350	54.7
1909	36	186	170	7.674	4.149	10.080	7.812	56.9
Среднее:	33,1	154	138	6.611	3.355	9.280	6.474	51.8

Изъ этой таблицы мы видимъ, что имѣющійся въ распоряженіи лѣсопромышленниковъ пиловочный лѣсъ обезпечиваетъ въ среднемъ лишь 51,8% производительности ихъ заводовъ, которые изъ-за недостатка въ лѣсѣ работаютъ только въ половинномъ размѣрѣ. Это и надо было ожидать изъ теоретического расчета производительной способности каждой лѣсопильной рамы и изъ сопоставленія этой производительности съ фактическимъ отпускомъ пиловочнаго лѣса изъ казенныхъ дачъ Архангельской и Вологодской губ. На основаніи этого сопоставленія мы пришли къ заключенію, что фактический отпускъ не удовлетворяетъ дѣйствительной потребности въ пиловочномъ лѣсѣ и жизнь вполнѣ подтвердила это заключеніе: теоритически мы уста-

<sup>1)</sup> Тамъ же, стр. 47. Отдельное мнѣніе Директора распорядителя Товарищества Бѣломорскихъ лѣсопильныхъ заводовъ подъ фирмой «Н. Русановъ Сынъ».—Н. Шарвинъ.

<sup>2)</sup> Таблица заимствована нами изъ раб. Е. Давыдова «О нуждахъ лѣсной промышленности Сѣвера», стр. 142—143. Если мы свели здѣсь данные 2 таблицъ, Е. Давыдова (№ 4 и 5), исключивъ нѣкоторыя несущественные рубрики.

<sup>3)</sup> Нормальной работой Е. Ф. Давыдова считается работу воѣхъ рамъ въ теченіе 288 дней въ году.

новили, что фактический отпускъ<sup>1)</sup> пиловочного лѣса можетъ покрыть лишь 46,3% спроса, жизнь показала, что лѣсопильные заводы Архангельской губ. покрываютъ отъ 41,7% до 56,9%, а въ среднемъ 51,8% своей потребности въ лѣсѣ, причемъ эта разница между теоритическимъ исчислениемъ и практическимъ указаніемъ жизни говорить не о погрѣшности того или другого исчисленія, а лишь о томъ, что лѣсопильные заводы Архангельской губерніи оперируютъ не только съ лѣсами, отпускаемыми ими изъ казенныхъ дачь Вологодской и Архангельской губ., но и съ получаемыми ими изъ уѣловъ, изъ Финляндіи отъ частныхъ владѣльцевъ и пр.

Другой выводъ, который напрашивается изъ этой таблицы, касается нормы количества бревенъ, которое можетъ переработать одна лѣсопильная рама, работая темпомъ. Мы знаемъ, что на этотъ предметъ взгляды вѣдомства и лѣсопромышленниковъ расходятся: первое считаетъ эту норму въ 30 тыс. бревенъ, лѣсопромышленники—въ 40 тыс. Если мы обратимся къ итожнымъ цифрамъ приведенной выше таблицы, то мы видимъ слѣдующее: 138 работающихъ рамъ дали въ среднемъ въ годъ распиловку 3.355 тыс. бревенъ, что составляетъ въ среднемъ на одну раму—24.311 бревенъ. Рамы эти дали—27.774 рамодней работы, откуда средняя продолжительность ежегодной работы рамы опредѣляется въ 201 день. Между тѣмъ нормальная работа должна была бы составлять 288 дней. Если допустить, даже, что при избыткѣ пиловочного материала темпъ и производительность въ день пиловочной рамы не измѣнится, то и тогда окажется, что за годъ (въ 288 рабочихъ лнѣй) каждая рама сможетъ распилить 39.795 бревенъ. Такимъ образомъ намъ ни въ коемъ случаѣ нельзя согласиться съ утвержденіемъ Директора Лѣсного Департамента А. Ф. Кублицкаго-Шотуха, что „надо думать цифра 30 тыс., какъ средняя, ближе къ истинѣ“. Наоборотъ, жизнь и практика доказали, что „ближе къ истинѣ“ норма въ 40 тыс. бревенъ, которая далеко еще не составляетъ предельной производительности лѣсопильной рамы.

Несомнѣнно, что такое неполное использование лѣсопильныхъ заводовъ ложится тяжелымъ бременемъ на лѣсную промышленность. Вынужденная изъ-за недостатка материала бездѣствовать 48,2% рабочаго времени, она несетъ полныя расходы по страхованию зданій, по арендѣ мѣстъ подъ заводы и склады на годовую администрацію, ремонту зданій, на промысловыя и приказчицы свидѣтельства, на амортизацию основного капитала,

1) Фактический отпускъ охватываетъ весь отпускъ лѣса: комлевая и вершинная бревна, здоровая и фаутная.

теряя въ то же время и проценты на бездѣйствующій оборотный капиталъ<sup>1)</sup>). Нѣкоторые заводы совершенно бездѣйствуютъ годами, какъ напр., лѣсопильный заводъ въ с. Ковдѣ Кемскаго уѣзда, который, располагая 4 рамами, могъ бы распиливать 150 тыс. бревенъ ежегодно. Невольно возникаетъ весьма существенный и серьезный вопросъ: да располагаютъ ли лѣса Сѣвера возможностью удовлетворять тому усиленному спросу на нихъ, который предъявляется къ нимъ и теперь. Является, иными словами, вопросъ, не достигла ли современная лѣсная промышленность предѣла своего развитія, обезпечиваетъ ли еї естественный приростъ возможность дальнѣйшаго усиленія эксплоатациіи пиловочнаго лѣса.

Лѣсопромышленники нимало не сомнѣваются въ томъ, что сѣверные лѣса могутъ давать значительно больше лѣсныхъ материаловъ и въ частности бревенъ пиловочнаго размѣра, чѣмъ предъявляеть къ торгамъ лѣсное управление. Такъ, цитированный уже нами И. Шаринъ въ своемъ отдѣльномъ мнѣніи говоритъ: „Пока наша лѣсная промышленность Сѣвера столь слабо развита, что далеко еще не можетъ использовать прироста одного только здороваго лѣса болѣе или менѣе крупныхъ размѣровъ, было бы совсѣмъ не цѣлесообразно заставлять ее уклоняться, конечно, съ немалымъ обояуднымъ ущербомъ, на разработку фаутовъ, такъ какъ соотвѣтствующее количество здороваго лѣса, а—слѣдовательно—и болѣе цѣннаго тѣмъ временемъ за отсутствіемъ своевременнаго использованія превращалось бы въ перестой“<sup>2)</sup>.

На возможность болѣе широкаго отпуска лѣса указываютъ и представители Лѣсного вѣдомства, которые приходятъ къ заключенію, что „способъ изслѣдованія, примѣнявшійся по необходимости въ Сѣверныхъ лѣсахъ . . . побуждалъ таксаторовъ быть крайне осторожными въ своихъ выводахъ и этимъ привелъ къ преуменьшеннымъ результатамъ“<sup>3)</sup>. Также смотрятъ на возможный и фактическій отпускъ пиловочнаго и прочаго лѣса изъ нашихъ Сѣверныхъ губерній и такие авторитетные изслѣдователи нашего лѣсного хозяйства, какъ проф. И. Х. Озеровъ, В. И. Денисовъ и Е. Ф. Давыдовъ<sup>4)</sup>. По Архангельской и Вологодской губ. отпускается въ среднемъ за послѣдніе лучшіе годы, пишетъ Е. Ф. Давыдовъ<sup>4)</sup>, сырорастущаго лѣса всего около  $3\frac{1}{2}$  куб. фут. съ десятины удобной лѣсной площи и

1) Е. Ф. Давыдовъ. Loc. cit., стр. 11.

2) Казенное лѣстное хозяйство и т. д., стр. 95.

3) Тамъ же, стр. 33.

4) Курсивъ нашъ.

выручалось чистаго дохода лишь около 6 копеекъ. Очевидно, что ненормальность такого до смѣшного маленьаго отпуска не можетъ быть объяснена никакими лѣсоводственными требованиями или лѣсохозяйственными соображеніями, а является единственно результатомъ неустройства здѣсь казенныхъ лѣсныхъ дачъ и хозяйства. Такъ, по низней нормѣ, установленной Специальнымъ Лѣснымъ Комитетомъ при Лѣсномъ Департаментѣ, для дачъ неустроенныхъ допускается назначеніе ежегодной вырубки лѣса въ размѣрѣ: въ насажденіяхъ лучшаго качества,—110 куб. фут., средняго достоинства—73 куб. фут., и, наконецъ, въ *разстроенныхъ* рубкою—35 куб. фут. древесины съ десятины всей удобной лѣсной площади“.—Далѣе авторъ прибавляетъ: <sup>1)</sup> „Приведенные нормы Специального Лѣсного Комитета повидимому установлены были для всѣхъ неустроенныхъ дачъ, независимо отъ ихъ мѣстонахожденія, а потому должны были примѣняться и къ дачамъ съверныхъ губерній. Но, понизивъ ихъ даже на половину, все же найдемъ норму отпуска для насажденій лучшаго качества въ 55,0 куб. фут., средняго—36,5 куб. фут. и для совершенно разстроенныхъ рубкой—въ 27,2 куб. фут. ежегоднаго отпуска лѣса съ десятины удобной лѣсной площади“. В. И. Денисовъ говоритъ <sup>2)</sup>, что изслѣдованія (лѣсовъ) въ томъ видѣ, какъ они теперь производятся, не только въ ближайшемъ, но и въ *послѣдствіи не увеличиваютъ отпуска и цифры, получаемыя при этихъ изслѣдованіяхъ, ничего общаго съ дѣйствительностьюкъ не имютъ* <sup>3)</sup>. Насколько неудовлетворительно слѣданы эти изслѣдованія и насколько они преуменьшаютъ количество пиловочнаго лѣса,—мы можемъ видѣть изъ отчета по поѣздкѣ Директора Лѣсного Департамента А. Ф. Кублицкаго-Плюттуха, гдѣ мы читаемъ, что въ дачахъ, отнесенныx таксаторами къ 1-ой группѣ, т. е. къ лѣсонасажденіямъ, гдѣ нѣть пиловочнаго лѣса, „въ настоящее время имѣется весьма значительное количество пиловочныхъ деревъ, вполнѣ годныхъ... Такъ, напр.. лѣсничий Пинежскаго лѣсничества представилъ данныя взятыхъ имъ двухъ пробныхъ площадей, по 19 десятинъ каждая, въ Великопинежской сборной дачѣ, изслѣдованія 1898 года, среди насажденій 1-ой группы, по каковымъ данными на 1 десятину этихъ насажденій оказалось 33 дерева, могущихъ дать бревна 10 арш. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, вертик. и выше. Лѣсничий Озерскаго лѣсничества, по взятымъ имъ пробамъ, опредѣлилъ количество пиловочныхъ деревъ на 1 дес. въ дачѣ Шукоозерско-Обозерской, изслѣдованія 1895 г., среди насажденій 1-ой группы, въ

1) Тамъ же, стр. 13.

2) Курсивъ напис.

3) Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 38.

31 штуку. Лѣсничій съвернаго опыта лѣсничества по 4 про-  
бамъ опредѣлилъ таковое же количество въ той же дачѣ въ  
52 шт.. Лѣсничій Шенкурскаго лѣсничества—въ 21 шт., Лай-  
скаго—въ 20 штукъ и т. д.“<sup>1)</sup>.—Такимъ образомъ оказывается  
изъ этихъ примѣровъ, что условно можно принять наличность  
бревенъ пиловочнаго размѣра въ лѣсонасажденіяхъ 1-ой груп-  
пахъ въ 31%, дер. Между тѣмъ запасъ пиловочнаго лѣса въ груп-  
пахъ II—IV исчисляется Лѣснымъ Вѣдомствомъ въ слѣдующихъ  
цифрахъ:

Районы рынковъ сбыта.	Общий запасъ пи- ловочныхъ бре- венъ (въ тыс.) <sup>2)</sup> .	Запасъ пиловоч- ныхъ бревенъ на десятину.
Архангельскъ . . . . .	108.201	24,1
Къ Мезени . . . . .	8.908	17,0
„ Онегѣ . . . . .	3.053	8,4
„ Западнымъ Бѣломорскимъ пор- тамъ . . . . .	4.295	13,4
На Нечору. . . . .	3.555	11,5
„ Колу . . . . .	84	4,0

Мы видимъ, что на площадь съ пиловочнымъ лѣсомъ (группы II—IV) значится по исчисленіямъ лѣсного вѣдомства, построеннымъ на изслѣдованіяхъ лѣсовъ, запасъ пиловочнаго лѣса въ количествѣ отъ 4,0—24,1 шт. на десятину, тогда какъ при привѣркѣ насажденій безъ пиловочнаго лѣса—запасъ послѣдняго составляетъ въ нихъ отъ 20 до 52 шт. на десятину, въ среднемъ—31%, шт. или въ 1%, раза больше, чѣмъ на лучшихъ площадяхъ съ пиловочнымъ лѣсомъ (районъ тяготѣющій къ Архангельску). Цифры эти позволяютъ усомниться въ томъ, имѣютъ ли дѣйствительно результаты изслѣдованій что-нибудь похожее на дѣйствительность. А вѣдь какъ-никакъ „90% этой площади въ 20.000.000 десятинъ уже подвергнуто въ настоящее время изслѣдованию (рѣчь идетъ о лѣсахъ бассейна Сѣверной Двины) и опредѣлившійся по изслѣдованию отпускъ пиловочныхъ бревенъ является *какъ бы предопытнымъ*“<sup>3)</sup>.

Яркіе примѣры преуменьшенности исчисленій лѣсныхъ запасовъ даетъ проф. И. Х. Озеровъ, который приводить, наприм., такие факты: ..Въ 1908—1909 годахъ по Двинскому бассейну со сплавомъ къ Архангельскому, было запродано 502 тыс. бре-

<sup>1)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д. стр. 38.

<sup>2)</sup> Цифры этой графы заимствованы нами изъ цифръ таблицы № 7. Казенное лѣсное хозяйство и т. д. (стр. 30), а такъ какъ тамъ дана и площадь лѣсовъ 2—4 группы, то не-  
трудно было получить цифры слѣд. графы.

<sup>3)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 28. Курсивъ нашъ.

венъ, а заготовлено только здоровыхъ — 760 тыс., въ 1909—1910 годахъ запрдано было 475 тыс., а найдено — 895 тыс.<sup>“1”</sup>). „По Вологодской губ. за 1905—1907 г.г. въ протянутыхъ дѣлянкахъ вырабатывается въ среднемъ на 28,3% больше того количества пиловочныхъ бревенъ, которое предполагалось въ этихъ дѣлянкахъ по оцѣночнымъ вѣдомостямъ лѣсничихъ, на основаніи пробныхъ перечетовъ“<sup>2</sup>).

Мы уже не говоримъ, о такихъ глухихъ и обнирныхъ лѣсничествахъ какъ Печорское, где одна только удобная площадь занимаетъ — 7.349 тыс. дес., но и въ значительно меньшихъ и больше центральныхъ лѣсничествахъ, легко, казалось бы, поддающихся изученію, смѣтныя предположенія не имѣютъ ничего общаго съ дѣйствительностью. Такъ, въ Усть-Сысольскомъ лѣсничествѣ на площади въ 2.972 дес., было предложено сосны — 6.290 деревъ, а было заготовлено 46.079 дер., въ Шемховскомъ лѣсничествѣ Архангельской губ. на площади въ 417 дес. было предложено взять 3 тыс. шпаль, а взято — 7.973 сосн. бревна, что составляетъ приблизительно 25—27 тыс. шпаль.

Мы позволяемъ себѣ привести для иллюстраціи того, насколько запасы пиловочного лѣса больше въ дѣйствительности предположеній лѣсного вѣдомства, нижеслѣдующую таблицу, составленную нами на основаніи данныхъ о заготовкѣ пиловочного лѣса Сѣвернымъ Лѣсопромышленнымъ Товариществомъ въ 1906—1908 г.г. въ предѣлахъ Архангельской и Вологодской губ.<sup>3</sup>).

Годы торговъ.	Архангельской губ.			Вологодской губ.		
	Площадь лѣсосѣкъ (дес.).	Предлагалось бревень.	Заготовлено бревень.	Площадь лѣ- сосѣкъ (дес.).	Предлагалось бревень.	Заготовлено бревень.
1905 г.	—	—	—	6.116	16.131	28.397
1906 г.	257	200	5.691	1.832	11.215	28.656
1907 г.	540	6.600	16.263	6.369	26.401	94.885
Итого.	797	6.800	21.954	14.317	53.647	151.938

Эти цифры чрезвычайно убѣдительны. Прежде всего они указываютъ, что дѣйствительное количество пиловочного лѣса

<sup>1)</sup> И. Озеровъ, стр. 42.

<sup>2)</sup> Данные эти приведены въ трудѣ проф. И. Х. Озерова.—«Къ вопросу о нашихъ сѣверныхъ лѣсахъ», стр. 75—78.

<sup>3)</sup> Данные эти приведены въ трудѣ проф. И. Х. Озерова: «Къ вопросу о нашихъ сѣверныхъ лѣсахъ», стр. 75—78.

оказывалось больше исчислениаго въ среднемъ для Архангельской губ.—на 223% и для Вологодской—на 183%, а по годамъ:

Для Архан- Для Вологод-  
гельской губ. ской губ.

Въ 1905 г. на . . . . .	$75\%$
“ 1906 “ . . . . .	$2545\%$
“ 1907 “ . . . . .	$143\%$

Такова точность исчисления лѣсныхъ запасовъ на лѣсосѣкахъ, та точность, которая только и обусловливаетъ возможность существовать нашей сѣверной промышленности въ ея хотя бы современному положеніи: „Мы этими ошибками, откровенно говорять лѣсопромышленники, и живемъ. Если бы ихъ не было, намъ нечего было бы пилить. . . .“<sup>1)</sup>.

Другой выводъ, который напрашивается изъ этой таблицы тотъ, что число пиловочныхъ бревенъ на 1 дес. лѣсосѣки составляю:

Для Архан- Для Вологод-  
гельской губ. ской губ.

По исчислениямъ . . . . .	8,5	3,7
Въ действительности . . . . .	27,5	10,6

Предполагая, что вырубался минимальный даже размѣръ пиловочного лѣса, опредѣляемый въ 10 арш. при  $5\frac{1}{2}$ , верш. въ верхнемъ отрубѣ, и зная изъ таxсационныхъ таблиць Рудскаго, что такое бревно представляетъ объемъ въ 16,2 куб. фута, мы получимъ, что возможный отпускъ лѣса съ лѣсосѣки исчислялся для Архангельской губ.—въ 137,7 куб. фут. съ десятиной и для Вологодской—въ 59,9 куб. фут., а оказывался: для первой—въ 445,5 куб. фут. и для второй—171,7 куб. фут., т. е. *действительность оказалась выше смытныхъ предположений для Архангельской губ. болѣе, чѣмъ въ 3 раза, и для Вологодской—почти въ 3 раза.*

Мы видимъ такимъ образомъ, что съ одной стороны произведенное лѣснѣмъ вѣдомствомъ изслѣдоваше лѣсовъ не даетъ прочныхъ оснований для сужденія объ естественныхъ запасахъ въ нихъ пиловочного лѣса, а тѣмъ болѣе менѣе цѣпнаго—древянаго, строительнаго и подѣлочнаго, а съ другой—служа базой для исчисления возможнаго отпуска лѣса, не можетъ дать того развитія сѣверной лѣсной промышленности, котораго ждетъ отъ нея страна и въ которомъ нуждается не только наша народно-хозяйственная жизнь, но и финансы государства. Слѣдовательно, мы стоимъ передъ страной на первый взглѣдъ диллеммой: или мириться съ данными изслѣдованія лѣсовъ и тогда увеличеніе производительности нашей лѣсной промышленности

<sup>1)</sup> П. Озеровъ—стр. 42.

базировать на болѣе полной эксплоатациѣ факта и маломѣрныхъ сортиментовъ, или признать, что результаты изслѣдованія даютъ не отвѣчающій дѣйствительности выводъ и искать новыхъ методовъ въ исчислениіи запасовъ и допустимыхъ отпусковъ. Первый путь, который особенно рекомендуется представителями Лѣсного Вѣдомства, имѣеть и свои отрицательныя стороны. Такъ требование полной вырубки фалута, особенно многочисленнаго въ сиѣльныхъ насажденіяхъ, понизить высокую репутацию „бѣломорскаго лѣса“ и вызоветъ значительныя затрудненія въ дѣлѣ эксплоатации отдаленныхъ отъ сплавныхъ путей и жилой полосы участковъ. Вспомнимъ, что и теперь число непроданыхъ бревенъ достигаетъ весьма значительного процента къ общему ихъ числу, предъявленному къ торгамъ<sup>1)</sup>):

Въ 1906 году остатки составляли . . . . .	22%
„ 1907 „ „ „ . . . . .	25%
„ 1908 „ „ „ . . . . .	31%
„ 1909 „ „ „ . . . . .	25%

Второй путь особенно настоятельно рекомендуется лѣсопромышленниками и особенно яркимъ истолкователемъ возможноти увеличить отпускъ, не ухудшая качества „бѣломорскаго товара“, является Е. Ф. Давыдовъ, который полагаетъ, что „нормы специального комитета Лѣсного Департамента могли бы быть понижены для Архангельской губ., не болѣе, чѣмъ въ два раза, и что настоящий отпускъ противъ среднихъ данныхъ ниже не менѣе, чѣмъ въ 6 разъ“. Что же можно сказать про Вологодскую губернію, где почвы болѣе сухи и годичный средній приростъ значительно выше, чѣмъ въ Архангельской губерніи. Очевидно, разъ нормы специального комитета примѣняются въ со-сѣднихъ съ ней Костромской и Новгородской губерніяхъ, почему же они для Вологодской не могутъ быть приняты въ  $\frac{2}{3}$  нормы между Костромской и Архангельской. Изъ этого слѣдуетъ, что по Вологодской губ. отпускъ долженъ быть повышенъ противъ существующаго не менѣе, чѣмъ въ 11 разъ для лучшихъ насажденій, въ 8 разъ—для среднихъ и въ 6 разъ для худшихъ, а въ среднемъ не менѣе чѣмъ въ 8 разъ<sup>2)</sup>).

Иными словами ежегодный отпускъ по мнѣнію Е. Ф. Давыдова, сырорастущаго лѣса долженъ составлять:

Для Архангельской губ. . . .	2.293,8	тыс. куб. с.
„ Вологодской „ . . .	1.980,0	” ” ”

Итого . . . 4.273,8 тыс. куб. с.

<sup>1)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 18, табл. № 8.

<sup>2)</sup> Е. Ф. Давыдовъ—стр. 14.

Въ настоящее же время отпускается: изъ Архангельской губ.—382,3 тыс. куб. саж. и изъ Вологодской—247,5 тыс., а всего—629,8 тыс.<sup>1)</sup> или въ 7 разъ меньше нормального, по исчислению Е. Ф. Давыдова, отпуска<sup>2)</sup>.

Если принять во вниманіе, тѣ немногочисленныя опредѣленія годичнаго прироста, которыя имѣются по лѣсамъ Архангельской и Вологодской губ., то нормы отпуска, признанныя Е. Ф. Давыдовымъ, ни въ коемъ случаѣ нельзя считать преувеличенными. Приростъ съ десятины въ Веркольской дачѣ Архангельской губ. оказался: въ Сухомъ борѣ—42 куб. фут., въ Свѣжемъ борѣ—47,6, въ Сыромъ борѣ—31,2, на Холмѣ—40,2 и въ Логѣ—36,4. Если исходить изъ этихъ данныхъ, то средній приростъ въ Веркольской дачѣ можно принять въ 39,8 куб. фут. на десятину.

Мы видимъ такимъ образомъ, что при самыхъ даже скромныхъ расчетахъ годовой приростъ сѣверныхъ лѣсовъ допускаетъ значительно большее ихъ использование, чѣмъ практикующееся въ настоящее время, и что лѣса эти способны—при правильной постановкѣ въ нихъ лѣсного хозяйства—оправдать не только тотъ спросъ, который предъявимъ мы къ нимъ послѣ войны, но и тотъ, который предъявлять къ нимъ наши союзники.

И такъ, мы можемъ выступить съ значительно болѣшимъ предложениемъ лѣсныхъ матеріаловъ, какъ на внутреннемъ, такъ и на виѣпномъ рынкѣ, но для этого намъ надлежитъ:

1) значительно расширить заготовку лѣсныхъ матеріаловъ и прежде всего—сырья.

2) Увеличить во много разъ лѣятельность нашихъ лѣсопильныхъ заводовъ.

3) Создать у себя древообрабатывающую промышленность, которая развита у насъ чрезвычайно слабо, даже для удовлетворенія внутренняго къ ней спроса.

4) Облегчить вывозъ продуктовъ лѣсной и древообрабатывающей промышленности какъ на внутренніе, такъ и на виѣшніе рынки.

Развитіе въ желательномъ размѣрѣ лѣсной и древообрабатывающей промышленности на нашемъ Сѣверѣ, а также экспортъ ея продуктовъ—встрѣчаетъ однако массу затрудненій, которыхъ и необходимо прежде всего устранить.

<sup>1)</sup> Тамъ же, табл. № 6 на стр. 144.

<sup>2)</sup> Е. Ф. Давыдовъ, стр. 14.

### III. Тормазы лѣсной промышленности.

Мы уже отмѣтили, что лѣсные богатства Сѣвера изслѣдованы такъ несовершенно, что среди лѣсопромышленниковъ методы этого изслѣдованія получили остроумное наименование— „заглазно глазомърнаго“. Въ силу этого крайне трудно хотя бы сколько нибудь точно опредѣлить дѣйствительные запасы лѣса въ Архангельской и Вологодской губерніяхъ, а равно и предѣльный отиускъ изъ нихъ пиловочного, строительного, подѣлочного и строевого лѣса. Будемъ ли мы полагать вмѣстѣ съ Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, что „по самыи скромныи расчетамъ, приростъ лѣса въ Архангельской, Вологодской и Пермской губерніяхъ не долженъ быть менѣе 0,25 куб. саж. древесины съ каждой десятини лѣсной площиади, т. е. лѣса трехъ сѣверныхъ губерній могли бы по ихъ производительности отпускать ежегодно 16 милл. куб. саженей или около 4.800.000 тыс. пуд. древесины безъ всякаго ущерба“<sup>1)</sup>), или мы ограничимся значительно болѣе скромными цифрами Лѣсного Вѣдомства, которое полагаетъ, что „въ настоящее время потребность всѣхъ сѣверныхъ рынковъ, переведениая на массу выражается въ цифре иѣсколько болѣе  $\frac{1}{2}$ , милл. куб. саж. древесины, тогда какъ нормальная лѣсосѣка съ лѣсной площиади въ 54 милл. дес.<sup>2)</sup>), при 200 лѣтнемъ оборотѣ рубки (270.000 дес.), дала бы минимумъ  $5\frac{1}{2}$  милл. кубич. саж. древесины (при очень скромномъ запасѣ на десятинѣ въ 20 куб. саж.) или въ 10 разъ болѣе современной потребности рынковъ<sup>3)</sup>), несомнѣнно, во всякомъ случаѣ, что запасы лѣса въ Вологодской и Архангельской губ. громадны и предѣльный отиускъ древесины во много разъ превышаетъ существующій къ сѣвернымъ лѣсамъ спросъ.

И вотъ, несмотря—съ одной стороны—на наличность громаднаго виѣшняго и внутренняго спроса на лѣсные материалы, а съ другой—на обиліе на нашемъ сѣверѣ громаднаго лѣсного фонда,—эксплоатация сѣверныхъ лѣсовъ въ количественномъ отношеніи стоитъ на очень низкомъ уровнѣ. Достаточно сопоставить хотя бы такие цифры: Швеція, Норвегія и Финляндія, располагая лѣсной площиадью въ 46,7 милл. дес. и населеніемъ въ 11 милл. чел., ежегодно экспортируетъ—за удовлетвореніемъ

<sup>1)</sup> Журналъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о сооруженіи Обѣ-Урало-Бѣломорской, Камо-Печорской и Котлась-Архангельской желѣзн. дорогъ, стр. 47.

<sup>2)</sup> Рѣчь идеть о казенныхъ лѣсахъ Архангельской и Вологодской губ.

<sup>3)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 49—50.

внутреннего спроса на лѣсные материалы—около 600 милл. пуд. лѣсного товара: Архангельская же и Вологодская губернія, при казенной лѣсной площасти въ 57 милл. дес.<sup>1)</sup> и при населеніи всего въ 1.7 милл. чел. вывозятъ всего 65 милл. пуд. лѣса. На всей огромной территоріи нашихъ лѣсовъ насчитывается всего 36 лѣсопильныхъ заводовъ, изъ которыхъ при этомъ нѣкоторые, какъ, напр., заводъ въ с. Ковдѣ, годами не работаютъ, другие—проявляютъ лишь половину своей работоспособности, между тѣмъ Финляндія имѣеть 460 лѣсопильныхъ загодовъ, Швеція—980 и Австро-Венгрия 1000<sup>2)</sup>. Этими словами, у насъ на сѣверѣ одинъ лѣсопильный заводъ приходится почти на 1.600 тыс. дес. лѣсной площасти, въ Финляндіи—на 43 тыс. дес., въ Швеціи—на 20 тыс., въ Австро-Венгрии на 20 тыс. дес.

Между тѣмъ лѣса сѣверной Россіи даютъ древесину весьма высокаго качества. Правда, „чѣмъ дальше на сѣверъ оть Архангельска и Онеги проходитъ заготовка лѣса, тѣмъ качество лѣса понижается, напр., среднее качество сосновыхъ бревенъ сплавляемыхъ рѣкою Сорокою ниже, чѣмъ въ Онегѣ; качество бревенъ въ Кеми ниже, чѣмъ въ Сорокѣ. Бревна Ковдовскаго района ниже, чѣмъ Керетскаго, а Кольскаго района еще ниже, чѣмъ Ковдовскаго.... Поэтому и средняя расценка товаровъ заграницей, отпускаемыхъ изъ портъ къ сѣверу оть Архангельска и Онеги, соответственно ниже<sup>3)</sup>, приблизительно 5—10 руб. за стандартъ.

Но слѣдуетъ имѣть въ виду, что лѣса, расположенные сѣверище Архангельска, о которыхъ говорить г. Шавринъ, даютъ лѣсной материалъ хотя и худшаго качества, чѣмъ полученный, напр., въ предѣлахъ Сѣверо-Двинского бассейна, тѣмъ не менѣе вполнѣ удовлетворяющій требованіямъ даже такого рынка, какъ английскій. Съ другой стороны слѣдуетъ помнить, что площасть этихъ относительно худшихъ лѣсовъ не велика по сравненію съ общимъ лѣснымъ фондомъ Архангельской и Вологодской губ., составляя не болѣе 13%<sup>4)</sup>. Слѣдовательно, не ими и не ихъ качествомъ древесины опредѣляется въ конечномъ счетѣ достоинство лѣсного товара нашего сѣвера. Правда и то, что наслѣдователи Печорскихъ лѣсовъ приходятъ къ заключенію, „что климатъ Печорского края очень неблагопріятенъ для роста лѣса“<sup>5)</sup>; но эти неблагопріятныя условія имѣются лишь

1) Не считая удѣльныхъ и частныхъ лѣсовъ.

2) В. И. Денисовъ, стр. 42.

3) Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 103.—Мнѣніе представителя Бѣломорскихъ лѣсопильныхъ заводовъ,—г. Шаврина.

4) Площасть лѣсовъ, тяготѣющихъ къ западнымъ портамъ, Бѣлага моря—11,2% и тяготѣющихъ къ Колѣ—1,8% (Настоящ. записка стр. ).

5) Краткій очеркъ лѣсовъ Печорского края. Изд. Лѣсного Деп-та. Петроградъ, 1912 г., стр. 15.

слѣдствіемъ медленной роста деревьевъ, что не ухудшаетъ качество товара, а часто даже улучшаетъ (мелкослойность и плотность древесины). Такимъ образомъ и Печорскія лѣса, занимающіе 24,8% лѣсной площади Сѣвера, даютъ высокосортный матеріа́ль, но количество его, относительно не велико. Ихъ всей изслѣдованной экспедиціей площади въ 6.923 тыс. дес., всего предложено къ среднему отпуску—76.971 бревно<sup>1)</sup>). Въ общемъ же сѣверные лѣса даютъ товаръ весьма высокаго качества. Такъ, лѣсной товаръ Архангельска „имѣеть на заграниценныхъ рынкахъ, особенно въ Англіи, прочно установившуюся репутацію, обусловливающую болѣе высокую расцѣнку лѣсныхъ грузовъ“<sup>2)</sup>). Лѣсопромышленникъ Шавринъ говоритъ, что „до послѣдняго времени бѣломорскіе лѣсные товары пользовались на заграниценныхъ рынкахъ, очень хорошей репутацией за ихъ качества и сортименты, а потому и имѣютъ скорый и обеспеченный сбытъ“<sup>3)</sup>). На то же высокое качество сѣверныхъ лѣсныхъ товаровъ указываетъ и представитель лѣсопромышленной фирмы „Амссовъ, Гернеть и К°“, который при этомъ только выражаетъ опасеніе, что появленіе на иностраннѣхъ рынкахъ многихъ низкихъ сортовъ<sup>4)</sup> лѣсныхъ матеріаловъ уронить достоинство Архангельского лѣса и безусловно повлечь за собою упадокъ цѣни<sup>5)</sup>). Что касается лѣсовъ сѣверо-западной Сибири, то и они даютъ въ качественномъ отношеніи первосортный матеріа́ль, можетъ быть даже высшій, чѣмъ лѣса Архангельской и Вологодской губ. Въ журналѣ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, мы находимъ, напр., указаніе, что лучшіе по качеству лѣса, находятся на восточномъ склонѣ Урала и, попадая иногда въ незначительномъ количествѣ на заграниценные рынки, товаръ этотъ, известный въ Лондонѣ подъ именемъ Богословскаго и чаще—Сибирскаго,—считается (для сосны, по крайней мѣрѣ)—„лучшимъ въ мірѣ, берется на расхватъ, получая наивысшую расцѣнку даже противъ Архангельскихъ сортовъ“, причемъ „расцѣнка первосортнаго Уральскаго лѣса достигаетъ 180—200 руб. со стандарта“<sup>6)</sup>.

Несомнѣнно, что высокая репутація сѣверныхъ лѣсовъ, въ значительной степени обусловливается тѣмъ, что здѣсь пока пользованіе древесиною основывается на лучшихъ сортахъ, на самомъ чистомъ и крупномъ товарѣ, словомъ на „сливкахъ

1) Краткій очеркъ лѣсовъ Печорскаго края, стр. 13.

2) Журналъ Комиссіи о новыхъ жел. дорогахъ, стр. 13.

3) Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 94.

4) Въ случаѣ обязательной заготовки наряду съ здоровымъ и фаунтаго лѣса, какой найдется въ лѣсоѣзѣ.

5) Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 120.

6) Журналъ Комиссіи о новыхъ жел. дор., стр. 18—19.

сырья“<sup>1)</sup>). Насколько лесопромышленники используютъ на съверѣ лѣсствительно лишь „сливки сырья“, видно хотя бы изъ того общеизвѣстнаго факта, что послѣ назначенія участка въ вырубку и послѣ ея окончанія здѣсь всетаки „брѣсаются въ глаза громадный процентъ неиспользованной древесины и оставшаяся въ корнѣ масса крупномѣрныхъ деревьевъ, которые при пробной вырубкѣ и раздѣлкѣ оказываются дающими виолинѣгодные для распилювки сортименты“<sup>2)</sup>). Какъ велико это количество вполнѣ пригоднаго, но оставленнаго на корню въ погонѣ за „сливками сырья“ лѣса, свидѣтельствуютъ слѣдующіе факты—послѣ вырубки участка въ 255 дес. въ Сурскомъ лѣсничествѣ лесопромышленникомъ Рынинымъ оказалось, что на пробной площасти въ 25 дес.:

вырублено.	295	деревьевъ отъ $7\frac{1}{2}$ до 13 вершк.
оставл. здоров.	282	” ” $7\frac{1}{2}$ ” 16 ”
” фаутн.	224	” ”
” дровян.	143	” ”

Иными словами, оставлено изъ здоровыхъ деревьевъ пиловочного размѣра—48,9%, изъ здоровыхъ и фаутныхъ деревьевъ того же размѣра—63,1%, изъ всѣхъ же деревьевъ—68,8%. Такимъ образомъ при вырубкѣ Рынинымъ использовано лишь 31,2% имѣющихся деревьевъ<sup>3)</sup>. Въ Карногорскомъ лѣсничествѣ послѣ двухлѣтней выработки участка въ 100 дес. фирмой Бр. Киркаловыхъ, оказалось, что взято было съ него 2047 здоровыхъ и 472 фаутныхъ деревьевъ, осталось же—1451 здоровые и 623 фаутныхъ<sup>4)</sup>. Такимъ образомъ, здѣсь лесопромышленникомъ было использовано 38,5% здороваго лѣса и 43,1% фаутнаго или всего, считая что 364 оставленныхъ деревьевъ относятся къ дровяному лѣсу—50,8% всего лѣса.

Такимъ образомъ экспортируется въ настоящее время только пиловочный лѣсъ, по преимуществу, т. е. какъ разъ тотъ, который при переработкѣ въ пильный товаръ для отправки послѣдняго заграницу, ласть въ среднемъ не менѣе 50%, а въ отдѣльныхъ случаяхъ даже 60—65% отбросовъ. Это—съ одной стороны, а съ другой—и изъ пиловочнаго лѣса лесопромышленники беруть только лучшія деревья, оставляя на корню

<sup>1)</sup> Тамъ же, стр. 48.

<sup>2)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 42.

<sup>3)</sup> Тамъ же, стр. 43.

<sup>4)</sup> Тамъ же, стр. 101—102.

не только фаутные, но и сколько нибудь сомнительные. Отсюда едва ли можно однако сдѣлать тотъ выводъ, которыи дѣлаеть Лѣсное Унравление, что „неполно используется въ настоящемъ времени древесина съверныхъ лѣсовъ по вину самихъ лѣсопромышленниковъ“<sup>1</sup>). Чѣмъ дальше отъ лѣсопильныхъ заводовъ и экспортныхъ центровъ находится лѣсосекка, чѣмъ труднѣе подвозъ къ ней рабочихъ, чѣмъ дороже будетъ оплачиваться, следовательно, вырубка и доставка сырья къ мѣсту его переработки,—тѣмъ при прочихъ равныхъ условіяхъ строже будетъ лѣсопромышленникъ производить выборъ лѣса для сруба, тѣмъ больший процентъ будетъ оставлять онъ не только фаутныхъ, но и сомнительныхъ деревьевъ“. Заводчикъ вынужденъ тащить сырье для своей переработки изъ отдаленнѣйшихъ концовъ бассейна Сѣверной Двины и ел пригоковъ, иногда за 1500 и болѣе верстъ, и перерабатывать такой товаръ въ крупномъ городскомъ центрѣ при сравнительно высокой стоимости рабочихъ рукъ. При такихъ условіяхъ каковы бы не были цѣны на выдѣланный товаръ и какъ бы ни былъ дешевъ фрахтъ сырья, не можетъ быть и рѣчи о полномъ использованіи древесины, растущей въ лѣсу. . . Лѣсопромышленники берутъ только шлюпочный и строевой лѣсъ, т. е. деревья отъ извѣстныхъ размѣровъ длины и толщины, не берутъ почти или берутъ въ небольшомъ процентѣ вершины отъ этихъ деревьевъ и избѣгаютъ брать лѣсъ фаутный, т. е. съ тѣми или иными техническими пороками, уменьшающими цѣнность древесины<sup>2</sup>). Лѣсопромышленники, иными словами, берутъ только слипки. . . . Изъ того, что далеко не вся предлагаемая къ торгамъ площасть разбирается, что всегда остатки составляютъ отъ 22 до 31%, а въ среднемъ 27%.—Лѣсное Вѣдомство дѣлаетъ выводъ, что предлагается лѣса къ вырубкѣ больше, чѣмъ его требуютъ лѣсопромышленники. Выводъ этотъ совершенно произведенъ. Дѣло въ томъ, что располагая наши порта по мѣрѣ увеличенія трудности доставки въ тяготѣющія къ нимъ бассейны рабочихъ, подвоза изъ послѣднихъ лѣса къ портамъ и вывоза раздѣленаго лѣса изъ послѣднихъ,—мы замѣтили, что въ томъ же порядкѣ возрастаетъ и процентъ остатковъ отъ предъявленнаго къ торгамъ лѣса, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы<sup>3</sup>):

<sup>1)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 45.

<sup>2)</sup> Журналъ Комиссіи о новыхъ жел. дорогахъ, стр. 48.

<sup>3)</sup> Процентъ остатковъ заимствованъ нами изъ труда—Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 18—19, № 5.

Название районовъ сбыта.	Средний % остатковъ за время 1906—1909 г.г.	Примѣчаніе.
Архангельскъ . . . . .	15	Меньшая населенность.
Западные порты . . . . .	18	Отсутствіе устроенныхъ портовъ.
Бѣлаго моря . . . . .	39	Слабая населенность. Недоброство порта. Высокіе приливы.
Устье рѣки Мезени . . . . .	55	Отсутствіе порта. Невысокое качество лѣса.
Онежскій портъ . . . . .	97	Слабая населенность. Выгодн. промыслы у населенія. Неудобный выходъ къ морю.
Кола . . . . .	100	Бездѣдие. Морской промыселъ. Низкое качество лѣса.

Мы видимъ отсюда, что не только въ рубкѣ лѣсовъ купленной лѣсосѣки, но и въ выборѣ самыхъ районовъ для вырубки—лѣсопромышленники пойдутъ въ сторону наименьшаго сопротивленія, используя все тѣ же „сливки сырья“.

Но кромѣ того, слѣдуетъ сказать, что въ дѣлѣ интенсивности закупки лѣсосѣки въ томъ или иномъ районѣ, немалую роль играютъ и условія, созданныя лѣснымъ вѣдомствомъ для эксплоатации лѣсовъ: 1) полная, въ сущности говоря, неизслѣдованность предъявляемыхъ къ торговому участковъ, 2) несоответствіе такихъ условіямъ лѣсной разработки въ томъ или иномъ районѣ, 3) позднее назначеніе торговъ и 4) короткій срокъ для вырубки лѣсосѣки.

Мы уже говорили какъ мало изслѣдованы лѣса нашего Сѣвера. Правда, по некоторымъ бассейнамъ площадь изслѣдованныхъ лѣсовъ составляетъ 90%, (Сѣверо-Двинскій бассейнъ Онеги изслѣдовано лишь 42%, Мезени—25%, Печоры—14%). Занадныхъ портовъ Бѣлаго моря—12%, Колы—9%). Какъ ни плохо произведено изслѣдованіе, какъ ни шатки добытыя имъ данныя для сужденія о количествѣ имѣющагося въ томъ или иномъ отводномъ для вырубки участкѣ пиловочного лѣса,— все же оно значительно облегчаетъ приказчикамъ лѣсопромышленныхъ фирмъ

личное знакомство съ отведенными лѣсосѣками, облегчаетъ дос-  
тупъ къ нимъ и осмотръ. Визири, просѣки, планы—все это ма-  
теріаъ, который позволяетъ оріентироваться. Тамъ же, гдѣ из-  
слѣдованія не было, нѣть у лѣсопромышленныхъ фирмъ и ихъ  
довѣренныхъ никакихъ указаний, кромѣ географической карты,  
еще менѣе нежели планы изслѣдованія лѣсовъ, отвѣчающей  
дѣйствительности. Естественно, что въ эти неизслѣдованныя дебри  
лѣсопромышленникъ проникаетъ развѣ только тогда, когда эк-  
сплоатациѣ тамъ лѣса представляеть какія либо крупныя преиму-  
щество (долгосрочный контрактъ, сплошно пониженнная такса и  
проч.) или когда конкуренція въ болѣе изслѣдованныхъ районахъ  
вынудить лѣсопромышленника рискнуть взяться и за разработку  
невѣдомыхъ лѣсовъ.

Въ глухи Кольского полуострова, въ трущобахъ притоковъ  
Печоры—нѣть даже населенія, у которого лѣсопромышленники  
могли бы найти проводниковъ, знающихъ отведенныя лѣсосѣки,  
ихъ характеръ, качество и полноту. Здѣсь не только нѣть кон-  
куренціи между лѣсопромышленниками, конкуренціи, которая  
приводить къ значительнымъ набавкамъ противъ таксъ<sup>1)</sup>), но  
почти совсѣмъ нѣть и желающихъ участвовать въ торгахъ.

„Повышеній процентъ остатковъ въ единичныхъ лѣсни-  
чествахъ, какъ выяснилось на мѣстѣ, объясняется... особо тяже-  
лыми условіями заготовки. Въ цѣляхъ усиленія сбыта въ этихъ  
мѣстностяхъ, передъ торговами 1910 года соотвѣтствующія дачи  
передвижуты въ болѣе низкіе разряды таксъ“, читаемъ мы въ  
отчетѣ о поѣздкѣ Директора Лѣсного Департамента<sup>2)</sup>.

Но, спрашивается, это передвиженіе въ болѣе низкіе раз-  
ряды таксъ способно ли компенсировать лѣсопромышленника за-  
тѣ расходы и труды, которые вызываются „тяжелыми условіями  
заготовки“.

Предоставимъ въ этомъ вопросѣ слово лѣсопромышлен-  
никамъ. Цитированный уже нами г. Шавринъ говорить по этому  
повору слѣдующее<sup>3)</sup>: „Во всѣхъ отдаленныхъ районахъ сѣвер-  
ныхъ рѣкъ, кромѣ Сѣверной Двины и, можетъ быть, Онеи,  
лѣсопромышленникамъ приходится наталкиваться на обширныя  
пространства, малолюдность края, а слѣдовательно—на болѣе  
повышенную стоимость работы; приходится, напр., считаться  
съ болѣе повышенными фрахтами, страховой преміей, погрузкой,  
приходится принимать на свой счетъ возможное оборудование пор-

<sup>1)</sup> Скольконибудь значительная конкуренція наблюдается только въ Двинскомъ бас-  
сейнѣ, гдѣ въ силу этого и набавки даютъ отъ 27 до 29% въ среднемъ (Казенное лѣсное  
хозяйство и т. д., стр. 27).

<sup>2)</sup> Тамъ же, стр. 101—102.

<sup>3)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 37.

тось въ навигаціонномъ отношеніи, напр., нанимать лоцмановъ, дѣлать промѣры фарватера, устанавливать знаки, содѣйствовать своимъ средствами улучшению почтовыхъ и телеграфныхъ сообщеній; всѣ эти расходы по распредѣлению на каждое дерево составляютъ очень приличную величину, и на такую величину, естественно, должна быть понижена оцѣнка продаваемыхъ тамъ бревенъ. Въ Вологодской губ. разница въ таксахъ II и III разряда составляетъ для бревна 10 арш. $\times 6$  веринк. только 8 коп., между III и IV—только 7 коп., между IV и V—6 коп. Что могутъ значить такія пониженія на одинъ разрядъ, когда расходы по вывозкѣ, сплавкѣ, разработкѣ и отправкѣ могутъ быть на 1 руб., и болѣе на дерево выше, чѣмъ при заготовкахъ и отправкахъ черезъ Архангельскъ. Оттого такъ неохотно начинаяются и такъ невыгодно плѣтъ операций въ районахъ, отдаленныхъ отъ Архангельска. И дѣйствительно, на совѣщаніи въ сель Котласѣ выяснилось, что лѣсъ выбирается цѣлкомъ (при сплошной рубкѣ) и съ надбавкой до 100% въ такомъ лѣсничествѣ, какъ Югское, гдѣ густое населеніе и крупная рѣка (Югъ, Сухона и Луза) облегчаютъ эксплоатацию: въ Устюгскомъ, гдѣ большія рѣки текутъ по краю лѣсничества, сбывается цѣлкомъ только пиловочный лѣсъ и съ надбавкою противъ таковы лишь 50%; въ Ентальскомъ лѣсничествѣ остатки отъ торговъ достигаютъ 42%, „вследствіе удаленности продаваемыхъ участковъ отъ плавныхъ рѣчекъ“<sup>1)</sup>.

По рѣкѣ Нечорѣ покупная стоимость вырубаемаго тамъ сосноваго лѣса на 2 рубля съ линіемъ за штуку дешевле, чѣмъ въ Архангельскомъ районѣ, и тѣмъ не менѣе операция тамъ не даетъ сколько нибудь достаточной выгоды, напр., компании „Стелла Поларе“, но еще убытокъ и ликвидацію. Такъ это было со Шведской компанией или операцией г. Реніуса въ Колѣ и т. д. Разница между высшей и низшей таксой (I и IV разрядовъ) составляетъ на среднее сосновое пиловочное бревно 4,61 коп. на 1 куб. фут. или 87 коп. на все бревно. Естественно, что даже подобное различіе не въ состояніи компенсировать разницу „расходовъ по вывозкѣ, сплаву, разработкѣ и отправкѣ“, которая достигаетъ одного рубля и болѣе. Если подобная разница въ таксахъ существуетъ, то въ предѣлахъ одного и того же Сѣверо-Двинского бассейна, то она теряетъ всякое основаніе, когда рѣчь пдетъ о сравненіи отдельныхъ бассейновъ, поставленныхъ въ слишкомъ различныя условія въ смыслѣ населенности, наличного кадра рабочихъ рукъ, стоимости работъ, фрахтовъ, страховыхъ расходовъ и проч.

1) Тамъ же, стр. 124—126.

Но мало того, что таксы далеко не отвѣчаютъ условіямъ заготовки и вообще лѣсного промысла,—онѣ еще страдаютъ полной произвольностью и неустойчивостью. Директоръ Лѣсного Департамента А. Ф. Кублицкій-Піоттухъ приводить примеръ того, какъ „передъ торгами 1910 года это распределеніе (лѣсныхъ дачъ по разрядамъ) пересмотрѣно вновь и некоторые изъ дачъ передвинуты въ болѣе низкіе разряды“<sup>1)</sup>). Но подобная возможность передвигать дачи то внизъ, то вверхъ, лишаютъ нашу сѣверную лѣсную промышленность всякой устойчивости.

А. Ф. Кублицкій-Піоттухъ жалуется, что „на картѣ Швеціи съ обозначеніемъ древообращающихъ заведеній бросается въ глаза ихъ разбросанность по странѣ, тогда какъ наши сѣверные лѣсопильные заводы почти все сосредоточены въ самыхъ рынкахъ экспорта“, (правильнѣе было бы даже сказать,—въ одномъ только Архангельскѣ). Въ этомъ различіи А. Ф. Кублицкій-Піоттухъ совершенно основательно усматриваетъ одну изъ коренныхъ причинъ слабаго использования у насъ эксплуатации лѣсовъ. Ну какъ, спрашивается, нашъ лѣсопромышленникъ можетъ строить лѣсопильный заводъ, на какой нибудь рекѣ Ковдѣ, когда онъ: 1) неувѣренъ долго ли онъ будетъ пользоваться здѣсь лѣсосѣками и не явится ли, когда онъ хоть сколько нибудь оборудуетъ портъ, конкурентъ, который путемъ наддачъ при новыхъ торгахъ перебьетъ у него лѣсосѣки по р. Ковдѣ, и 2) не знаетъ, успѣшность его хозяйства и выгодность его дѣла послѣ большихъ затратъ не заставятъ ли лѣсное управление „распределеніе пересмотрѣть такое вновь“ и вновь передвинуть дачи, но на этотъ разъ изъ низшаго разряда въ высшій.—Правда, лѣсопильный заводъ на Ковдѣ стоитъ въ бездѣйствіи, принося фирмѣ убытка около 50 тыс. рублей,—по другимъ причинамъ, онъ могъ бы также бездѣйствовать и изъза подвижности таксъ, на которое—къ сожалѣнію лѣсное вѣдомство смотритъ исключительно какъ на средство *немедленнаго* увеличенія доходовъ, т. е. съ точки зрѣнія очень недальновиднаго предпринимателя. . .

Что подобное явленіе возможно, показываетъ намъ практика Товарищества Бѣломорскихъ Лѣсопильныхъ заводовъ. Послѣднее начало развивать, весьма казалось бы желательную съ точки зрѣнія государственного хозяйства, эксплоатацию мелкосортнаго лѣса на балансы для выдѣлки целлюлозы. Такса на него въ то время была умѣренная, а именно 3 р. съ куб..

<sup>1)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 53.

<sup>2)</sup> Тамъ же, стр. 62.

саж. по 1 разряду, и дѣло настолько начало развиваться, что на рекѣ Унѣ открылся даже новый портъ.—Но . . . лѣсное вѣдомство поспѣшило сейчасъ же использовать этотъ источникъ для получения нового дохода. Въ слѣдующемъ году оно подняло таксу до 6 руб. за куб. саж.. а еще черезъ годъ—до 9 руб. Новое дѣло было въ корень убито и доходъ казны отъ него не только не увеличился, но свелся на пѣть. „Правда, увида такой печальный результатъ, лѣсное вѣдомство пообѣщало сбавить таксу 1 разряда на 20%, т. е. довести ее до 7 руб. 20 коп. за куб. саж. Но это заявление уже было выслушано лѣсопромышленниками совершенно апатично. Они почувствовали, что такія мѣроопріятія трудно вижутся съ обѣщаніемъ Лѣсного Управления итти на встрѣчу насущнымъ нуждамъ здѣшней лѣсной промышленности и стремлѣніямъ увеличить сбытъ лѣсныхъ матеріаловъ, миллионы куб. саж. котораго остаются сейчасъ безъ сбыта“<sup>1</sup>). А. Ф. Давыдовъ также полагаетъ, что „ничто больше не можетъ повлиять на быстрое развитіе лѣсной промышленности и увеличеніе сбыта лѣса, какъ устойчивыя корневыя цѣны или таксы и возможность на основаніи ихъ обосновать,—по правильному всестороннему расчету—здоровья заводскія предпріятія“<sup>2</sup>). Мы уже привели примѣръ неустойчивости этихъ таксъ, но еще болѣе яркій примѣръ даетъ Е. Ф. Давыдовъ, который говоритъ: „за 10 лѣтъ казенное управление успѣло сдѣлать по каждой породѣ одиннадцать перемѣнъ или въ среднемъ каждая приходится менѣе, чѣмъ на 3 года. Были случаи измѣненія таксы въ теченіе цѣлаго пятилѣтія ежегодно даже.—Колебанія отдѣльныхъ измѣненій соединенныхъ лѣтъ, были въ предѣлахъ отъ 10 до 100% почти“<sup>3</sup>). Такая подвижность таксъ не можетъ не имѣть самого пагубнаго вліянія на развитіе лѣсной промышленности—съ одной стороны, и на использование всѣхъ отводимыхъ лѣсосѣкъ—съ другой. Въ самомъ дѣлѣ всякое повышеніе таксы на 10%, ложится уже повышеніемъ цѣны досокъ на 20%, такъ какъ половина древесной массы при распиловкѣ идетъ въ отбросы. Е. Ф. Давыдовъ исчисляетъ, что „отъ увеличенія таксы всего на 10%, если рыночныя цѣны на доски не поднимутся соотвѣтственно на 20%, станутъ недоступны покупки въ послѣдней группѣ лѣсничествъ на площади свыше 5 милл. дес., отъ измѣненія на 20—30% районъ заготовокъ будетъ все болѣе сокращаться, а послѣ прибавки 53% на таксу, если одновременно не повысятся цѣны досокъ, не менѣе чѣмъ на

<sup>1)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д.—Отдѣльное мнѣніе г. Шаврина, стр. 99.

<sup>2)</sup> Е. Ф. Давыдовъ, стр. 40.

<sup>3)</sup> Тамъ же, стр. 39.

100%, покупки бревенъ по всей Вологодской губерніи стануть совершенно недоступными и сбыть, при настоящемъ положеніи экспорта досокъ, долженъ окончательно пріостановиться<sup>1)</sup>).

Но лѣсныя таксы (по крайней мѣрѣ для шиловочного лѣса), дѣйствующія въ Архангельской и Вологодской губ., не только крайне неправильно установлены для отдѣльныхъ лѣсничествъ и для отдѣльныхъ бассейновъ<sup>2)</sup>, но и вообще чрезмѣрно высоки сравнительно съ казенными же таксами безлѣсныхъ, густонаселенныхъ и промышленныхъ губерній, расположенныхъ даже на границѣ степной полосы. Такъ, цѣна сосноваго бревна—10 арш. и 7 вершк.—по казеннымъ таксамъ I разряда въ Архангельской губ.—2 руб. 43 коп., въ Вологодской—2 руб. 35 коп., въ Виленской—2 руб. 11 коп. и въ Уфимской—2 р. 31 коп.; по VI разряду: въ Архангельской—30 коп., въ Вологодской—1 руб. 39 коп., въ Виленской—48 коп. и въ Уфимской—77 к.<sup>3)</sup>. Естественно, что при такой высокой таксовой стоимости лѣсопромышленники могутъ использовать только сливки сырья, и о снабженіи сѣверными лѣсами материалами внутренней Россіи въ сколько иибудь значительномъ размѣрѣ не можетъ быть и рѣчи.

Большимъ тормазомъ къ болѣе полному использованію хотя бы шиловочного лѣса Архангельской и Вологодской губ. является позднее объявление о торгахъ. Согласно Лѣсному Уставу главные условия продажи публикуются за 1—6 мѣсяцевъ до торговъ (стр. 201), между тѣмъ на сѣверѣ объявлѣнія вынуждаются обычно за 1<sup>1/2</sup>—2 мѣсяца. Покупать лѣсосѣкъ безъ ихъ предварительного осмотра, довольствуясь одними данными казенныхъ объявлений, покоящимися въ свою очередь на „заглазно-глазомѣрномъ изслѣдованіи“, не представляется возможнымъ въ силу полнаго несоответствія изслѣдований (а, следовательно, и данныхъ объявлений) съ дѣйствительностью. „Лѣсопромышленнику приходится пересмотрѣть для выбора подходящаго лѣса немало лѣсосѣкъ въ разныхъ дачахъ . . . Крупный лѣсопромышленникъ, чтобы не остаться по соревнованію на торгахъ совсѣмъ безъ лѣса, долженъ осмотрѣть не менѣе 40—50% годичного отвода въ 2—4 губерніяхъ въ теченіе 1—2 мѣсяцевъ“<sup>4)</sup>). Очевидно, что самъ лѣсопромышленникъ ни въ коемъ случаѣ не можетъ осмотрѣть или даже *посмотрѣть* такую площадь лѣсовъ, раскинутыхъ при томъ же другъ отъ друга на сотни верстъ. Ему приходится посы-

1) Тамъ же, стр. 39.

2) Въ Архангельской губ. для Мезенскаго бассейна сосновое бревно (10 арш. и 7 верш.) стоять отъ 90 коп. до 1 руб. 88 коп., а въ Вологодской губ. по верховьямъ той же рѣки—отъ 1 р. 91 к. до 2 р. 12 к. (Давыдовъ, стр. 36).

3) Е. Ф. Давыдовъ—стр. 34.

4) Тамъ же, стр. 52.

лать цѣлый отрядъ довѣренныxъ приказчиковъ и прочихъ своихъ служащихъ въ разные концы и ждать отъ нихъ извѣстій, гдѣ имѣется подходящій лѣсъ. Но и весь этотъ громадный персоналъ ионеволѣ направляется прежде всего къ болѣе доступнымъ лѣсосѣкамъ. Кто знаетъ условія передвиженія по Печерскому, Мезенскому, Усть-Сысольскому или Сольвычегодскому уѣздамъ, тотъ отлично понимаетъ, что въ  $1\frac{1}{2}$ —2 мѣсяца нѣтъ никакой возможности добраться до дальнихъ лѣсосѣкъ, отрѣзанныхъ солями вѣрстъ отъ всякихъ селеній и дорогъ, доступныхъ только или въ членокѣ голѣсной рѣчкѣ, или по охстничьей тропѣ, прихотливо извивающейся среди пармъ, болотъ и гарей. Естественно, что дальніе лѣсосѣки остаются неосмотрѣнными, что менѣе доступные бассейны даютъ и большій процентъ непроданныхъ на торгахъ остатковъ, достигающій, какъ мы видѣли, для бассейна Печеры—97%, а для Колы и всѣхъ 100%. Но вотъ насталъ день торговъ. Лѣсопромышленникъ является на нихъ съ кипою телеграммъ отъ своихъ довѣренныхъ, и на каждой дѣлянкѣ по болѣе доступнымъ бассейнамъ наталкивается на нѣсколькихъ конкурентовъ. Такъ какъ всѣ они оказались въ такомъ же положеніи, какъ и онъ, т. е. не имѣютъ еще свѣдѣній о дальнихъ лѣсосѣкахъ или совсѣмъ не посылали на ихъ осмотръ,—начинается соревнованіе, наддачи и въ результатахъ каждому конкуренту „удается купить но сравнительно высокимъ цѣнамъ и притомъ незначительное, несоответствующее потребностямъ завода, количество лѣсныхъ материаловъ“.<sup>1)</sup>. Такимъ образомъ Лѣсное Управление, жалуясь на то, что при „неполномъ удовлетвореніи рынковъ покупается не все, предлагаемое къ продажѣ“<sup>2)</sup>, что „въ сущности конкурентные торги происходили и происходятъ только на рынке Архангельска, во всѣхъ остальныхъ пунктахъ число лѣсопромышленныхъ фирмъ настолько ограничено, что конкуренція между ними почти отсутствуетъ“<sup>3)</sup>,—въ то же время не принимаетъ никакихъ лѣйствительныхъ мѣръ къ устраниенію тѣхъ тормазовъ, которые изъ года въ годъ увеличиваютъ запасы непроданныхъ остатковъ отъ смѣтныхъ назначеній и создаютъ на сѣверѣ своеобразный типъ хозяйства—на перестой и валежникъ“.

Одинъ изъ лѣсопромышленниковъ высказалъ мнѣніе, что позднимъ назначеніемъ срока торговъ и выпуска объявлений на нихъ лѣсное вѣдомство расчитываетъ на то, что лѣсопромышленники „будутъ больше покупать, такъ какъ вторыхъ тор-

<sup>1)</sup> Лѣса сѣвера и ихъ главныя нужды. Петрогр., 1912 г., стр. 52.

<sup>2)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 25.

<sup>3)</sup> Тамъ же, стр. 27.

говъ уже ждать нельзя.... Назначеніемъ позднихъ первыхъ торговъ можно объяснить часто неупрѣшность вторыхъ", назначаемыхъ въ концѣ ноября, въ декабрѣ и даже въ январѣ. Почему же вторичные торги нежелательны Лѣсному Вѣдомству. Казалось бы, что послѣдніе—наобороть—желательны, такъ какъ давали бы возможность „въ случаѣ непродажи лѣса назначать вторые и третіи торги со скидкою съ первоначальныхъ таксъ"<sup>1)</sup> и тѣмъ вносить коррективъ въ чрезмѣрно высокую оцѣнку лѣса, облегчая использование лѣсовъ, поставленныхъ но тѣмъ или инымъ причинамъ въ особо неблагопріятныя условія эксплоатации.

Желательно было бы также (и вполнѣ осуществимо) чтобы вѣдомости о количествѣ бревенъ пред назначаемыхъ къ продажѣ но отдѣльнымъ лѣсосѣкамъ, публиковались бы за годъ до торговъ, такъ какъ это существенно бы облегчило и удешевило осмотръ лѣсосѣкъ въ малолесутиныхъ мѣстностяхъ, где особенно желательно расширение лѣсной промышленности. Слѣдовало бы также „торги назначать не поздней осенью, а весной; тогда можно въ теченіе лѣта сдѣлать необходимые запасы, перевозки и проч., все это удешевить заготовку, а послѣднее не останется и безъ вліянія на высоту наддачъ"<sup>2)</sup>.

Нельзя, наконецъ не упомянуть и о тѣхъ затрудненіяхъ, которыя проискаютъ для лѣсной промышленности отъ краткости срока операций разработки купленной дѣлянки. По существующимъ для Архангельской и Вологодской губерній условіямъ эксплоатации казенныхъ лѣсовъ срокъ операций продолжается два зимнихъ періода и оканчивается слѣдующимъ за второю зимою 1 числомъ марта, а для нѣкоторыхъ уѣздовъ—10 числомъ того же мѣсяца. „При покупкѣ лѣса позднею осенью, а иногда уже послѣ ледостава, лѣсопромышленнику приходится отложить заготовку фуражка до лѣта и тогда же доставить на лодкахъ и пароходахъ къ мѣсту будущей заготовки съѣстные припасы, якоря и снасти для плотовъ, и проч., что зимою дороже, иногда же совершию неисполнимо за неимѣніемъ дорогъ. Поэтому вся операция изъ двухлѣтней становится однолѣтней, и соответственно съ этимъ приходится напинать и въ два раза болѣе рабочихъ и приказчиковъ"<sup>3)</sup>, почему Лѣсное Управление усиленно придерживается такихъ краткихъ сроковъ, мы не знаемъ. Во всякомъ случаѣ выставляемыя нынѣ въ защиту короткихъ сроковъ такія соображенія, какъ опасеніе, что „лѣсопромышленники, запасшись лѣсомъ на нѣсколько лѣть, могутъ оказать

1) Проф. И. Озеровъ, стр. 34.

2) Проф. И. Озеровъ, стр. 35.

3) Лѣса сѣвера и ихъ главныя нужды, стр. 53—54.

давленіе на казенное лѣсное управлениe путемъ отказа отъ покупки лѣса“, — не можетъ почитаться убѣдительнымъ, такъ какъ казенное лѣсное управлениe не опасается же такого „давленія“, которое много уже лѣть сказывается въ томъ, что въ нѣкоторыхъ бассейнахъ 90 и болѣе процентовъ предъявляемаго къ торгамъ лѣса остается непроданнымъ. Установленіе двухлѣтняго срока не вытекаетъ и изъ „Инструкціи для отпуска лѣса“, гдѣ говорится: „сроки операций могутъ назначаться въ зависимости отъ величины продажныхъ партій, условій сбыта лѣсныхъ матеріаловъ и т. д. При продажѣ значительныхъ партій для заграничного отпуска или для сбыта матеріаловъ на отдаленные рынки, а также для удовлетворенія потребностей крупныхъ заводовъ и фабрикъ, сроки операций могутъ продолжаться до 4 лѣтъ“. Такимъ образомъ при эксплоатациії сѣверныхъ лѣсовъ въ наличности имѣются всѣ условія для примѣненія четырехлѣтняго срока заготовки, но лѣсное управлениe почему то продолжаетъ придерживаться двухлѣтняго, сводя его поздними торговами — къ однолѣтнему сроку даже въ самыхъ неизслѣдованныхъ лѣсахъ, которыхъ не коснулось даже и „заглазно-глазомѣрное изслѣдованіе“.

Проф. И. Х. Озеровъ совершилъ правильно отчѣчаетъ, что „въ интересахъ удешевленія сплава и вывоза лѣса<sup>1)</sup> необходимо сдача на рубку лѣса въ большихъ количествахъ. Въ самомъ дѣлѣ, когда лѣсъ сдается небольшими количествами, тогда неѣть никакой возможности улучшить дорогу или рѣчку, только когда лѣсопромышленникъ имѣеть въ перспективѣ вырубить большое количество, онъ можетъ произвести крупные затраты, зная, что эти его расходы распредѣлятся изъ этого мас-совый срубъ. Вотъ почему въ Америкѣ лѣсопромышленники, вырубая разомъ большія количества, имѣютъ возможность затрачивать крупныя средства на созданіе временныхъ путей сообщенія . . . Долгосрочные контракты могли бы оказать влияніе на образованіе осѣдлаго населенія, особенно если бы здѣсь приступили къ колонизаціи края<sup>2)</sup>). В. И. Денисовъ полагаетъ, что „Лѣсное хозяйство въ рукахъ казны, само собою разумѣется, не можетъ стать на путь правильнаго и широкаго пользованія имъ . . . Тутъ нужно привлечь частную инициативу, частные капиталы, что вполнѣ возможно достигнуть путемъ перехода къ другой системѣ распоряженія лѣсными богатствами — къ системѣ концессій, т. е. къ передачѣ частнымъ лицамъ на многолѣтнюю разработку большихъ лѣсныхъ площадей<sup>3)</sup>).

<sup>1)</sup> А стѣдовательно и возможности болѣе высокой таxсы и большихъ надаcъ.

<sup>2)</sup> Проф. И. Озеровъ, Loc. cit., стр. 36.

<sup>3)</sup> В. И. Денисовъ, Loc. cit., стр. 53.

Всѣ авторы согласны въ томъ, что удлиненіе срока эксплоатациі являемся необходимымъ шагомъ для развитія нашей лѣсной промышленности, для защиты лѣсовъ отъ гиющаго валежника, который порождаетъ болѣзни и создаетъ въ сокѣ процентъ фаутнаго лѣса<sup>1)</sup>, для очистки лѣсосѣкъ отъ вершинника, который является одной изъ причинъ ежегодныхъ пожаровъ, губящихъ тысячи десятинъ лѣса. По официальнымъ даннымъ въ послѣднее пятилѣтіе въ Россіи зарегистрировано лѣсныхъ пожаровъ около 20 тыс. случаевъ на площади около миллиона десятинъ, что составитъ въ среднемъ въ годъ около 4000 случаевъ на площади до 200 тыс. лес.—Пожарами ежегодно повреждается 3—4 мил. строевыхъ и подѣлочныхъ деревьевъ и до 150—200 тыс. куб. саж. прочаго лѣса . . . . Та несовершенная система эксплоатациі, которая способствуетъ распространению гнилого лѣса и сухостоя, парализуетъ усиленіе борьбы съ огнемъ. Что это действительно такъ, можно судить по лѣснымъ пожарамъ не только въ иностраннѣхъ государствахъ, практикующихъ интенсивныя формы лѣсного хозяйства, но и въ отдельныхъ районахъ Россіи, различающихся между собою системами эксплоатациі. Такъ, въ Норвегіи средняя пожарность лѣсовъ колеблется въ предѣлахъ 300—400 случаевъ, въ Швеціи—200—250 случаевъ, въ Сѣверо-Западномъ районѣ Россіи процентъ всей лѣсной пожарности не превышаетъ 5—10%, на Сѣверѣ онъ доходитъ до 35—40%, въ Сибири и Пріамурье—до 50—60%<sup>2)</sup>. При краткости контрактовъ на вырубку лѣса лѣсопромышленнику нѣть никакой побудительной причины къ очисткѣ лѣсосѣкъ отъ вершинника, валежника и вѣтвей, такъ какъ такая очистка: 1) потребовала бы отъ него значительного количества работы лѣтомъ уже постѣ сплава лѣса, 2) заставила бы его держать лишнихъ 3—4 мѣсяца нѣкоторую часть рабочихъ и администраціи, 3) никакъ не диктуется его интересами: будеть ли на этой лѣсосѣкѣ пожаръ или нѣть, онъ свой лѣсъ вывезъ, сплавивъ, и дальнѣйшая участъ лѣсосѣкъ его мало трогаетъ. Естественно, что лѣсопромышленники при существующихъ условіяхъ никогда не чистятъ лѣсосѣкъ, а предпочитаютъ 2%-ный залогъ оставлять казнѣ, представляя ей трудъ по очисткѣ. Но и казна, изъ года въ годъ накопляя этотъ оставшійся въ ея пользу залогъ, никогда не производить очистки бывшихъ лѣсосѣкъ, ибо въ большинствѣ случаевъ такая очистка стоитъ гораздо больше того 2% обезпеченія, которое осталось на ея рукахъ.

1) По нѣкотор. район. фаутность достигаетъ 60%.

2) В. И. Денисовъ, Loc. cit., стр. 28—29.

При долгосрочныхъ контрактахъ отношение лѣсопромышленниковъ къ очисткѣ лѣсосѣкъ и противопожарнымъ мѣрамъ было бы совершенно иное. Каждому изъ нихъ было бы далеко не безразлично, будетъ или не будетъ лѣсной пожаръ въ предѣлахъ отведенной данному лѣсопромышленнику площи. Вѣдь определенный ежегодный платежъ казиѣ онъ все равно долженъ будетъ дѣлать, независимо отъ того, повредилъ ли пожаръ значительную часть лѣса или нетъ, сгорѣли или нетъ казармы для рабочихъ, склады, лѣсопильные заводы и проч. сооруженія, воздвигнутыя лѣсопромышленникомъ въ отведенной ему концессіи.

Установленіе долгосрочныхъ контрактовъ или концессіонной системы сдачи казенныхъ лѣсовъ на вырубку является единственнымъ средствомъ улучшить какъ грунтовыя дороги, такъ и славныя пути сообщенія, что, дѣля лѣса болѣе доступными и удешевляя его эксплоатацию, даетъ съ одной стороны—возможность расширить площадь эксплуатируемыхъ лѣсовъ, отчего сократится приводящіе въ отчаяніе лѣсное вѣдомство остатки отъ ежегодныхъ сѣмѣтныхъ назначений<sup>1)</sup>, а съ другой—создать на мѣстахъ лѣсообрабатывающую промышленность и увеличить таксу на лѣсные материалы.

Въ числѣ тормазовъ къ развитію сѣверной лѣсной промышленности едва ли не самое важное значеніе имѣеть отсутствіе на сѣверѣ благоустроенныхъ магистральныхъ путей сообщенія и плохое состояніе мѣстныхъ грунтовыхъ и славныхъ, къ обзору современнаго состоянія которыхъ мы и переходимъ теперь.

#### IV. Пути сообщенія на Сѣверѣ.

Сѣверная Россія покрыта сѣтью большихъ и малыхъ рѣкъ и рѣчекъ, которая при извѣстныхъ условіяхъ могли бы сыграть немалую роль въ дѣлѣ развитія лѣсной промышленности. Напомнимъ, что въ районѣ сѣверныхъ лѣсовъ проходятъ такія мощныя водныя артеріи, какъ Сѣверная Двина (672 вер.), которая вмѣстѣ со своими многочисленными притоками<sup>2)</sup> охватываетъ область въ 320—340 тыс. кв. верстъ, изъ коихъ удобная

1) «Небходимы единственные продажи большихъ количествъ, чтобы покупатель, обеспеченный въ достаточной мѣрѣ, имѣлъ возможность провести дороги, расчистить рѣки, завести рабочихъ и лошадей, построить жилища и проч. Только при такихъ условіяхъ можно надѣяться, что въ лѣсничествахъ: Пошульскомъ, Вычегодскомъ и Уфлагскомъ не останется непроданнымъ 55—78%, а по всей Вологодской губ.—24,5%».(Министерство лѣсопромышленниковъ Е. Шергольда, В. Суркова, В. Гувелякина и Г. Ульсенъ). См. Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 111.

2) Пинга—400 вер., Вага—470 вер., Сухона—525 вер., Вычегда—1.035 вер.

лѣсная площадь составляетъ болѣе 200 тыс. кв. верстъ, Печора (2.000 верстъ), Мезень (765 вер.), Онега (380 вер.) и др. Такое обиліе судоходныхъ водныхъ путей могло бы до извѣстной степени сыграть роль желѣзнодорожныхъ магистралей къ экспортнымъ центрамъ. Да и въ действительности мы видимъ, что всѣ экспортные центры помышляются въ устьяхъ главныхъ водныхъ артерій края, что послѣднія—иными словами—выполняютъ роль водныхъ магистралей къ экспортнымъ центрамъ. Къ сожалѣнію, роль эта выполняется ими крайне скверно, причемъ это обусловливается двоякаго рода причинами: естественными и искусственными.

Суровыя климатическія условія нашего Сѣвера крайне удлиняютъ время ледостава сѣверныхъ рѣкъ, сокращая тѣмъ навигаціонный ихъ періодъ. Такъ періодъ ледостава опредѣляется:

Для Сѣв. Двины (у Архангельска). въ 188 дней.

“ Вычегды (у с. Пожега). . . . ” 179 ”

“ Печоры (у Савиноборскаго). : ” 186 ”

Такимъ образомъ главнѣйшія рѣки Сѣвера болѣе полугода (а если принять время осенняго и весенняго ледохода, то и значительно болѣе) скованы льдомъ и совершенно недоступны ни для сиала, ни тѣмъ болѣе—для судоходства. Въ силу уже этого фактора (краткость навигаціоннаго періода) сѣверная рѣка, по своимъ размѣрамъ могущая быть приравненными къ магистральнымъ воднымъ артеріямъ, мало могутъ содѣйствовать возникновенію древообрабатывающей промышленности по ихъ берегамъ, тому приближенію лѣсопильныхъ заводовъ къ сырью, которое является первымъ шагомъ къ болѣе правильной эксплоатациіи лѣсовъ. Всякій заводъ, возникнувшій на берегу одной изъ этихъ рѣкъ, и въ расчетѣ на получение по рѣкѣ сырья и на отправку по ней же своихъ издѣлій, будетъ поставленъ въ невыгодныя условія: онъ или долженъ бездѣйствовать полгода и больше, когда опять отрѣзанъ отъ районовъ сырья и сбыта, или долженъ мириться съ значительными затратами капитала, который полгода будетъ лежать, не принося дохода. Та и другая перспектива не можетъ прельщать лѣсопромышленниковъ, и мы видимъ, дѣйствительно, что лѣсопильные заводы нашего сѣвера концентрируются въ экспортныхъ центрахъ, а вовсе не въ мѣстахъ произрастанія сырья. Такъ, напр., изъ 37 лѣсопильныхъ заводовъ Архангельской губ.—въ Архангельскѣ находится 20, въ гор. Мезени—2, въ гор. Онегѣ—3, въ западныхъ портахъ Бѣлаго моря—9, въ гор. Колѣ—1 и въ Устьѣ Печоры—1, т. е. всѣ заводы находятся въ экспортныхъ центрахъ, въ сотняхъ и тысячахъ верстъ отъ произрастанія сырья, за исключеніемъ одного только завода въ Пинегѣ.

По кромѣ указанной выше краткости навигаціоннаго пе-  
ріода по сѣвернымъ рѣкамъ, слѣдуетъ имѣть еще въ виду, что  
далеко не весь навигаціонный періодъ рѣки эти доступны судо-  
ходству. Быстро нарастающій, но и быстро сбывающій весенній  
паводокъ къ серединѣ лѣта оставляетъ настолько обмелѣвшій  
фарватеръ, что въ это время „движеніе паровыхъ и баржевыхъ  
судовъ или производится съ пересадками и перегрузками, или  
совсѣмъ прекращается<sup>1)</sup>, особенно въ засушливые годы. Эта  
мелководность еще болѣе сокращаетъ и безъ того короткій нави-  
гационный періодъ сѣверныхъ рѣкъ. Но разъ вывозка издѣлій  
къ порту, которая можетъ производиться только въ баржахъ,  
представляется почти невозможной въ теченіе  $\frac{3}{4}$  года, то есте-  
ственno, что лѣсопромышленникамъ ничего не остается, какъ  
устраивать свои лѣсопильные заводы въ портахъ, а сырье до-  
ставлять туда розсыпью и въ плотахъ, ибо „по мѣстнымъ усло-  
віямъ въ настоящее время доставка сырья въ годиѣ по боль-  
шой части“<sup>2)</sup>. Естественныя историческія условія Сѣвера таковы,  
что рѣкамъ не сужено здѣсь играть роль водныхъ магистра-  
лей, а даже крупная „судоходная“ рѣка служить пока для цѣ-  
лой лѣсопромышленности только въ качествѣ сплавныхъ путей;  
также такой отдаленный отъ Архангельска притокъ Сѣверной  
Двины, какъ рѣка Вычегда, на своеемъ протяженіи — 1.035 верстъ,  
обслуживающей громадные лѣсные районы Удорскаго края и  
Усть-Сысольскаго уѣзда, не вызвалъ до сихъ поръ къ жизни ни  
одного целлюлоднаго или лѣсопильного завода, исключительно  
благодаря неустройству этой рѣки въ судоходномъ отношеніи<sup>3)</sup>.  
Нолагаемъ, что утвержденіе будто „замѣна рельсоваго пути вод-  
нымъ путемъ, работающимъ половину операционнаго года, воз-  
можна была бы<sup>4)</sup> лишь при условіи полнаго обслѣдованія этихъ  
рѣкъ, урегулированія ихъ руселъ и, вообще, приспособленія къ  
безпрепятственному судоходству въ теченіе всего навигаціоннаго  
періода“<sup>5)</sup> — звучитъ большимъ оптимизмомъ: путь, закрытый въ  
течениe болѣе полугода, ни при какихъ обстоятельствахъ и  
улучшенияхъ не можетъ замѣнить функционирующей круглый  
годъ — рельсовый путь.

По если сѣверныя рѣки въ силу слишкомъ длительнаго  
ледостава никогда не смогутъ быть благоустроеными магистраль-  
ными артеріями для подвоза лѣсныхъ издѣлій и интенсивно при-  
влечь къ своимъ берегамъ древообрабатывающіе и древообдѣ-

1) Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 65.

2) Тамъ же, стр. 111.

3) Тамъ же, стр. 66.

4) Курсивъ нашъ.

5) Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 66.

лочные заводы, то въ качествѣ подъѣздныхъ—такъ сказать—водныхъ путей имъ суждено играть крупную роль. Къ сожалѣнію, и эти пути поражаютъ своей неблагоустроеннostью. Большинство небольшихъ рѣкъ и рѣчекъ Вологодской и Архангельской губерній, вполнѣ могущихъ выполнять для лѣса роль такихъ подъѣздныхъ путей,—вполнѣ предоставлены самимъ себѣ. Протекая среди значительныхъ лѣсныхъ пространствъ, они вѣками захламошивались вѣтроваломъ и валежникомъ, которые образовали здесь мѣстами многоярусные завалы въ десятки и сотни сажень длиной. Никто не думалъ и не думаетъ о спрятаніи ихъ извилистости, хотя бы самыми примитивными работами. Безчисленные пороги, мешающіе затрудняютъ сплавъ поnimъ лѣса. Послѣдний возможенъ здѣсь лишь „въ весеніе, весьма короткое время, когда при разливѣ рѣкъ и подъемѣ воды представляется возможность непродолжительного сплава. „По такимъ рѣкамъ и рѣчкамъ сплавъ производится разсыпью. Такой способъ въгонки лѣса неудобенъ и требуетъ большихъ затратъ. При этомъ вслѣдствіе засоренности и извилистости, некоторые рѣки не несутъ, въ короткое весеніе время, всего заготовленного и сплавляемаго лѣса“<sup>1)</sup>). Между тѣмъ обѣ улучшениія сплавныхъ условій безконечнаго количества лѣсныхъ рѣчекъ—никто не заботится: лѣсопромышленники—вслѣдствіе краткосрочности лѣсныхъ заготовокъ и неувѣренности въ дальнѣйшихъ ихъ работахъ на тѣхъ же рѣчныхъ системахъ—не могутъ расчитывать окупить произведенныя затраты, лѣсное вѣдомство—по неизвѣстнымъ причинамъ—не затрачиваетъ ничего на улучшеніе сплавныхъ путей. Нельзя же въ самомъ дѣлѣ придавать какое-нибудь серьезное значеніе такимъ расходамъ казны „этого владѣльца десятковъ миллиоповъ десятинъ лѣсовъ въ Архангельской и Вологодской губерніяхъ, какъ инженерѣдующія ея расходы на улучшеніе и расчистку рѣчекъ въ этихъ двухъ губерніяхъ, какъ слѣдующія: въ 1909 году—115 руб., въ 1910 году—1.824 руб.<sup>2)</sup>). Лѣсное управление на работы, на расчистку рѣкъ на весь просторъ Россіи отпустило за 1907—1910 годы, всего на всѣго 60 тыс. Если что-нибудь въ этомъ отношеніи и сдѣлали, то исключительно лѣсопромышленники, а между тѣмъ казна очень и очень заинтересована въ улучшении сплавныхъ путей. Вѣдь путемъ самыхъ незначительныхъ затратъ на расчистку и спрямленіе мелкихъ сплавныхъ рѣчекъ казна дала бы возможность во многихъ случаяхъ сплавлять мелкие лѣсные материалы не только разсыпью, что значительно увеличиваетъ рас-

<sup>1)</sup> Лѣса сѣвера и ихъ главнейшая нужды, стр. 83.

<sup>2)</sup> Тамъ же, стр. 82.

ходы по сплаву и потерѣ материа́ловъ, но и плитками. Всякое же облегчение сплава—усиливаетъ спросъ на лѣсные материа́лы, а всякое его уಡешевлениe—увеличиваетъ стоимость лѣса на кореніо.

Улучшениe сплавиxъ путей особенно важно для сплава и эксплоатациi мелкихъ сортиментовъ подѣлочного лѣса (шиалы, балансы, пробы и т. п.), которые невозможно сплавлять розсыпью, а необходимо плотить хотя бы въ небольшие плотики (плитки). Необходимо помнить, что эти сортименты обычно загото-вляются по одному и тѣмъ же рѣчнымъ системамъ иѣсколькими лицами, при чёмъ каждый предприниматель заготовляетъ опре-дѣленный продуктъ определенныхъ размѣровъ, а иногда и на-рядъ. Сплавляя этотъ лѣсъ розсыпью, создается для владѣльцевъ полная невозможность разобраться въ записяхъ въ принадлеж-ности данныхъ материа́ловъ той или иной фирмѣ. Нельзя поэтому не удивляться тому, что „сплавные пути Сѣвера до послѣдняго времени находились виѣ среды хозяйственной дѣятельности мѣст-наго лѣсовладѣльца казеннаго лѣсного вѣдомства“<sup>1)</sup>.

Не менѣе безотрадную картину представляютъ грунтовыя дороги. Общее протяженіе трактовъ въ Архангельской губ. составляетъ 2 720 верстъ или менѣе 0.004 версты на 1 кв. вер-сту площади губернii<sup>2)</sup>. Проселочныхъ же дорогъ сравнительно съ потребностью въ нихъ еще уеньше и состояніе ихъ прямо таки убийственное, и до 1906 г. „проселочные дороги, проходящія по казеннымъ землямъ, казиою вовсе не ремонтировались и не поддерживались; въ иѣкоторыхъ случаяхъ ремонтъ ихъ производился крестьянами при пособіи отъ лѣсного вѣдомства лишь безплатнымъ отпускомъ лѣса, но ремонтъ этотъ не былъ удовлетворителенъ; большую же частью проселочные дороги вовсе не ремонтировались, вслѣдствіе чего пришли въ совершенно невозможное состояніе“<sup>3)</sup>. Насколько слабо оборудованъ нашъ Сѣверъ грунтовыми дорогами видно, хستя бы, изъ того, что 45 волостныхъ правлений Архангельской губ. изъ общаго ихъ числа по губернii въ 121 или 37, находятся и по настоящему время *внѣ какихъ бы то ни было грунтовыхъ дорогъ*.—

Виолиѣ понятнымъ является то вниманіе, которое обратилъ Государственный Совѣтъ на вопиющее *бездорожье* нашего Сѣвера и опредѣленно высказался за упорядоченіе дорожно-сплавнаго дѣла. Лѣсное вѣдомство спѣшно приступило къ обслѣдованию наиболѣе настоятельныхъ въ этомъ отношеніи работъ, намѣтивъ

1) Тамъ же, стр. 84.

2) Е. Ф. Давыдовъ, стр. 80.

3) Лѣса сѣвера и ихъ главн. нужды, стр. 84—85.

планъ ихъ и смету, предполагая работы первой очереди завершить къ 1917 году. Война номѣщала выполнить этотъ планъ. Составленная вѣдомствомъ смета интересна однако, какъ показатель размѣра однихъ только *первоочередныхъ* работъ въ этомъ направлениі. По сметѣ расходъ на нихъ опредѣлялся слѣдующими цифрами:

	Грунтовые дороги.	Сплавные пути.
Въ Архангельской губ.	538 тыс. руб.	236 тыс. руб.
„ Вологодской губ. .	587 „ „	98 „ „

Насколько выгодны могутъ быть для самой казны эти траты явствуетъ изъ слѣдующаго расчета Лѣсного Департамента:<sup>1)</sup> „Если судить по существующему отпуску (до 1.200.000 иловочныхъ бровенъ и до 100.000 куб. саж. дровъ, балансовъ и т. п. матеріаловъ), положивъ повышеніе корневой стоимости одного бревна на 5 коп. и одной куб. саж. дровъ или балансовъ—на 20 коп., то доходъ долженъ повышаться ежегодно по одной этой (Вологодской) губерніи до 80 тыс. руб. *Не считая выхода отъ увеличенія эксплоатации*“.

Если такъ плохо обстоитъ дѣло съ грунтовыми дорогами и сплавными рѣками, то еще хуже оно съ желѣзодорожной сѣтью. Въ предѣлахъ Архангельской и Вологодской губерній на пространствѣ въ одинъ миллионъ квадратныхъ верстъ имѣется три линіи: Вологда—Архангельская—595 вер., Вятка—Котласская—354 вер. и Сѣверная—100 вер., а всего—1049 вер. рельсовыхъ путей. Иными словами, здѣсь на 1 кв. версту площади приходится менѣе 0,001 вер. желѣзныхъ дорогъ, между тѣмъ въ Финляндіи на 1 версту площади приходится 0,01 вер. рельсовыхъ путей, въ Швеціи—0,02 вер.. Мы видимъ такимъ образомъ, чрезвычайно малую абсолютно и относительно обслуженность нашего Сѣвера желѣзными дорогами, при чемъ и самое расположение существующихъ желѣзныхъ дорогъ на западной и южной границѣ сѣверныхъ лѣсовъ крайне невыгодно для лѣсного хозяйства. Послѣднее на площади свыше 300 тыс. верстъ совершенно лишено какой бы то ни было связи съ общемиерской сѣтью желѣзныхъ дорогъ.

Межу тѣмъ значеніе желѣзныхъ дорогъ для лѣсного хозяйства громадно, какъ показываетъ опытъ Швеціи. Роль его сводится прежде всего къ возможности использовать сырье для обработки на мѣстахъ, къ отправкѣ на экспортные центры уже готовыхъ товаровъ, къ использованію производительности

<sup>1)</sup> Смета Лѣсного Департамента на 1912 года, стр. 35.

заводовъ въ течеиѣ круглаго года, что уменьшаетъ мертвай капиталъ—абсолютно, накладные расходы—относительно. Безпрерывность желѣзнодорожнаго сообщенія является необходимымъ условіемъ для децентрализаціи лѣсной промышленности—съ одной стороны и для ея интенсификаціи—съ другой.. Въ Швеціи „по всей территоріи страны вблизи желѣзнодорожныхъ пунктовъ открывались лѣсопильные заводы и заводы древесно-бумажной массы, эксплоатирующіе лѣса при условіи доставки его на небольшое разстояніе дреvoобрабатывающихъ заведеній“ бросается въ глаза ихъ разбросанность по странѣ, тогда какъ наши сѣверные лѣсопильные заводы почти всѣ сосредоточены въ самыхъ рѣнкахъ экспорта..... Какъ общее правило можно считать, что дреvoобрабатывающая промышленность должна прийти на мѣсто произрастанія сырья и только тогда можно быть увѣреннымъ, что она используетъ это сырье въ полной мѣрѣ<sup>1)</sup>. Пока нѣтъ рельсовой сѣти, соединяющей мѣсто произрастанія сырья, и желательной его переработки съ портами, до тѣхъ поръ къ лѣсной промышленности не можетъ быть примѣненъ въ полной мѣрѣ общий экономической законъ, что транспортъ фабриката выгоднѣ транспорта сырья и здѣсь приложенъ нерѣдко другой законъ, формулированный Е. Шергольдомъ, А. Сурковымъ, В. Гувелякинымъ и М. Ульсеномъ, словами: „по мѣстнымъ условіямъ въ настоящее время доставка сырья выпадаетъ по большей части“, <sup>2)</sup> нежели переработка на мѣстѣ и доставка уже готовыхъ издѣлій.

Настоятельная необходимость въ интересахъ лѣсного дѣла и использованія лѣсныхъ богатствъ Сѣвера въ проведеніи ряда желѣзодорожныхъ линій на сѣверѣ Россіи—получила всеобщее признаніе. Въ „Журналѣ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ“ <sup>3)</sup> мы читали мнѣніе представителя лѣсного вѣдомства Д. Д. Назарова, что „одно изъ самыхъ неоспоримыхъ положеній лѣсной статистики гласитъ, что только въ тѣхъ странахъ, которыя достаточно оборудованы желѣзнодорожной сѣтью, использование дреvesины въ лѣсахъ идетъ полнымъ порядкомъ и что параллельно съ увеличеніемъ этого оборудования увеличивается и использование лѣсовъ“. По этому пути шло дѣло въ Швеціи, въ Австро-Венгрии, въ Канадѣ и Сѣв. Америкѣ; съ увеличеніемъ желѣзнодорожной сѣти идетъ ростъ использования дреvesины..... Какъ общее правило слѣдуетъ признать, что дреvo-

<sup>1)</sup> Казенное лѣсное хозяйство и т. д., стр. 62.

<sup>2)</sup> Тамъ же, стр. 111.

<sup>3)</sup> Журналъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о сооруженіи Объ-Урало-Бѣломорской, Камо-Печорской и Котласъ-Архангельской желѣзныхъ дорогъ, стр. 48—49.

обрабатывающая промышленность должна прийти на места производствания сырья и только тогда можно будет говорить о полномъ использованіи древесины. А это въ свою очередь возможно лишь при наличности желѣзнодорожной сѣти, которая пересѣкла бы водные магистрали, давая возможность въ узлахъ пресѣченія перехватывать сырье, при сравнительно небольшой стоимости его доставки, и разработанный товаръ пересыпать къ портамъ по желѣзной дорогѣ“.

„Особое Междувѣдомственное Совѣщаніе, подъ предсѣдательствомъ товарища министра путей сообщенія И. Н. Борисова, также пришло къ единодушному заключенію о необходимости для использования лѣсныхъ богатствъ—успленного желѣзно-дорожного строительства, при чмъ намѣтило къ сооруженію въ первую очередь Бѣломорской жел. дор. протяженіемъ въ 1500 вер. и Котлассь—Сороки, протяженіемъ въ 720 вер. Въ своемъ решеніи Особое Совѣщаніе исходило изъ слѣдующаго соображенія: <sup>1)</sup> „Слабое использование всѣхъ богатѣйшихъ пространствъ лѣсовъ, которые у насъ имѣются на сѣверѣ, составляетъ огромный недочетъ нашего государственного хозяйства. Измѣнить такое ненормальное положеніе окажется возможнымъ лишь съ проведениемъ на сѣверѣ рельсовыхъ путей, вслѣдъ за которыми явится и капиталъ и трудъ для производства новыхъ цѣнностей и реализаціи богатствъ края. Теперь больше, чѣмъ когда-либо, слѣдуетъ заботиться о сооруженіи лѣсовозныхъ магистралей, такъ какъ, въ силу создавшейся политической и экономической коньюнктуры, усиливается торговое сношеніе съ Англіей и рынки сбыта для всякихъ сортовъ строительныхъ материаловъ будутъ безразлично обеспечены съ окончаниемъ военныхъ дѣйствій, когда во всѣхъ государствахъ западной Европы слѣдуетъ ожидать небывалаго до сихъ поръ строительства. Усиленный сбытъ лѣса также будетъ содѣйствовать улучшеніе нашего торговаго баланса и составить немаловажный источникъ дохода для государственного казначейства. Объ этомъ особенно приходится заботиться въ виду роста государственного долга и платежей по нему преимущественно заграницу“.—

Мы видимъ такимъ образомъ, что главными тормазами для развитія лѣсной промышленности на Сѣверѣ является:

1. Неправильности казеннаго лѣсного хозяйства, какъ то: малый отпускъ лѣса, высота и неравномерность таксъ, ихъ несогласованность со стоимостью эксплоатации и съ цѣнами на лѣсные материалы на различныхъ рынкахъ, плохое изслѣдованіе

<sup>1)</sup> Сводный журналъ особаго Междувѣдомственного Совѣщанія по выработкѣ плана желѣзно-дорожного строительства на предстоящее пятилѣтіе 1917—1922 г.г., стр. 20—21.

лѣсовъ, позднее обѣявленіе о торгахъ, позднѣе торги, краткость срока для вырубки лѣсосѣкъ, отсутствіе долгосрочныхъ контрактовъ и проч.

2. Сѣверное бездорожье, а именно: краткій навигаціонный періодъ и неблагоустроенность рѣчныхъ магистралей, полное препереженіе къ мелкимъ сплавнымъ рѣчкамъ и къ ихъ улучшеніямъ для сплава, недостаточное развитіе грунтовыхъ дорогъ, отсутствіе желѣзнодорожныхъ магистралей.

Къ этимъ основнымъ причинамъ слабаго использованія сѣверныхъ лѣсныхъ богатствъ, необходимо еще добавить менѣе яркія, но не менѣе существенныя, какъ-то:

1. Безлюдіе края, благодаря которому здѣсь съ одной стороны трудно найти достаточный кадръ рабочихъ рукъ для широкаго развитія лѣсорубочнаго промысла до использованія ежегоднаго прироста древесины, а съ другой—приходится оплачивать трудъ по чрезмѣрно высокой цѣнѣ.

2. Недостаточная наличность рабочаго скота, также въ значительной мѣрѣ затрудняющая широкое использование лѣсныхъ богатствъ, и обусловливающаяся малымъ фондомъ въ краѣ культурныхъ земель, такъ, напр., луговой фондъ не превышаетъ въ Сѣверномъ таежномъ районѣ Архангельской и Вологодской губ.— $3,7\%$ , пахотный— $1,3\%$ <sup>1)</sup>.

Чтобы правильно выяснить значеніе оборудованія Сѣвера рельсовыми путями для развитія лѣсного хозяйства, намъ казалось необходимымъ остановиться въ самыхъ общихъ чертахъ на *всей совокупности* тѣхъ тормазовъ, которые развитіе это встрѣчаетъ на своемъ пути. Вѣдь если глубоко правильная мысль, высказанная въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, что „говорить о полномъ использованіи древесины . . . . . возможно лишь при наличности желѣзнодорожной сѣти“, то рельсовые пути не являются все той же панацеей, которая излечить наше лѣсполе хозяйство отъ всѣхъ многообразныхъ его недуговъ и выведеть его на путь дѣйствительно—лѣсного хозяйства, предназначенаго, казалось бы, играть крупную роль не только въ нашей народно-хозяйственной жизни, но и въ нашемъ государственномъ хозяйствѣ, въ состояніи нашихъ финансъ, въ благопріятномъ для насъ торговомъ балансѣ. Сѣверное желѣзнодорожное строительство можетъ послужить могучимъ толчкомъ къ переходу нашего лѣсного вѣдомства отъ хозяйства на

<sup>1)</sup> Проф. А. И. Скворцовъ, Хозяйственные районы Европейской Россіи.—Вып. 11, стр. 3. Въ Сѣверный таежный районъ проф. А. И. Скворцовъ включены слѣдующіе уѣзды: Архангельскій, Онежскій, Пинежскій, Холмогорскій и Шенкурскій, Архангельской губ. и Великоустюгскій, Вельскій, Никольскій, Сольвычегодскій, Тотемскій, Усть-Сысольскій и Яренскій, Вологодской губ.

перестой и валежникъ къ хозяйству на слѣлый и приспѣвающей лѣсь. Но само по себѣ оно недостаточно для того, чтобы дре-вообрабатывающая промышленность перешла на мѣсто произ-растанія сырья, чтобы положеніе, будто вывозъ издѣлій выгоднѣе вывоза сырья, перешло изъ теоріи въ дѣйствительность, чтобы лѣсопромышленники перестали основывать свое предпріятіе „на лучшихъ сортахъ, на самомъ чистомъ и круиномъ товарѣ, словомъ, на сливкахъ сырья“, чтобы мы приняли участіе въ міро-вомъ снабженіи древесной массой, которой „вслѣдствіе ея фа-брічнаго производства, удовлетворяющаго однообразнымъ тре-бованіямъ, въ большей мѣрѣ, чѣмъ и другимъ сортамъ древе-сины, примѣнно название мірового товара“. Какъ бы ни была пуста желѣзодорожная сѣть, но если казенное лѣсное хозяй-ство будетъ по прежнему дѣлать все для того, чтобы мѣшать развитію лѣсной промышленности, если оно не отрѣшиится отъ своей безхозяйственности, не забросить рутинные способы хо-зяйничанья, не пойдетъ на встрѣчу требовашемъ рынка, лѣсной и дре-вообрабатывающей промышленности, — рельсовая сѣть сстается безъ лѣсныхъ грузовъ, а лѣсные грузы, остающіеся безъ удобнаго и дешеваго транспорта. Въ этомъ отношеніи по-учителенъ примѣръ, приводимый въ Комиссіи о новыхъ желѣз-ныхъ дорогахъ, Вятка-Котласской жел. дор., „работающей уже 15 лѣтъ, но почти не имѣющей лѣсныхъ перевозокъ“ <sup>1)</sup>.

Въ настоящее время Особое Междувѣдомственное Совѣщаніе поставило на очередь два проекта желѣзныхъ дорогъ на Сѣверѣ: Бѣломорской во всемъ ея объемѣ и Котлась—Сороки, составляющую, въ сущности говоря, западную оконечность въ 720 верстъ общей желѣзодорожной магистрали Обь—Котлась—Со-роки или даже, какъ ее разматривало Совѣщаніе, Сороки—Кот-лась—Самаровское—Томскъ. Такимъ образомъ, размотрѣвъ эти двѣ громадныя магистрали, Особое Междувѣдомственное Совѣ-щаніе пришло къ слѣдующему заключенію:

1. „Признать желательнымъ сооруженіе въ первую очередь линіи, идущей по трассѣ Обь—Бѣломорской жел. дор. съ выхо-домъ ея къ Архангельску. 2.—Признать также желательнымъ сооруженіе въ первую очередь линіи отъ Котласа до Сороки, какъ дающій выходъ Сибирскимъ грузамъ къ Мурману и въ то же время обслуживающей лѣсные районы Сѣвернаго края“ <sup>2)</sup>). При этомъ Особое Междувѣдомственное Совѣщаніе полагаетъ, что „проектируемыми дорогами также имѣется въ виду устано-вить соединеніе по кратчайшему направлению между Сибирию,

<sup>1)</sup> Журналъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, стр. 65.

<sup>2)</sup> Сводный журналъ о засѣданіи Особаго Междувѣдомственнаго Совѣщанія, стр. 21.

съ одной стороны, и портами Бѣлаго моря—съ другой“, что „такое соединеніе дастъ возможность вывозить къ Архангельску большіе заиасы сибирскаго хлѣба и другихъ продуктовъ сельскаго хозяйства“. Если главная цѣнность этихъ линій опредѣляется „съ точки зрењія соотвѣтствія ихъ нуждамъ желѣзнодорожнаго транспорта между Сибирью и портами Бѣлаго и Балтийскаго морей, такъ и главнымъ образомъ со стороны ихъ значенія для обслуживанія лѣсныхъ богатствъ сѣвернаго края“<sup>1)</sup>), то остается совершенно непонятнымъ, почему Совѣщаніе пришло къ заключенію о желательности въ первую очередь сооруженія Обь—Бѣломорской жел. дор. во всемъ ея цѣломъ (1.500 вер.), а линію на Сороки довести въ первую очередь только до Котласа, т. е. до такого пункта, чтобы она ни въ коемъ случаѣ не могла выполнять основной транзитной задачи этихъ линій—„желѣзопорожный транспортъ между Сибирью и портами Бѣлаго и Балтийскаго морей“.

Намъ кажется, что есть только два реальныхъ проекта „соединенія по кратчайшему направлению между Сибирью—съ одной стороны и портами Бѣлаго моря (и Ледовитаго океана)—съ другой“, а именно проектъ линіи Обь—Бѣломорской и проектъ линіи Обь—Котлассь—Сороки, которыя можно разматривать, какъ единую магистраль Обь—Котлассь—Сороки. Только сравнивая эти двѣ линіи можно говорить о двухъ болѣе или менѣе соизмѣрныхъ величинахъ, преслѣдующихъ общія цѣли (выходъ сибирскихъ грузовъ къ сѣвернымъ портамъ и обслуживаніе лѣсныхъ богатствъ сѣвернаго края), только въ этихъ рамкахъ и предѣлахъ можно сравнивать обѣ линіи, говорить о преимуществахъ того или иного варианта, обѣ очередности ихъ исполненія.

Едва ли возможно допустить, что обѣ линіи будутъ сооружаться единовременно. Это было бы, можетъ быть, и желательно съ точки зрењія использованія лѣсныхъ богатствъ Сѣвера, но это было бы уже слишкомъ щедрымъ расходованіемъ средствъ при томъ обиліи желѣзодорожныхъ работъ, которыя настоятельно требуютъ своего скорѣйшаго выполненія и которыхъ ждутъ дремлющія богатства Россіи. Поэтому, не отрицая желательность сооруженія въ цѣломъ или въ той или иной части обѣихъ этихъ линій, намъ представляется необходимымъ сравнить, которая изъ двухъ указанныхъ линій и въ какой части требуется болѣе настоятельно какъ съ точки зрењія нуждъ транзита сибирскихъ грузовъ къ сѣвернымъ портамъ, такъ и съ точки зрењія болѣе правильного и полнаго использованія лѣсныхъ богатствъ Сѣвера.

1) Тамъ же, стр. 21.

## V. Лѣсныя богатства въ районахъ съверныхъ линій.

Мы знаемъ уже, что по экспортнымъ центрамъ, соотвѣтствующимъ и рѣчнымъ бассейнамъ, лѣса Съвера Европейской Россіи распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Название экспортныхъ лѣсныхъ центровъ.	Лѣсная площадь.	
	Въ тысяч. десят.	Въ процент.
Гор. Архангельскъ . . . . .	20.185,0	35,2
„ Мезень. . . . .	10.216,9	17,8
„ Онега . . . . .	1.991,7	3,5
Устье р. Печоры. . . . .	14.282,3	24,8
Западные порты Бѣлаго моря . . .	6.428,7	11,2
Гор. Кола . . . . .	1.043,0	1,8
Петроградскій и Волжскій рынокъ. .	3.257,0	5,7
Итого. . . . .	57.404,6	100,0

Изъ этой таблицы видно, что наибольшая лѣсная площадь расположена въ бассейнѣ Съверной Двины, тяготѣющей къ Архангельску, а именно 35,2% всей казенной лѣсной площади, затѣмъ слѣдуютъ: бассейнъ р. Печоры—24,8%, р. Мезени—17,8%, мелкихъ рѣкъ, тяготѣющихъ къ западнымъ портамъ Бѣлаго моря,—11,2%, въ бассейнахъ тяготѣющихъ къ Петроградскому и Волжскому рынку—5,7%. въ бассейнѣ р. Онеги—3,5% и. наконецъ, въ бассейнахъ съверныхъ рѣкъ, тяготѣющихъ къ Колѣ—1,8%. Лѣсная площадь ничего не говорить, однако, намъ о богатствѣ лѣсомъ того или иного бассейна, такъ какъ лѣсная площадь по

возрасту, качеству и пустотѣ лѣсонасажденій разнообразится до безконечности. Единственнымъ критеріемъ цѣнности лѣсонасажденій по тѣмъ или инымъ бассейнамъ можетъ дать материалъ того изслѣдованія лѣсовъ, неточность которого была освѣщена уже нами выше. Но какъ ни „заглазно-глазомърно“ произведено было изслѣдованіе сѣверныхъ лѣсовъ, все же приходится для знакомства съ лѣсами пользоваться его результатами, такъ какъ это съ одной стороны—единственный материалъ, а съ другой—при всей своей абсолютной неточности онъ относительно, при сравненіи его результатовъ по отдельнымъ бассейнамъ, грѣшить уже въ гораздо меньшей степени искаженіями дѣйствительности.

По приведеннымъ выше районамъ тяготѣнія, соотвѣтствующимъ, какъ мы отмѣтили выше, и опредѣленнымъ бассейнамъ, изслѣдованіе шло далеко неравномѣрно: въ бассейнѣ рѣкъ, тяготѣющихъ къ Петрограду и Волжскимъ портамъ, изслѣдованная площадь составляетъ 93%, всей лѣсной площади, въ бассейнѣ Сѣв. Двины (Архангельскъ) 90%, въ бассейнѣ Онеги—42%, въ бассейнѣ Мезени—25%, въ бассейнѣ Нечоры—14%, въ бассейнѣ рѣкъ, тяготѣющихъ къ западнымъ Бѣломорскимъ portамъ,—12% и, наконецъ, тяготѣющихъ къ г. Колѣ—9%. Тамъ, гдѣ еще не производилось сплошного изслѣдованія и гдѣ процентъ изслѣдованныхъ лѣсовъ незначителенъ, изслѣдованіе распространялось преимущественно на болѣе цѣнныя лѣсонасажденія. Въ силу этого изслѣдованіе Кольскихъ или Западно-Бѣломорскихъ лѣсовъ даетъ преувеличенные результаты, преувеличенніе, конечно, относительно. Это необходимо имѣть въ виду при анализѣ результатовъ изслѣдованія лѣсовъ по бассейнамъ.

Что же говорять намъ результаты этого изслѣдованія? При изслѣдованії лѣсныхъ площадей, послѣднія дѣлились на два типа: *непригодныя къ возвращенію пиловочнаю лѣсу* и пригодныя, при чмъ *пригодныя* площади подраздѣлялись на 4 группы, а именно:

I группа, куда относятся насажденія, въ которыхъ не было въ моментъ изслѣдованія деревьевъ пиловочнаго размѣра;

II группа, куда относятся площади, гдѣ преимущественно встрѣчаются деревья низшихъ размѣровъ, имѣющихъ сбыть;

III группа, съ площадями, гдѣ преимущественно встрѣчаются деревья, имѣющія высшій размѣръ сбыта;

IV группа, площади съ сильнымъ преобладаніемъ деревьевъ высшаго размѣра.

По даннымъ изслѣдованія лѣсовъ, распределеніе перечи-

сленныхъ группъ лѣсонасажденій и занимаемой ими площади по бассейнамъ можетъ быть сведено въ слѣдующую таблицу:

№ бас- сей- новъ по по- рядку.	Название бас- сейновъ.	Название рын- ковъ сбыта.	Площадь (въ тыс. дес.).				
			Общая изслѣдо- ванная.	Всего.	Въ томъ числѣ лѣсной.		
					Непри- годны къ пил. лѣсу	Изъ нихъ площа- ди.	I групп- па.
I	Сѣв.-Двинскій .	Архангельскъ .	20.722	17.958	7.827	5.648	4.483
II	Мезенскій . . .	Мезень . . . .	2.954	2.582	1.473	587	522
III	Онежскій . . .	Онega . . . .	1.138	878	389	127	362
IV	Зап.-Бѣломор- скій . . .	Западн. порты .	1.185	744	168	259	317
V	Печорскій . . .	Устье Печоры .	2.446	2.189	1.291	589	309
VI	Кольскій. . . .	Колы . . . .	146	94	66	6	22
Итого . . . .			28.591	24.445	11.214	7.216	6.015

Чтобы представить нагляднѣе цифры этой таблицы, мы три послѣднихъ графы дали ниже въ процентахъ къ общей изслѣдованной площасти. Тогда вышеприведенная таблица приметъ слѣдующій видъ:

№ бас- сей- новъ по порядку.	Название бассейновъ.	Площадь въ процентахъ къ всей изслѣдованной площасти.		
		Непригод- ная къ ро- щению пилово- чно лѣса.	I групп- па.	II—IV группы.
I	Сѣверо-Двинскій . . . . .	37,8	27,3	18,7
II	Мезенскій . . . . .	49,9	19,9	17,6
III	Онежскій. . . . .	34,2	11,2	31,8
IV	Зап.-Бѣломорскій . . . . .	14,2	21,9	26,7
V	Печорскій . . . . .	52,8	24,1	12,7
IV	Кольскій. . . . .	45,2	4,1	15,1
Итого. . .		39,2	25,2	21,1

Наличность площадей съ пиловочнымъ лѣсомъ—съ одной стороны и площадей, на которыхъ, если и неѣтъ теперь пиловочного лѣса, то онъ можетъ выращиваться,—съ другой служать признакомъ относительной цѣнности различныхъ бассей-

новъ (независимо оть общей ихъ площади) въ лѣсохозяйственномъ отношеніи. Ниже мы приводимъ бассейны съ указаніемъ ихъ относительной лѣсохозяйственной цѣнности по обоимъ этимъ признакамъ:

Ихъ лѣсохозяйственная цѣнность:

Название бассейновъ.	По распростране- нию насажденій	По распростране- нию насажденій
	I—IV гр.	II—IV гр.
Сѣв.-Двинскій . . . .	III	III
Мезенскій . . . . .	V	IV
Онежскій . . . . .	II	I
Зап.-Бѣломорскій . . .	I	II
Печорскій . . . . .	VI	VI
Кольскій . . . . .	IV	V

Въ засѣданіи Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ представители города Архангельска, отстаивая проектъ Бѣломорской жел. дор., указывали между прочимъ, что „съ постройкой дороги на мѣстахъ пересеченія его многочисленныхъ рѣкъ края—Мезени, Печоры и Оби съ ихъ многочисленными притоками—немедленно же возникнутъ лѣсопильные заводы“<sup>1)</sup>). Ту же точку зрения мы находимъ и у дѣлоизводства Комиссіи, которое говоритъ<sup>2)</sup> „богатѣйшіе лѣса бассейновъ Оби и Печоры съ *лучшимъ крупнымъ лѣсомъ*“. Умалчивая пока объ Оби, мы считали нужнымъ отмѣтить, что по распространенію „лучшихъ крупныхъ лѣсовъ“ Печора занимаетъ среди остальныхъ бассейновъ нашего Сѣвера—*послѣднее место*, а рѣка Мезень—*четвертое*. Если исходить изъ данныхъ изслѣдованія лѣсовъ и если считать, что на первое время главной задачей желѣзной дороги слѣдуетъ считать привлеченіе его къ мѣсту произрастанія сырья лѣсопильныхъ заводовъ, то мы должны считать, что ей надлежитъ идти тамъ, гдѣ относительно больше площадей съ *пиловочнымъ лѣсомъ*, т. е. прежде всего по бассейну Онеги, затѣмъ Западно-Бѣломорскимъ, и, наконецъ, Сѣверо-Двинскому; какъ разъ, слѣдовательно, тамъ, гдѣ Бѣломорская жел. дор. не проходитъ, но гдѣ проходить за то Обь-Котласъ-Сорокская линія.

Но посмотримъ, какое количество пиловочного лѣса допускаетъ къ ежегодному нормальному отпуску изслѣдованіе лѣсовъ

<sup>1)</sup> Журналъ Комиссіи о новыхъ жел. дорогахъ, стр. 35.

<sup>2)</sup> Тамъ же, стр. 19.

по перечисленнымъ бассейнамъ въ предѣлахъ изслѣдований ихъ части<sup>1</sup>).

Название бассейновъ.	Запасъ пиловочныхъ бревенъ.	Годичный отпускъ бревенъ.
Сѣверо-Двинскій . . . . .	108.200.727	1.503.838
Мезенскій . . . . .	8.908.111	148.468
Онежскій . . . . .	3.053.131	72.950
Западно-Бѣломорскій . . .	4.295.319	61.000
Печорскій . . . . .	3.555.308	45.320
Кольскій . . . . .	83.926	2.500
Итого. . . . .	128.096.522	1.834.076

На основаніи этихъ цифръ мы можемъ составить слѣдующую интересную таблицу *относительнаю* богатства пиловочными лѣсомъ изслѣдованныхъ частей различныхъ бассейновъ:

Название бассейновъ.	Запасъ пиловочного лѣса на 1 дес.		Годичный отпускъ на 1 дес.	
	Всей из- слѣдов. площади.	Площади группы.	Всей из- слѣдов. площади.	Площади группы.
Сѣв.-Двинскій . . . . .	5,2	24,1	0,07	0,34
Мезенскій . . . . .	3,0	17,0	0,05	0,28
Онежскій . . . . .	2,7	8,4	0,06	0,20
Зап.-Бѣломорскій . . . .	3,6	13,4	0,05	0,19
Печорскій . . . . .	1,5	11,5	0,02	0,15
Кольскій . . . . .	0,6	4,0	0,02	0,12

Установивъ такимъ образомъ условные коэффициенты лѣсистости отдельныхъ бассейновъ и запасовъ лѣса въ нихъ на десятину всей изслѣдованной площади, мы можемъ эти же коэффициенты условно примѣнять и къ отдельнымъ частямъ соотвѣтствующихъ бассейновъ, при чмъ мы должны сказать, что относительно примѣненіе этихъ коэффициентовъ даетъ тѣмъ болѣе преувеличенные результаты, чмъ менѣй процентъ лѣсной площади былъ изслѣдованъ, такъ какъ, повторяемъ, изслѣдованіе, при частичномъ его характерѣ, начиналось всегда съ

<sup>1)</sup> Цифры эти мы заимствуемъ изъ труда «Казенное лѣсное хозяйство и т. д.», стр. 30.

наиболѣе цѣнныхъ насажденій. Яркой иллюстраціей этому служатъ бассейны р. Печоры. Здѣсь по Инструкціи 1897 г., дополнительной инструкціей 1907 г., изслѣдовано было около 2 милл. дес. или 14% всей лѣсной площади, которое охватило Сидоровское и Верхне-Печорское лѣсничества<sup>1</sup>). „Остальное пространство Печорскихъ лѣсовъ площадью, за вычетомъ тундръ, около 18 милл. дес., изслѣдовалось чинами Печорской экспедиціи по особому методу, въ основу которого положена схема рѣкъ и изслѣдование 20-ти верстной полосы вдоль этихъ рѣкъ.... Всего экспедиціей изслѣдовано за 5 лѣтъ пространство въ 6.923.542 десятины<sup>2</sup>). Каковы же результаты обоихъ этихъ изслѣдований? При обслѣдованіи 2 милл. дес. ежегодный съ нихъ отпускъ пиловочного лѣса опредѣлялся въ 45.320 бревенъ; при изслѣдованіи же слѣдующихъ 7 милл. дес.—ежегодный возможный отпускъ пиловочного лѣса опредѣлялся съ нихъ уже въ 76.971 бревно<sup>3</sup>). Такимъ образомъ число ежегоднаго отпуска пиловочного лѣса опредѣлилось съ десятины обслѣдованной лѣсной площади:

Въ первомъ случаѣ . . . . . въ 0,02  
Во второмъ „ . . . . . „ 0,01

Иными словами при изслѣдованіи 14% площади Печорского бассейна средній ежегодный отпускъ пиловочного лѣса опредѣлялся съ десятины въ 0,02 бревна, а при изслѣдованіи 64%—въ 0,015 бревна, т. е. съ увеличеніемъ обслѣдованной площади относительные запасы и ежегодно допустимый отпускъ пиловочного лѣса съ десятины изслѣдованной лѣсной площади сокращается, такъ какъ изслѣдованіе переходитъ въ худшіе и худшіе районы.

Бѣломорская желѣзная дорога проходить въ среднемъ значительно сѣвернѣе Обь-Котлассь-Сорокской, и пересѣкаетъ бассейны р. Печоры (около Троицко-Печорского) и ея притока р. Ижмы (въ самыхъ верховьяхъ), притока Вычегды—р. Выми (въ верховьяхъ), рѣки Мезени (въ верховьяхъ), р. Пинеги (въ низовьяхъ), подходя въ Архангельскъ къ Бѣлому морю; Обь-Котлассь-Сорокская жел. дорога трассируется такъ, что пересѣкаетъ рѣку Печору у самыхъ ея верховий (Якшинская пристань), рѣку Вычегду у самаго Усть-Нема и Усть-Кулома, при чемъ однако линія, перейдя у послѣдняго пункта на лѣвый берегъ Вычегды, которымъ и путь, подходя къ этой рѣкѣ въ Усть-Сысольскѣ и Котлассѣ и пересѣкая ея притокъ Сысолу (въ

<sup>1)</sup> Краткій очеркъ лѣсовъ Печорского края, стр. 1.

<sup>2)</sup> Тамъ же.

<sup>3)</sup> Тамъ же, стр 31.

низовьяхъ); затѣмъ желѣзная дорога пересѣкаетъ Сѣверную Двину (у Котласа) и, слѣдя близъ указанной рѣки, пересѣкаетъ ея мощный лѣвобережный притокъ Вагу (въ низовьяхъ) и Емзу, далѣе она оставляетъ бассейнъ Сѣверной Двины и проходитъ по бассейну Онеги, которую пересѣкаетъ въ нижней трети течения, и, приближаясь къ берегу Бѣлого моря, пересѣкаетъ въ самыхъ низовьяхъ рядъ мелкихъ рѣкъ и рѣчекъ, впадающихъ въ послѣднее.

Уже бѣглый взглѣдъ на трассу обѣихъ проектируемыхъ линій даетъ основаніе отдать предпочтеніе линіи Обь-Котлasse-Сорокской передъ Обь-Печора-Бѣломорской.

Для лѣсной промышленности, какъ имѣющей дѣло съ дешевымъ и громоздкимъ товаромъ, первенствующее значеніе имѣть дешевый транспортъ, а таковымъ является прежде всего—водный. Лѣсопильные и деревообрабатывающіе заводы, которые могутъ и должны возникнуть на линіи желѣзной дороги, должны потреблять значительное количество сырья. Вспомнимъ, напримѣръ, что для полной работы лѣсопильной рамы нужно не менѣе 40 тысячъ бревенъ ежегодно<sup>1)</sup>.

Крупный лѣсопильный заводъ хотя бы на 6 рамъ потребуетъ ежегодно до 240 тыс. бревенъ, что составить 3 888 тыс. куб. фут. или столько же пудовъ лѣсныхъ материаловъ. Естественно, что для перевозки такого количества дешеваго сырья лучше всего использовать водный транспортъ, который для лѣса является почти болѣе удобнымъ, чѣмъ въ круглякахъ можетъ сплавляться въ плотахъ, т. е. самымъ дешевымъ способомъ изъ самаго дешеваго водного транспорта. Вотъ почему лѣсопильные заводы будутъ по преимуществу использовать лишь тѣ лѣса, которые расположены выше по течению рѣки и которые могутъ доставлять къ заводу бревна сплавомъ. Чѣмъ ниже, слѣдовательно, по рѣкѣ расположень лѣсопильный заводъ, тѣмъ большую лѣсеную площадь, при прочихъ равныхъ условіяхъ, онъ не можетъ использовать. А такъ какъ въ районѣ проектируемыхъ на Сибири линіи лѣсопильные заводы должны будутъ съ одной стороны возникать на линіи или ея вѣтви, чтобы иметь возможность круглый годъ отправлять свои издѣлія и получать

1) Нѣкоторые крупнѣйшии пиловочные заводы Финляндіи, какъ, напр., заводъ фирмы въ Бьернеборгѣ, оборудованные на 10 рамъ, распиливаютъ ежегодно отъ 900 тыс. до 1.000 тыс. шт. бревенъ, т. е. по 90—100 тыс. на раму. Но такъ какъ здѣсь на стандартъ пильного материала идетъ 33 бревна, то надо заключить, что средний размѣръ бревна не превосходить 10 куб. фут., между тѣмъ на нашемъ сѣверѣ низший размѣръ пиловочного лѣса равенъ 16,2 куб. фут. Отсюда производительность каждой рамы должна быть ниже чѣмъ въ Финляндіи. Во всякомъ случаѣ норма 640 тыс. бревенъ на раму и для нашего сѣвера нельзѧ считать преувеличенной, разъ въ лучшихъ заводахъ Финляндіи норма эта достигаетъ 900—1000 тыс. (В. В. Фаасъ) лѣса и лѣсная торговля Финляндіи «Отчетъ по командировкѣ 1912 года», стр. 117.

необходимое для ихъ рабочихъ продовольствіе, а съ другой стороны, они должны быть въ такихъ прирѣчныхъ пунктахъ, чтобы перехватывать въ значительной части ея бассейна идущій сплавомъ круглякъ, то естественно—тотъ варіантъ желѣзной дороги будетъ имѣть преимущество съ лѣсохозяйственной точки зре-вія, который приближается къ крупнымъ военнымъ артеріямъ по возможности въ нижней части ихъ теченія.

Пытаясь опредѣлить, какія лѣсничества могутъ быть въ предѣлахъ отдаленныхъ бассейновъ вовлечены въ сферу вліянія и тяготѣнія къ каждой изъ проектируемыхъ магистралей <sup>1)</sup>,— мы составили приложение № 2, итоговые цифры котораго све-дены нами въ нижеслѣдующую таблицу:

Б а с с е й н ы .	Районъ линії Бѣ- ломорской.		Районъ линії Обь- Котл.-Сорокской.	
	Число лѣсни- чествъ. (въ тыс. дес.).	Удобная лѣс- ная площа- дь	Число лѣсни- чествъ. (въ тыс. дес.).	Удобная лѣс- ная площа- дь
Оби. . . . .	1	10.000	1	10.100
Сѣверной Двины. . . . .	8	3.056	35	12.927
Нечоры. . . . .	1	763	1 <sup>2)</sup> )	763
Мезени. . . . .	4	4.647	—	—
Онеги. . . . .	—	—	5	795
Западно-Бѣломорской.	—	—	2	1.125
Всего.	14	18.566	44	25.710

Изъ цифръ этой таблицы, видимъ, что удобная лѣсная площадь, которая можетъ быть вовлечена въ сферу вліянія Бѣ-ломорской магистрали значительно меньше, чѣмъ та, на которую можетъ распространиться вліяніе Обь-Котлассь-Сорокской маги-стралы. Иными словами въ лѣсохозяйственномъ отношеніи районъ вліянія Бѣломорской желѣзной дороги на 7,1 милл. дес. или на 38,2%.—Въ дѣйствительности же слѣдуетъ сказать, что разница эта еще больше, такъ какъ мы включаемъ въ сферу вліянія Бѣломорской желѣзной дороги всю удобную лѣсную площа-дь Помоздинского лѣсничества, между тѣмъ проектируемая линія проходитъ, правда, по серединѣ этого лѣсничества, но какъ разъ по водораздѣльному плато между Вычегодскимъ и Ижемскимъ Черами, т. е. фактически не будетъ получать лѣса ни съ ниж-ней части лѣсничества, откуда лѣсъ будетъ по Вылу и Выче-

<sup>1)</sup> Мы рассматриваемъ линіи Обь—Котлассь и Котлассь—Сорокская, какъ одну маги-страль Обь—Котлассь—Сорока.

<sup>2)</sup> Мы относили въ сферу вліянія Троицкое лѣсничество, полагая что лѣсъ изъ него будетъ подаваться на линію по Камско-Печорской жел. дор.

годскому Черу и Вычегдѣ, ни съ сѣверной части, откуда ему есть только одинъ выходъ—на Печору черезъ Ижму. Такимъ образомъ, вліяніе дорогъ скажется не только на всемъ Помозинскомъ лѣсничествѣ, какъ мы принимаемъ, но не на большей его части, а распространится лишь на районъ гужевого индивиза непосредственно къ линіи, т. е. на площадь приблизительно въ 1.000 кв. верстъ или въ 100 тыс. дес. вмѣсто принятыхъ пами 975 тыс. дес. Вся сѣверная часть Койпарскаго лѣсничества (около 500 тыс. десятинъ), какъ неимѣющая сплавныхъ путей къ линіи Бѣломорской жсл. дор., также должна быть совершенно исключена изъ района ея вліянія. Если исключить только эти площади, но тогда сфера вліянія Бѣломорской линіи составить 17,1 милл. дес., т. е.—иными словами—сфера вліянія Обь-Котлассь-Сорокской магистрали будетъ больше сферы вліянія Бѣломорской на 8,6 милл. дес. или на 50,3%.

Бассейнъ рѣки Оби въ теченіе еще до ихъ лѣтъ не можетъ давать на проектируемую магистраль значительного количества лѣсныхъ грузовъ, такъ какъ пологое его побережье затрудняетъ эксплоатацию лѣса, которая, несомнѣнно, будетъ въ своемъ развитіи лишь медленно подвигаться съ запада на востокъ. Если исключить Обскій бассейнъ и ограничить лѣсохозяйственное влияніе желѣзной дороги только лѣсами Сѣвера Европейской Россіи (въ предѣлахъ Архангельской и Вологодской губерній), то площадь влиянія той и другой магистрали послѣ тѣхъ правокъ, которыхъ мы ввели выше, выразится слѣдующими цифрами.

## Б а с с е й н ы

Удобная лѣсная плошадь, входящая въ сферу вліянія (тыс. дес.)

Бѣломорской ж. д.      Обь-Котласск-Сорокской ж. д.

По бассейну	Печоры . . . . .	763	763
" "	Сев. Двины . . . .	2.531	12.927
" "	Мезени . . . . .	4.147	—
" "	Онеги. . . . .	—	796
" "	Зап. Беломорской . .	—	1.125
	Всего . . . . .	7.441	15.610

Такимъ образомъ сколько-нибудь значительное вліяніе въ лѣсозаготовительному отношеніи Бѣломорская желѣзная дорога можетъ оказывать въ первые годы на удобную лѣсную площадь въ 7,4 милл. дес., Обь-Котлась-Сорокская—на площадь въ 15,6 милл. дес. или въ два раза большую. Но и это различіе еще

не вполнѣ характеризуетъ значеніе той и другой линіи для лѣсного хозяйства, такъ какъ качество лѣса по бассейнамъ, какъ мы уже видѣли, весьма различно.

Если мы примемъ во вниманіе установленное изслѣдованіемъ лѣсовъ процентное распределеніе послѣднихъ по группамъ въ предѣлахъ отдельныхъ бассейновъ (стр. 63 настоящей записки), и попытаемся опредѣлить площадь, занятую каждой группой въ предѣлахъ района тяготѣнія къ обоимъ вариантамъ сѣверной магистрали, то получимъ слѣдующую таблицу<sup>1)</sup>:

Б а с с е й н ы	Районъ Бѣломорской жел. д.			Районъ Обь-Котласъ- Сорокской ж. д.		
	Непри- годн.	Тысячи десятинъ.		Непри- годн.	I	II—IV
		группа	группы			
Чечоры . . . .	420	192	101	420	192	101
Сѣверной Двины.	949	686	470	5373	3880	2658
Мезени . . . .	2434	971	859	—	—	—
Онеги . . . .	—	—	—	359	117	336
Зап. Бѣломорской .	—	—	—	198	305	372
Всего . .	3803	1849	1430	6350	4494	3467

Такимъ образомъ болѣе или менѣе цѣнныя насажденія<sup>2)</sup> занимаютъ:

Въ районѣ Бѣломорской жел. дор. . . 3.279 тыс. дес.  
" " Обь-Котласъ-Сорокской . . 7.961 " "

Мы видимъ, следовательно, что площади, гдѣ возможно, по даннымъ изслѣдованія лѣсовъ, произрастаніе пиловочного лѣса, являющагося по настоящее время главнымъ объектомъ сѣверного лѣсного хозяйства, занимаютъ въ болѣе южномъ вариантѣ въ 2½ раза большую территорію, чѣмъ въ сѣверномъ. То же слѣдуетъ сказать и относительно тѣхъ площадей, которыя уже и теперь даютъ пиловочный лѣсъ<sup>3)</sup>: въ сѣверномъ вариантѣ онѣ занимаютъ 1.430 милл. дес., въ южномъ—3.467 ты-

1) Въ эту таблицу не входитъ Обскій бассейнъ, такъ какъ для него мы не располагаемъ данными.

2) Относится къ I—IV группѣ.

3) Относится къ II—IV группѣ.

сечь десятинъ. Такимъ образомъ, площади, пригодныя для выращиванія пиловочнаго лѣса составляютъ:

Въ районѣ сѣвернаго варіанта . . .	44,1%
"    "    южнаго     "    . . .	51,0%

Если же остановиться только на тѣхъ насажденіяхъ, гдѣ уже и теперь имѣется пиловочный лѣсъ и гдѣ, следовательно, эксплоатациѣ его возможна и въ настоящее время, то площади эти составятъ:

Въ районѣ сѣвернаго варіанта . . .	19,2%
"    "    южнаго     "    . . .	22,2%

На самомъ дѣлѣ это отношеніе для сѣвернаго варіанта еще менѣе благопріятно, такъ какъ варіантъ этотъ, иерейдя около станціи Усть-Ильческаго рѣку Печору и немного западиѣ рѣку Сѣверную Мылову, вступаетъ въ полосу водораздѣловъ сначала Вычегды и Ижмы, затѣмъ Выми и Ухты, еще далѣе Выми и Мезени, наконецъ, Мезени и Пинеги. Такимъ образомъ на своемъ протяженіи въ 1200 верстъ, считая отъ Печоры до Архангельска 800 верстъ или 66% сѣвернаго варіанта проходитъ по водораздѣламъ. Между тѣмъ на послѣдніхъ распределеніе лѣсонасажденія съ пиловочнымъ лѣсомъ занимаютъ и абсолютно и относительно большую площадь въ южномъ варіантѣ, нежели въ сѣверномъ. Если мы примемъ только площади этихъ насажденій, то окажется, что въ предѣлахъ Европейской Россіи на 1 верстѣ проектируемыхъ линій ихъ приходится:

При сѣверномъ варіантѣ . . .	1200 вер.
"    южномъ     "    . . .	2170 "

Слѣдовательно, районъ южнаго варіанта обезпечиваетъ каждую версту линіи на 60% большей площадью пиловочнаго лѣса, чѣмъ сѣверный, или—иными словами—лѣса сѣвера гораздо лучшіе, полно и рациональнѣе обслуживаются южнымъ варіантомъ, чѣмъ сѣвернымъ.

Какое же количество лѣса можетъ дать районъ каждого изъ проектируемыхъ варіантовъ.

Здѣсь материалъ изслѣдованія лѣсовъ даетъ очень и очень мало; приходится пользоваться случайнымъ, разрозненнымъ и далеко не точнымъ материаломъ. Мы уже знали<sup>1)</sup>, что приростъ десятины лѣса опредѣляется по даннымъ Верколъской дачи Архангельской губерніи въ среднемъ въ 39,8 куб. фут. или съ окружлениемъ—въ 40 куб. футовъ. Съ другой стороны знали

<sup>1)</sup> Настоящая записка, стр.

мы<sup>1)</sup> и то, что по низшимъ формамъ, установленнымъ специальными лѣсными Комитетомъ въ неустроенныхъ дачахъ допускается ежегодное назначение къ вырубкѣ съ десятины, а — следовательно — въ неменьшемъ размѣрѣ опредѣляется и годичный приростъ древесины:

Въ насажденіяхъ лучшихъ . . .	110	куб. фут.
” ” среднихъ . . .	73	” ”
” ” худшихъ <sup>2)</sup> . . .	55	” ”

Считая, что лѣсонасадженія II—IV группы даютъ годичный приростъ на десятину въ 73 куб. футовъ, I группы — 55 куб. фут. и насажденія, непригодныя для выращиванія пиловочного лѣса — 22 куб. фут., мы получимъ, что общий годовой приростъ опредѣляется (не считая бассейна рѣки Оби):

Для района сѣвернаго варіанта . . .	въ	276	милл. к.
” ” южнаго . . . . .	”	640	” ”

Если прибавить къ этому лѣса бассейна рѣки Оби, считая, что здѣсь годичный приростъ съ десятины удобной лѣсной площади равенъ 22 куб. фут.<sup>3)</sup>, и что здѣсь удобная лѣсная площадь составляетъ 10 милл. дес., то общий годичный приростъ выразится для всего района:

Сѣвернаго варіанта . . .	въ	496	м. куб. фут.
Южнаго . . . . .	”	860	” ” ”

Иными словами, средний годичный приростъ опредѣляется съ десятины удобной лѣсной почвы для всего района.

Сѣвернаго варіанта . . . . .	въ	27,6	куб. фут.
Южнаго . . . . .	”	30,7	” ” ”

Что касается до Европейской Россіи<sup>4)</sup>, то и здѣсь средний приростъ опредѣляется по нашимъ исчисленіямъ весьма скромными цифрами, а именно онъ составляетъ съ десятины удобной лѣсной площади для варіантовъ:

Сѣвернаго . . . . .	37,1	куб. фут.
Южнаго . . . . .	41,0	” ” ”

Несомнѣнно, что такой средний приростъ нельзя ни въ

1) Тамъ же, стр.

2) Разстроенныхъ рубкою.

3) Мы принимаемъ столь малую норму для района желѣзной дороги въ бассейнѣ р. Оби въ силу того, что она проходить здѣсь болотами, гдѣ лѣсъ не можетъ развиваться сколько-нибудь нормально.

4) Т. е., въ предѣлахъ Европейской такъ и въ предѣлахъ Азіатской Россіи.

коемъ случаѣ считать зреувеличеннымъ, такъ какъ сравнивая его съ приростомъ въ болѣе или менѣе аналогичныхъ странахъ, мы видимъ, что теоретическое наше исчислениѳ во много разъ ниже той величины естественнаго прироста, которая установлена тамъ опытнымъ путемъ. Въ Норвегіи годовой приростъ варьируетъ отъ 18 куб. футовъ на акръ до 22,8 куб. фут., составляя въ среднемъ 21,7 куб. футовъ на акръ или 80,3 куб. фут. на десятину<sup>1)</sup>). Въ Швеціи приростъ опредѣляется въ 20 куб. фут. на акръ или въ 74,0 куб. фут. на десятину<sup>2)</sup>). Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ принимаетъ, какъ мы уже видѣли, естественный приростъ древесины въ 0,25 куб. саж. или въ 85,7 куб. фут. Наконецъ лѣсное вѣдомство считаетъ минимумъ прироста въ 0,10 куб. саж. или въ 34,3 куб. фут. Изъ всѣхъ этихъ опредѣленій болѣе или менѣе приближается къ нашимъ исчислениямъ опредѣленіе прироста Лѣснымъ Вѣдомствомъ, который мы считаемъ болѣе правильнымъ, чѣмъ исчислениѳ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Мы уже видѣли, что практически установленный приростъ въ хвойномъ лѣсѣ Веркольской дачи составляетъ 39,8 куб. фут. съ десятины, т. е. цифру, близкую какъ къ нашимъ исчислениямъ, такъ и къ исчислениямъ Лѣсного Вѣдомства. Несомнѣнно, что приростъ въ 70—80 куб. саж. вполнѣ возможенъ и въ нашихъ сѣверныхъ лѣсахъ, какъ средняя величина прироста, но для опредѣленія того отпуска древесины, который можетъ имѣть отсюда мѣсто, слѣдуетъ его значительно уменьшить, такъ какъ изъ нашихъ сѣверныхъ лѣсовъ до сихъ поръ главный приростъ предъявлялся на хвойный лѣсъ, имѣющій съ одной стороны меньшій годовой приростъ, чѣмъ лиственій, а съ другой—занимающій далеко не всю, удобную лѣсную площадь, отчего его дѣйствительный приростъ, который нась главнымъ образомъ и интересуетъ, растворяется на площади большей, чѣмъ фактически занятая имъ, и даетъ такимъ образомъ меньшую среднюю величину прироста. Даже въ Печорскомъ бассейнѣ, гдѣ лиственные породы менѣе распространены, чѣмъ на Вычегдѣ, Сухонѣ или Югѣ, насажденія съ господствомъ березы составляютъ не менѣе 6,6% улобной лѣсной площади<sup>3)</sup>). Въ Ношульскомъ и Летскомъ лѣсничествахъ, составляющихъ самую южную оконечность Усть-Сысольскаго уѣзда, лиственными лѣсами занято приблизительно 55% лѣсной площади и смѣшанными — 20%<sup>4)</sup>).

1) Проф. И. А. Филипповъ—Лѣсной рынокъ Великобританіи, изд. Лѣсной Комиссіи Сельскохозяйств. комитета по пересмотру торгов. договор., стр. 241.

2) Тамъ же, стр. 243.

3) Краткій очеркъ лѣсовъ Печорского края. Изд. Лѣсного Департамента, стр. 16.

4) Л. Рума. Къ вопросу о канализационной пригодности Вятскаго и Ношульскаго лѣсничествъ, стр. 41.

Министерство Земледѣлія полагаетъ, что въ первые годы послѣ войны намъ придется отпускать союзникамъ до 650 милл. куб. фут. древесной массы ежегодно. Такого количества древесины безъ истощенія мы ни въ коемъ случаѣ не можемъ отпускать изъ района сѣвернаго варианта даже если бы мы повели болѣе или менѣе полное использование годичнаго прироста въ Объскомъ бассейнѣ, что—по безлюдію края—представляется мало вѣроятнымъ. Что касается южнаго варианта, то въ районѣ всего его протяженія мы находимъ избытокъ лѣса для удовлетворенія заграничнаго отпуска (860 милл. куб. фут. противъ потребныхъ 650 милл.), въ Европейской же его части наличный приростъ почти достигаетъ потребности союзниковъ въ древесинѣ.

Мы не думаемъ, однако, что Россія будетъ въ состояніи полностью удовлетворить колоссальный спросъ на древесину, который послѣ войны предъявлять къ намъ союзники. По причинѣ этого мы считаемъ не недостатокъ у насъ лѣса, который могли бы при правильномъ и полномъ использованіи удовлетворить весь мѣровой спросъ на лѣсные материалы (за исключеніемъ, конечно, субтропическихъ и тропическихъ породъ), а слѣдующее:

1) Удаленность нашихъ главнѣйшихъ массъ лѣса отъ западно-европейскихъ центровъ, съ которыми они могутъ быть соединены лишь крайне труднымъ и краткимъ по доступности морскимъ путемъ—Ледовитый океанъ.

2) Безлюдіе нашей лѣсной полосы не только въ Сибири, но и въ Европейской Россіи, гдѣ, напримѣръ, въ Усть-Сысольскомъ уѣздѣ на 1 версту площади приходится 0,62 жит., въ Сольвычегодскомъ—3,16 жит., въ Яренскомъ—0,90 жит., въ Онежскомъ—1,6 жит., въ Мезенскомъ—0,3 жит., въ Печорскомъ—0,1 жит.

3) Слабое развитіе желѣзно-дорожной сѣти вообще въ Россіи и въ частности—въ таежной и лѣсной ея полосѣ, въ силу чего является затруднительнымъ сосредоточить значительный кадръ рабочихъ для лѣсорубочныхъ работъ и обеспечивать ихъ продовольствиемъ.

4) Конкуренція другихъ лѣсныхъ странъ, правда—до войны значительно сокращавшими свой лѣсной экспортъ (Соединенные Штаты, Швеція, Норвегія и пр.), но которая послѣ войны, прельстившись высокими цѣнами на лѣсные товары, результатомъ колоссально возросшаго спроса на нихъ, несомнѣнно встуپить въ конкуренцію съ нами.

Попытаемся подойти болѣе реально къ вопросу о томъ, на какой экспортъ лѣса можетъ расчитывать районъ того или другого варіанта. Экспортъ этотъ обезпечивается тремя факторами:

- 1) Наличностью лѣсныхъ запасовъ и величиною ихъ прироста въ районѣ проектируемой линіи.
- 2) Экстенсивностью эксплоатациіи этого прироста, допустимой по условіямъ заготовокъ по мѣстнымъ и рыночнымъ цѣнамъ, фрахтамъ и другимъ условіямъ транспорта.

## VI. Архангельскъ или Мурманъ?

Мы уже показали, что при самомъ скромномъ расчетѣ, запасовъ лѣса и его прироста, районъ съверного варіанта способенъ отпустить до 496 милл. куб. фут. древесины, районъ южного варіанта—до 860 милл. куб. фут. Слѣдовательно, эти цифры могутъ разсматриваться, какъ высшій предѣль теоретически возможнаго въ ближайшіе годы отпуска<sup>1)</sup>). Дѣйствительный же отпускъ будетъ меньше и будетъ опредѣляться съ одной стороны—спросомъ на лѣсные материалы, съ другой—условіями эксплоатациіи съверныхъ лѣсовъ.

Остановимся прежде всего на первомъ изъ этихъ факторовъ.

Наиболѣе энергичное участіе въ снабженіи лѣсными товарами безлѣсныхъ европейскихъ государствъ принимали до войны Россія, Швеція, Норвегія, Канада и Соединенные Штаты Съверной Америки. Если мы остановимся на снабженіи лѣсомъ и лѣсными товарами Великобританіи, имѣющей возможность, благодаря своему географическому положенію съ одной стороны и могущественному торговому флоту—съ другой, стягивать къ себѣ все необходимое ей количество лѣсныхъ товаровъ изъ любого конца земного шара, и въ силу этого являющейся интернациональнымъ лѣснымъ рынкомъ, то мы можемъ составить слѣдующую таблицу, характеризующую участіе различныхъ странъ въ снабженіи Великобританіи лѣсными материалами и измѣненіе во ввозѣ отъ этого участія<sup>2)</sup>.

1) Мы подчеркивали «въ ближайшіе годы», такъ какъ полагали, что по мѣрѣ улучшенія эксплоатационныхъ и транспортныхъ условій съверного лѣсного хозяйства, экспортъ можетъ охватывать больший и больший процентъ лиственныхъ насажденій, которыхъ будутъ перерабатываться на мѣстахъ въ спичечную соломку, целлюлозу, древесный картонъ и бумагу, и уже въ переработанномъ видѣ поступаютъ на вышніе рынки: несомнѣнно также, что со временемъ расширяется эксплоатациія болѣе отдаленныхъ лѣсовъ (Печорского и Обѣскаго бассейновъ), которыхъ будутъ использоваться не только для получения высокосортнаго пиловочного товара, но и болѣе дешевыхъ—и пробса и баланса.

2) Проф. Н. А. Филипповъ. Лѣсной рынокъ Великобританіи, стр. 128—129.

Ввезли лѣса (тыс. лоад.<sup>1)</sup>).

Г о д ы.	Россія съ Финлян- діей.	Швеція.	Норвегія.	Сѣв. Ам. С. Штаты.	Канада.	Другія страны.
Въ 1900 г. . . .	2379	2.422	866	947	1.806	1.415
„ 1903 „ . . . .	2804	2.210	943	917	1.577	1.590
„ 1906 „ . . . .	3267	2.201	899	701	1.506	1.443
„ 1909 „ . . . .	4172	1.355	568	669	1.085	1.393
„ 1912 „ . . . .	4591	1.612	469	671	949	1.430
„ 1913 „ . . . .	5392	1.808	432	787	1.002	1.729

Новидимому, общее потребленіе Великобританіей лѣсныхъ матеріаловъ достигло своего предѣла, т. к. съ 1907 года держится приблизительно на уровнѣ около 9,5 милл. лоадовъ. Несомнѣнно, что послѣ войны, когда строительная потребность, сдерживаемая въ теченіе всей міровой войны, будетъ имѣть возможность вновь проявиться въ полной мѣрѣ, потребленіе Великобританіей лѣсныхъ матеріаловъ слѣдуетъ рѣзкій прыжокъ вверхъ, но мы не думаемъ, чтобы это повышенное потребленіе продержалось особенно долго, такъ какъ, повторяемъ—цифры говорятъ за насыщеніе до войны англійскаго лѣсного рынка. Что касается до снабженія англійскаго рынка лѣсными прове-нансами изъ той или иной страны, то тутъ произошли значи-тельныя измѣненія. Только импортъ изъ странъ, вошедшихъ въ общую рубрику „другихъ странъ“, мало измѣнился во времени, роль же остальныхъ странъ, имѣющихъ наибольшее значеніе не только на англійскомъ, но и на міровомъ лѣсномъ рынкѣ, подвергалась за короткій 13-ти лѣтній періодъ глубокимъ из-мѣненіямъ. Въ началѣ разматриваемаго періода Швеція и Россія оснарявали первенство на англійскомъ лѣсномъ рынкѣ, причемъ Скандинавскій полуостровъ, взятый въ его цѣломъ, побѣжалъ Россію, давая на англійскій рынокъ 3.288 тыс. лоад. лѣсныхъ товаровъ, противъ 2.379 тыс., доставляемыхъ изъ Россіи. И даже въ отдельности Швеція успешно конкуриро-вала съ Россіей, принимая нѣсколько больше участіе въ снаб-женії Великобританіи лѣсомъ. Совершенно иную картину пред-ставляетъ послѣдній передъ войной годъ. Здѣсь уже Россія безраздѣльно господствуетъ на англійскомъ лѣсномъ рынке, до-ставляя 5.392 тыс. лоадовъ противъ 2.240 тыс., доставленныхъ обоими Скандинавскими государствами.

<sup>1)</sup> 1 лоадъ составляетъ для пиленаго лѣса 50 куб. фут., для круглаго—40 куб. фут.

Роль каждой изъ перечисленныхъ странъ въ Великобританской лѣсной торговлѣ выступаетъ особенно ярко, если мы отъ абсолютныхъ цифръ перейдемъ къ относительнымъ, какъ мы это дѣлаемъ въ слѣдующей таблицѣ, гдѣ мы даемъ ввозъ лѣса въ Великобританію различными странами въ процентахъ къ общему въ нее ввозу лѣсныхъ товаровъ.

Г о д ы .	П р о ц е н т ы .					
	Россія.	Швеція.	Норвегія.	Соедин. Штаты.	Канада.	Другія страны.
Въ 1900 г. . . .	24,2	24,8	8,8	9,6	18,4	14,4
“ 1903 ” . . . .	27,9	22,0	9,4	9,1	15,7	15,8
“ 1906 ” . . . .	32,6	22,0	9,0	7,0	15,0	14,4
“ 1909 ” . . . .	45,1	14,7	6,2	7,2	11,7	15,1
“ 1912 ” . . . .	47,2	16,6	4,8	6,9	9,8	14,7
“ 1913 ” . . . .	48,4	16,2	3,9	7,0	8,9	15,5

Въ то время, какъ все страны обнаруживаютъ сокращеніе участія въ снабженіи Великобританіи лѣсными материалами, при чёмъ въ однихъ странахъ сокращеніе это совершаются скачками, съ приливами и отливами (Швеція и Соединенные Штаты), а въ другихъ—съ удивительной регулярностью и постоянствомъ (Норвегія и Канада).—Россія изъ года въ годъ отвоевываетъ великобританскій лѣсной рынокъ, увеличивъ свое мѣсто въ немъ съ 24,2% до 48,4%, т. е. ровно въ два раза.

Ослабленію на этомъ всесвѣтномъ лѣсномъ рынке удѣльного вѣса четырехъ главныхъ конкурентовъ Россіи по лѣсной торговлѣ, какъ и быстрому увеличенію удѣльного вѣса Россіи—нельзя приписывать случайного значенія. Наоборотъ, причины этого явленія надо искать въ сокращеніи въ Швеціи, Норвегіи, Соединенныхъ Штатахъ и Канадѣ лѣсныхъ запасовъ, доступныхъ къ эксплоатациі, въ потребленіи,—иными словами,—нашими конкурентами своихъ лѣсныхъ богатствъ, въ истребленіи, вызывающемъ необходимость въ сокращеніи отпуска лѣса, какъ бы отпускъ этотъ ни казался заманчивымъ при данной міровой коньюнктурѣ. Факты подтверждаютъ это, по крайней мѣрѣ, для первыхъ трехъ странъ.

Такъ, годовое использование лѣсовъ въ Норвегіи, согласно опредѣленію профессора Хелланда, равно 344 милл. куб. фут. или 20,3 куб. фут. на акръ. Между тѣмъ, годовой приростъ древесины въ норвежскихъ лѣсахъ составляетъ въ среднемъ 20,7 куб. фут. Казалось бы, что цифры эти не говорятъ еще объ истребительной вырубкѣ норвежскихъ лѣсовъ, такъ какъ все-таки не въ рукается даже полный средній приростъ, если судить о размѣрахъ послѣдняго по приведеннымъ даннымъ, относящимся ко всей Норвегіи. Но дѣло въ томъ, что приростъ въ 20,7 куб. фут. относится какъ разъ къ тѣмъ 15 графствамъ, где въ силу ихъ населенности и доступности ихъ лѣсовъ для эксплоатации, вырубка велется болѣе интенсивно, достигая 21,7 куб. фут. на акръ, т. е. превышая почти на 5% приростъ, „Коли къ этому прибавить“, пишетъ профессоръ Н. А. Филипповъ<sup>1)</sup>. „потери отъ пожаровъ, нападенія насѣкомыхъ, самовольныя порубки и проч., то станетъ понятнымъ, почему Норвегія за послѣдніе два десятка лѣтъ испытываетъ острый недостатокъ въ пиловочномъ и целялюзномъ лѣсѣ“. Относительно шведскихъ лѣсовъ профессоръ Н. А. Филипповъ говоритъ слѣдующее: „Еще въ 1868 году Особая Комиссія, учрежденная съ этой цѣлью, констатировала значительное превышеніе вырубаемой массы надъ приростомъ. По даннымъ, относящимся къ началу нашего столѣтія, годовой приростъ шведскихъ лѣсовъ опредѣляется въ 27 милл. куб. метр. или въ 20 куб. фут. на акръ, въ то время, какъ потребление древесины всѣхъ сортовъ равнялось 30.049.000 куб. метр., т. е. получался дефицитъ въ 3 милл. куб. метровъ. А такъ какъ приведенные цифры суть среднія для всей страны, то, принимая во вниманіе, что на сѣверѣ Швеціи лѣса эксплоатируются не въ полной мѣрѣ, слѣдуетъ признать, что на весьма большой площади частныхъ лѣсовъ велись истощительныя рубки“<sup>2)</sup>.

Въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ также проявляются признаки истощенія лѣсовъ, но крайней мѣрѣ, тѣхъ изъ нихъ, которые наиболѣе доступны эксплоатации. Только этимъ можно объяснить, что за послѣдніе 10—12 лѣтъ многие штаты давали свыше 9 миллиардовъ досковыхъ футовъ бѣлой сосны, а въ 1910 году они даютъ всего 2 миллиарда, а *по недостатку пиловочного материала за это время закрылось до 500 лесопильныхъ заводовъ* озерныхъ штатовъ. Общее количество досокъ, заготовляемыхъ нынѣ въ Сѣверныхъ Штатахъ, умень-

<sup>1)</sup> Проф. Н. А. Филипповъ, стр. 241.

<sup>2)</sup> Проф. Н. А. Филипповъ, стр. 243.

шилось на 40%, причемъ нѣкоторые штаты особенно сильно сократили свое производство, какъ напримѣръ:

Въ 1900 году. Въ 1912 году.

Въ миллион. дюек. футъ.

Мичиганъ . . . . .	3.018	1.489
Висконсинъ . . . . .	3.384	1.499
Миннезота . . . . .	2.342	1.437
Пенсильванія. . . . .	2.333	992
Нью-Йоркъ. . . . .	878	502

Не менѣе интенсивно идетъ оскудѣніе лѣсовъ въ центральной области, гдѣ количество распиливаемой древесины сократилось съ 1900—1912 г. съ 5.091 милл. доск. фут. до 3.604 милл. доск. фут. Одновременно съ этимъ въ нѣкоторыхъ штатахъ наблюдается значительное уменьшеніе числа лѣсопильныхъ заводовъ: въ Индіанѣ—съ 1849 до 978, въ Огіо—съ 2.054 до 1156, въ Иллінойсѣ—съ 837 до 463 и т. д.<sup>1</sup>). Изъ перечисленныхъ фактовъ мы видимъ, что пять съверныхъ штатовъ, производимыхъ въ труда проф. Филиппова, сократили съ 11.955 милл. доск. фут. на 5.919 милл. или на 50%, что въ 3 штатахъ число лѣсопильныхъ заводовъ уменьшилось съ 4.740 до 2.597 или сократилось на 45,2%, что въ центральной области выдѣлка досокъ упала съ 5.091 милл. доск. фут. до 3.604 милл. или сократилась на 29,2%. Все это говоритъ, несомнѣнно, за то, что въ Соединенныхъ Штатахъ лѣса истребляются. Цензовая перепись только подтверждаетъ это: площадь лѣсовъ съ 1900 года сократилась съ 700 милл. акровъ до 545 милл., а лѣсистость—съ 36% до 29%.

Итакъ снабженіе Англіи лѣсомъ изъ Россіи и Финляндіи, систематически возрастаю, за 12—13 лѣтъ увеличилось на 3.013 тыс. лоадовъ или на 126,6%, при чмъ по годамъ и сортиментамъ увеличеніе это характеризуется слѣдующими цифрами:

Вывозъ въ Англію въ тысячахъ лоадовъ.

	1901	1907	1913
Рудничный лѣсъ . . .	206	823	1.539
Тесаный и круглый. .	271	349	398
Пиленый . . . . .	1.828	2.251	3.363
Кленка разная. . . . .	45	67	92

Мы видимъ изъ этихъ цифръ, что особенно возросъ нашъ импортъ въ Великобританію рудничного лѣса (на 487%) и

шиленаго (на 84%); средній коэффицієнтъ годового прироста нашего импорта въ Великобританию лѣса составляетъ для этихъ главныхъ категорій—12,2%.

Обращаясь отъ нашего импорта въ Англію къ общему нашему экспорту лѣса (уже безъ Финляндіи), мы на основаніи „Обзоровъ виѣшней торговли“ можемъ представить слѣдующее его примѣненіе во времени (б милл. пудовъ.)

Въ 1901 году . . .	225,4	Въ 1908 году . . .	373,4
“ 1902 ” . . .	211,8	” 1909 ” . . .	423,9
“ 1903 ” . . .	254,0	” 1910 ” . . .	417,0
“ 1904 ” . . .	250,4	” 1911 ” . . .	416,9
“ 1905 ” . . .	270,2	” 1912 ” . . .	428,0
“ 1906 ” . . .	337,9	” 1913 ” . . .	463,8
“ 1907 ” . . .	343,5		

Мы видимъ отсюда, что нашъ лѣсной экспортъ за 12 лѣтъ увеличился съ 225,4 милл. пуд. до 463,8 милл. пуд., что дасть средній годовой коэффиціентъ его увеличенія въ 8,8%. Если бы принимать, что ростъ нашего лѣсного экспорта и въ дальнѣйшемъ совершался бы въ той же пропорціи, то онъ достигъ бы къ 1922 году 799,6 милл. пуд. или съ округленіемъ — 800 милл.

Война вызвала полную простоянку въ нашемъ экспортѣ— вообще, и лѣсномъ —въ частности, и возникаетъ вопросъ, имѣемъ ли мы право при исчислении отпуска лѣса изъ Россіи въ 1922 году, т. е. къ моменту осуществленія проектируемой магистрали Обь—Котласъ—Сороки, принимать какъ бы непрерывность развитія нашего лѣсного экспорта. Думаемъ, что это единственный правильный методъ исчислениія, такъ какъ, несомнѣнно, что война, сильно задержавъ импортъ лѣсныхъ издѣлій въ Англію, Францію, Бельгію, Голландію и другія импортирующія лѣсъ страны, не уменьшила потребности этихъ странъ въ лѣсныхъ матеріалахъ. Нѣть, потребность эта продолжала нарастать въ прежнемъ размѣрѣ, а въ иѣкоторыхъ странахъ даже усиленно, но оставалась неудовлетворенной, иными словами нарастаніе ся происходило въ скрытомъ состояніи: ветшали рудничныя скрѣпленія, не ремонтировались жилые дома, не строились новые зданія, уменьшились запасы древеснаго картона и бумаги и т. д. Съ окончашемъ войны эти неудовлетворенные потребности проявятся съ полной силой и будуть настоятельно требовать своего удовлетворенія. Мало того, спросъ на лѣсъ еще усилится, такъ какъ надо будетъ обстроить Сѣверную Францію, нужны будутъ шпалы, чтобы возсоздать разрушенные тамъ непріятелемъ желѣзно-дорожные пути и т. д. Вотъ почему мы считаемъ, чтошило не погрѣшимъ противъ дѣйствительности, въ сторону—но

крайней мѣрѣ — преувеличениѣ, если признаемъ непрерывность прироста лѣсного спроса и если примемъ въ томъ даже размѣрѣ, какъ онъ выразится для прироста русскаго лѣсного экспорта, что даетъ, какъ мы уже видѣли, 8,8% годового прироста и доведетъ нашъ лѣсеной экспортъ до 800 милл. пул. противъ 464 милл., вывезенныхъ нами въ 1913 году.

Такимъ образомъ мы считаемъ, что въ 1922 году лѣсеной экспортъ Россіи возрастетъ противъ такового же въ 1913 году на 336 милл. пудовъ,

Откуда же пойдетъ этотъ дополнительный экспортъ? Распределится ли онъ равномѣрно между всѣми лѣсными мѣстностями Россіи или упадетъ главнымъ образомъ на наши сѣверные лѣса. Чтобы отвѣтить на этотъ весьма существенный вопросъ, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что лѣса Прибалтийского края и Царства Польскаго, поскольку они сохраняются еще послѣ отступленія непріятеля, едва ли въ состояніи будутъ удовлетворить мѣстный спросъ на лѣсные материалы, необходимые для того, чтобы возсоздать изъ пепла населенные пункты 16 губерній, занятыхъ врагомъ. На 57,6 милл. дес. Архангельскихъ и Вологодскихъ лѣсовъ, где отпуска, составляя едва 4 куб. фут. на десятину въ 1913 году, быль всегда значительно ниже назначенаго отпуска (10 куб. фут.), где, следовательно, накопились значительные запасы неиспользованныхъ смѣтныхъ назначений, южно-балтийский районъ располагаетъ лѣсеной площадью въ 5,1 милл. дес., где фактический отпускъ лѣса въ казенныхъ лѣсничествахъ, эксплоатируемыхъ менѣе интенсивно, чѣмъ частныя, составляетъ 110 куб. фут. съ десятиной изъ 120 куб. фут. смѣтного назначения. Принѣманскій районъ имѣеть 2,1 милл. дес. лѣсовъ, при чемъ здѣсь въ казенныхъ лѣсничествахъ фактическій отпускъ съ десятиной составляетъ 109 куб. фут. изъ назначенія къ отпуску въ 145 куб. фут. на десятину; наконецъ, привислинскій районъ съ лѣсеной площадью въ 1,3 милл. дес. характеризуется фактическимъ отпускомъ въ 92 куб. фут. съ десятиной изъ смѣтного назначения къ отпуску въ 114 куб. фут. Мы видимъ такимъ образомъ, что эти районы, принимавшіе до войны горячее участіе въ нашемъ лѣсеномъ экспортѣ, почти достигли предѣла лѣсного отпуска и для его усиленія (повторяемъ, даже въ предѣлахъ казенныхъ лѣсовъ) имѣютъ весьма незначительные запасы, не превышающіе: для южно-балтийскаго района — 10 куб. фут. на десятину, для принѣманскаго — 39 куб. фут. и для привислинскаго — 22 куб. фут. Если бы мы предположили даже, что такое же усиленіе отпуска возможно и изъ частныхъ лѣсовъ, источенныхъ значительно болѣе казенныхъ, то и тогда окажется, что дополнительный отпускъ можетъ со-

ставить и къ нынѣ фактически осуществляющемся: для южно-балтійского района—9%, для принѣманскаго—36% и для при-вицелинского—24%. Очевидно, что этимъ незначительнымъ от-пускомъ нельзя будетъ покрыть того колоссального увеличенія спроса на лѣсные материалы, который явится на мѣстахъ для возстановленія разрушений, причищенныхъ военнымъ временемъ; тѣмъ менѣе можно думать объ участіи этихъ районовъ въ ме-ждународной лѣсной торговлѣ.

Слѣдовательно, все увеличеніе въ лѣсномъ спросѣ будетъ предъявлено къ нашимъ сѣвернымъ лѣсамъ, и увеличеніе это, сравнительно съ общими национальными экспортами, составить, какъ мы видѣли выше, къ 1922 году 336 милл. пуд.. на которые и долженъ къ этому времени возрасти экспортъ изъ нашихъ сѣ-верныхъ лѣсовъ.

Можно подходить къ разрѣшенію вопроса о спросѣ на лѣс-ные товары и другимъ путемъ. Импортъ лѣсныхъ материаловъ (въ миллионахъ рублей) въ главнѣйшихъ странахъ выражается слѣдующими цифрами:

Цѣнность экспорта лревесины  
(милл. руб.)

	въ 1890 г.	въ 1910 г.
Въ Великобританію . . .	159,0	270,6
" Германію . . . . .	66,8	203,0
" Францію . . . . .	59,2	76,5
" Бельгію. . . . .	23,4	76,5
" Голландію. . . . .	17,3	77,6
" Италію . . . . .	12,6	54,9
" Испанію . . . . .	16,7	19,9
" Данію . . . . .	10,4	18,0
Итого . . .	365,4	796,5

Такимъ образомъ, главнѣйшіе импортирующіе лѣсъ страны увеличили за 20 лѣтъ свой импортъ съ 365,4 милл. руб. до 796,5 милл. руб. Исключая даже Германію, какъ нашего врага, съ которымъ мы по окончаніи войны едва ли возстановимъ сразу тотъ живой товарообмѣнъ, который былъ до войны, мы все же будемъ иметь, что остальные изъ контрагентовъ, пере-численныхъ у насъ по покупкѣ у насъ лѣса, увеличили свой лѣсной импортъ съ 298,6 милл. руб. въ 1890 г. до 294,9 милл.—въ 1910 году или, иначе сказать, увеличили его за 20 лѣтъ на 98,9%, откуда коэффиціентъ годичного увеличенія спроса на лѣсъ составляетъ въ среднемъ 4,9% или съ округленіемъ 5%.

Слѣдовательно, примѣня я эту коэффиціентъ, мы получимъ, что въ 1922 году спросъ долженъ возрасти сравнительно со спросомъ въ 1910 году на 110% и составить 620 милл. руб., если не считать пониженіе цѣни на лѣсъ. Мы видѣли уже, что русскій лѣсной экспортъ составлялъ 463,8 милл. пуд. въ 1913 году. Примѣня къ нему годовой коэффиціентъ прироста въ 5% т. е. предполагая, что русскій экспортъ будетъ возрастать *только пропорционально* возрастанію спроса,—мы получимъ, что къ 1922 году онъ увеличится на 45% и достигнетъ—672 милл. пуд. Но при этомъ расчетѣ нами не принято во вниманіе вытѣсненіе съ Европейскаго лѣсного рынка Россіей другихъ странъ, вытѣсненіе, которое мы уже доказали краснорѣчивыми фактами. Введите эту корректирующую цифру въ 672 милл. пуд. естественно возрастетъ и легко не только достигнуть 800 милл., но и превзойдеть эту цифру. Такимъ образомъ, знакомство съ фактическимъ ростомъ спроса на лѣсные материалы нашихъ главнѣйшихъ контрагентовъ въ лѣсной торговлѣ только подтверждаетъ правильность нашихъ расчетовъ, по которымъ въ 1922 году Россія должна будетъ экспортировать за границу не менѣе 800 милл. пуд. лѣса и лѣсныхъ товаровъ.

Мы уже видѣли, что это увеличеніе экспорта противъ 1913 года на 336 милл. пуд. цѣликомъ ложеть на сѣверныя лѣса Вологодской и Архангельской губерній. Посмотримъ же, каковъ тогда долженъ быть экспортъ изъ этихъ лѣсовъ. Въ настоящее время заграниценный экспортъ лѣса совершается, главнымъ образомъ, изъ сѣверныхъ лѣсовъ черезъ порты Бѣлага моря, откуда отправлено лѣсныхъ товаровъ въ 1913 году—88.099,838 пуд. или съ округлениемъ 88,1 милл. пуд. Прибавляя къ этому тотъ дополнительный отпускъ, который вытекаетъ изъ роста мірового спроса и который долженъ быть удовлетворенъ сѣверными лѣсами,—мы получимъ, что экспортъ отсюда заграницу лѣсныхъ товаровъ достигнетъ въ 1922 году—424 милл. пуд.

Принимая, что общий экспортъ изъ Россіи лѣсныхъ товаровъ составлялъ въ 1913 году 464 милл. пуд. и что изъ этого числа вывезено было въ обработанномъ видѣ 240 милл. пуд. и въ необработанномъ—224 милл. пуд., мы можемъ принимать для дальнѣйшихъ расчетовъ, что обработанный и необработанный лѣсной материалъ занимаетъ въ нашемъ экспортѣ равное мѣсто, т. е. что 50% нашего экспорта падаетъ на обработанный лѣсъ и 50% на необработанный. Считая, что такое же распределеніе лѣса сохранится и для экспортируемаго изъ сѣверныхъ лѣсовъ, мы, опредѣливъ общий экспортъ лѣсныхъ материаловъ въ 1922 году въ 424 милл. пуд., должны предполагать, что въ этомъ экспортѣ 212 милл. пуд. придется на долю обработанныхъ

лѣсныхъ матеріаловъ, для чего надо отпустить вдвое большее количество древесной массы<sup>1)</sup> или 424 милл. пуд. Фактический отпускъ изъ казенныхъ лѣсовъ Архангельской и Вологодской губерній составлялъ въ 1913 году—930 тыс. куб. саж. или, съ округленіемъ, 320 милл. куб. фут. При этомъ отпускѣ, какъ мы видимъ, 88 милл. пуд. или столько же миллионовъ кубическихъ фут. шло на заграничные рынки. Предполагая, что мѣстный спросъ на лѣсные матеріалы не возрастетъ<sup>2)</sup>, что экспортъ на внутренніе рынки изъ этихъ губерній также не подвергнется сколько-нибудь замѣтному увеличенію<sup>3)</sup>, мы можемъ сказать, что прежній отпускъ будетъ удовлетворять и прежній размѣръ экспорта (88 милл. пуд.), а, следовательно, увеличеніе отпуска древесины изъ лѣсничествъ придется лишь настолько, чтобы покрыть увеличеніе экспорта на 336 милл. пуд. Такъ какъ 168 милл. пуд. этого экспорта, поступая на міровой рынокъ въ обработанномъ видѣ, потребуютъ отпуска 336 милл. куб. фут. древесины, а 168 милл. пуд., экспортируемые въ необработанномъ видѣ; потребуютъ и отпуска въ размѣрѣ 168 милл. куб. фут., то для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей, для внутренняго и вибршняго рынка—въ 1922 году придется отпустить изъ лѣсничествъ Архангельской и Вологодской губерній слѣдующее количество лѣса:

отпускъ въ 1913 году . . . . .	320	мил.	куб.	фут.
дополн. отпускъ для перед. . . . .	336	"	"	"
" " " экспорта				
въ необработанномъ видѣ. . . . .	168	"	"	"

Итого . . . . . 824 мил. куб. фут.

Мы видимъ такимъ образомъ, что въ 1922 году слѣдуетъ ожидать отпускъ лѣсовъ, входящихъ въ сферу вліянія проектируемой сѣверной магистрали—820 милл. куб. фут. Между тѣмъ мы знаемъ, что съ осуществленіемъ магистрали въ проекту Бѣломорской желѣзной дороги мы будемъ имѣть въ ея районѣ лѣсную площадь, которая, правда, при очень осторожныхъ расчетахъ естественного прироста, принятаго для этого варианта всего въ 27,6 куб. фут. съ десятины, обеспечиваетъ годовой приростъ всего лишь въ 496 милл. куб. фут. или, съ округленіемъ,—въ

<sup>1)</sup> При обработкѣ 50% древесной массы теряется.

<sup>2)</sup> Возраставшій спросъ будетъ въ значительной степени удовлетворяться отбросами деревообѣдывающей и лѣсопильной промышленности.

<sup>3)</sup> Увеличеніе спроса на лѣсные матеріалы на внутреннемъ рынкѣ отразится прежде всего на лѣсахъ Пермской, Вятской и Тобольской губерній, какъ ближайшихъ къ лѣсопотребительнымъ центрамъ Россіи.

500 мил. куб. фут. Между тѣмъ какъ при сѣверной магистрали по проекту художника А. А. Борисова или при направлениі ея по трассѣ Обь — Котласъ — Сорока, районъ магистрали даетъ годовой приростъ, принятый на десятину также въ преимущественномъ размѣрѣ — 30,7 куб. фут., въ 860 мил. куб. фут., съ лихвой покрывающей тогдѣ спросъ на лѣсные материалы, который можетъ быть въ 1922 году.

Иными словами Бѣломорская желѣзная дорога не можетъ обезпечить желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ доставленнымъ по лѣсистости районъ, чтобы онъ удовлетворять тому спросу на лѣсные материалы, который будетъ предъявленъ къ сѣвернымъ лѣсамъ въ 1922 году, между тѣмъ какъ сооруженіемъ Обь-Котлассъ-Сорокской желѣзной дороги это достигается. Мы выше уже говорили, какое значеніе для лѣсного хозяйства имѣть желѣзнодорожный транспортъ. Какое же основаніе обезпечить этимъ транспортомъ лишь половину района, могущаго удовлетворить міровой спросъ на нашъ сѣверный лѣсной товаръ, когда есть возможность обезпечить имъ весь районъ. Полагаемъ, что эти соображенія должны были бы быть достаточны для того, чтобы изъ двухъ проектовъ сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, отдать предпочтеніе проекту художника А. А. Борисова передъ проектомъ, такъ называемой, Бѣломорской ж. дор.

Но ни одно преимущество представляеть проектъ Обь-Котлассъ-Сорокской ж. дор.—Сѣверная магистраль имѣть двоякую цѣль: съ одной стороны, она должна дать выходъ массовымъ, сибирскимъ грузамъ къ морю и выполнить для нихъ транзитную роль, съ другой—она должна содѣйствовать оживленію и заселенію обширнаго безлюднаго края, расположеннаго къ сѣверу отъ желѣзнодорожной линіи, края, поражающаго рѣдкостью въ немъ населенія.

Какъ мѣстная цѣли, такъ и транзитныя, лучше всего удовлетворяются именно проектомъ Обь-Котлассъ-Сорокской желѣзной дороги.

Вѣдь Бѣломорская линія кончается въ порту, который часть года естественно закрывается въ силу двухъ обстоятельствъ: вслѣдствіе ледостава въ Архангельскѣ, который не будетъ устранинъ постройкой аванпорта, и вслѣдствіе закупорки льдами порта Бѣлаго моря. Между тѣмъ Обь-Котлассъ-Сорокская желѣзная дорога при посредствѣ Мурманской ж. дор. даетъ выходъ къ незамерзающему Мурманскому порту, даетъ выходъ къ открытыму океану. Нельзя умалять какъ это пытаются дѣлать защитники Бѣломорского направления, значеніе этого различія. Вѣдь для транзитныхъ сибирскихъ грузовъ, каковыми, главнымъ образомъ, будетъ хлѣбъ, важно не лежать въ складахъ замерзаемаго

порта. Если хлѣбные грузы направятся внизъ по Оби на баржахъ, то синь только къ самому ледоставу будуть доставлены къ началу ному пункту Обь-Котлакъ-Сорокской желѣзной дороги и, следовательно, именно зимой могутъ перевозиться по лигѣ и экспортироваться моремъ за границу. Прибытие ихъ къ порту зимой, если погрѣть этотъ или подходить къ нему въ это время покрыть льдами, вызоветъ значительные расходы, такъ какъ имъ предстоитъ тогда: 1) лишняя пересыпка, 2) переплата за ихъ храненіе на складахъ или элеваторахъ и 3) тотъ дополнительный расходъ, который будетъ вызвана необходиностью имѣть элеваторы и въ начальномъ и въ конечномъ пункте Бѣломорской жел. дороги. Несомнѣнно, что можно было бы замѣнить элеваторы простыми складочными помѣщеними, но такая замѣна опять таки увеличиваетъ накладные расходы, такъ какъ или вызоветъ необходимость отиравлять хлѣбъ въ мѣшкахъ, что вызоветъ значительный расходъ, или его перегрузку розсыпью, что, кромѣ значительного расхода, влечетъ и засореніе хлѣба. Сооруженіе же элеваторовъ въ двухъ конечныхъ пунктахъ проектируемой линіи представляется при условіи, что эти элеваторы должны будутъ играть роль не только перегрузочныхъ аппаратовъ, но и складовъ для длительного храненія, крайне не рациональнымъ. Положимъ, въ самомъ дѣлѣ, что изъ Сибири на проектируемую линію будетъ поступать только 30 миллионовъ пудовъ хлѣба; предположимъ далѣе, что до ледостава на Оби только половину этого количества окажется возможнымъ доставить къ исходному пункту Обь-Бѣломорской или Обь-Котлакъ-Сорокской жел. дор. Чтобы отправить эти 15 миллионовъ пудовъ хлѣба, при средней нагрузкѣ поѣзда въ 60 тыс. пул. и при 5 парахъ поѣздовъ<sup>1)</sup>, потребуется непрерывная ихъ отправка въ теченіе 50 дней или, принимая во вниманіе возможность и неизбѣжность разнаго рода задержекъ,—2 мѣсяца. Отсюда слѣдуетъ, что въ среднемъ хлѣбный грузъ долженъ будуть лежать на станціяхъ на берегу рѣки Оби отъ 1 до 2 мѣсяцевъ, причемъ общая вмѣстимость складочныхъ помѣщений должна быть расчитана на единовременное храненіе по меньшей мѣрѣ 10 мил. пуд. хлѣба. Такимъ образомъ оказывается, чтобы обеспечить правильное передвиженіе и храненіе хлѣбныхъ грузовъ, придется на двухъ конечныхъ пунктахъ Обь-Бѣломорской жел. дор. имѣть складочные помѣщенія для храненія по 10 мил. пуд. въ каждомъ, при чемъ помѣщенія эти будутъ заняты лишь около 2—3 мѣсяцевъ въ году, а остальное время будуть свободны и даже излишни, такъ какъ имъ не при-

1) Мы полагаемъ, что двѣ пары поѣздовъ будуть заняты другими перевозками.

дется въ остальное время не только выполнять роль складочного номыщениа, но и погрузочного механизма. Съ осуществлениемъ Бѣломорской линіи потребуется, иными словами, для перевозки 30 мил. пуд. хлѣбныхъ грузовъ изъ Сибири имѣть элеваторы общей вмѣстимостью не менѣе 20 мил. пуд. Между тѣмъ несомнѣнно, что портовые элеваторы, будь то при рѣчномъ или морскомъ портѣ, должны являться лишь *перегрузочными* механизмами, а вовсе *не коммерческими*. Такъ дѣйствительно и наблюдается въ Соединенныхъ Штатахъ. Тамъ „самый большой вывозной портъ Штатовъ—Нью-Йоркъ имѣеть элеваторовъ только на 22 мил. пуд.“ Въ С.—Луи (желѣзнодорожный узель на рѣкѣ Миссисипи) элеваторы имѣютъ вмѣстимость въ 12,1 мил. бушелей, а отираляютъ въ голь до 115 мил. бунцелей, дѣлая почти 10 оборотовъ. У насъ же, если принять сдѣланній выше расчетъ, элеваторы при Обь-Бѣломорской жел. дор. будутъ дѣлать полтора оборота. . . . . Малое количество оборотонъ, хотя все же большее, чѣмъ полтора, имѣеть смыслъ лишь тогда, когда элеваторъ предназначенъ для храненія зерна, а не для погрузки его. Такъ элеваторы въ Минеаполисѣ, которые при своей общей вмѣстимости въ 41 мил. буш. пропускаютъ въ годъ лишь 146 мил. буш. зерна, дѣлаютъ  $\frac{3}{4}$  оборота, но утрачивають всякий смыслъ, разъ храненіе продукта предполагается въ нихъ линіи очень короткое время. По исчислениямъ С. С. Бехтѣева, портовые расходы даже въ такихъ оборудованныхъ портахъ, какъ Одесский или Либавскій въ 6,9 к. на пудъ зерна—для первого и въ 5,25 коп. для второго. Дважды повторенный, на Оби и въ Архангельскѣ, этотъ расходъ составить уже 12—14 коп., а то и выше. При такомъ значительномъ портовомъ расходѣ, который необходимо понизить, особенно для дешеваго, на мѣсто производства сибирскаго хлѣба, необходимо, чтобы элеваторы при минимумѣ своей вмѣстимости имѣли максимумъ пропускной способности и максимумъ оборотовъ. Главнѣйшій же условіемъ для этого является выполнение или исключительно функций перегрузочныхъ механизмовъ, что можетъ быть осуществимо въ полной мѣрѣ только при условіи непрерывности перегрузки при ихъ посредствѣ зерна изъ баржей въ вагоны, на берегу Оби, и изъ вагоновъ на пароходы, въ порту. Естественно, что тамъ, где въ самое горячее для вывоза хлѣба время, портъ или подходы къ нему покрыты льдами, о такой непрерывности работы не можетъ быть и рѣчи, хотя бы для одного изъ конечныхъ пунктовъ желѣзной дороги. Этими соображеніями въ достаточной мѣрѣ подчеркивается невыгодность для транзитныхъ сибирскихъ грузовъ выхода къ морю въ Архангельскѣ и выгодность ихъ выхода, на оборотъ, къ Мурману.

Въ настоящее время транзитные грузы изъ Сибири играютъ и будуть играть весьма незначительную роль въ общемъ грузооборотѣ проектируемой линіи. Обусловливается это тѣмъ, что начало какъ Бѣломорской, такъ и Обь-Мурманской линіи находится слишкомъ низко по течению Оби въ томъ мѣстѣ, куда благодаря раннему ледоставу и позднему вскрытию рѣки грузы могутъ подвозиться въ теченію менѣе полугода. Если это обстоятельство для лѣсныхъ грузовъ и не имѣть особенно серьезнаго значенія, хотя бы въ силу того, что лѣсь въ круглякахъ будетъ поступать на линію сплавомъ съ весны, то для хлѣбныхъ и иныхъ грузовъ оно приобрѣтаетъ уже чрезвычайно важное значеніе, на столько важное, что правильный транзитъ сибирскихъ грузовъ къ Бѣломорскимъ портамъ или къ Мурману можетъ осуществиться въ томъ случаѣ, если выводящая къ этимъ портамъ линія будетъ прымыкать непосредственно къ главной сибирской транзитной магистрали—къ великому Сибирскому пути.

Послѣдней задачѣ какъ нельзя болѣе удовлетворяетъ проектъ Обь-Сорокской желѣзной дороги при условіи ея продолженія со временемъ до Томска или иного пункта на Сибирской магистрали. При осуществленіи такого прымыканія Обь-Сорокской линіи къ магистрали мы получимъ кратчайшій выходъ для сибирскихъ грузовъ къ незамерзающимъ портамъ Мурмана. Такимъ образомъ проектируемая художникомъ А. А. Борисовымъ желѣзная дорога вполнѣ всего выполняетъ тѣ задачи, которыя совѣщаніе Товарища Министра и Н. Борисова предъявляетъ къ проектамъ сѣверныхъ магистралей и которые оно формулируетъ слѣдующими словами: „Обѣ проектируемыя линіи имѣютъ въ виду обслужить громадный совершенно не использованный богатства сѣвера: лѣсъ, пушнину, рыбу. Въ послѣднее время вопросъ о томъ, какъ использовать сѣверные лѣса, является вопросомъ государственной важности. Слабое использование всѣхъ богатѣйшихъ пространствъ лѣсовъ, которые у насъ имѣются на сѣверѣ, составляетъ огромный недочетъ нашего государственного хозяйства. Измѣнить такое ненормальное положеніе окажется возможнымъ линіи съ проведениемъ на сѣверѣ рельсовыхъ путей, вслѣдъ за которыми явится и капиталъ и трудъ для производства новыхъ цѣнностей и реализаціи богатствъ края. Теперь больше, чѣмъ когда-либо слѣдуетъ заботиться о сооруженіи лѣсовозныхъ и экономической конъюнктуры, усиится торговое сношеніе съ Англіей и рынки сбыта для всякихъ сортовъ строительныхъ матеріаловъ будутъ безгранично обеспечены съ окончаніемъ военныхъ дѣйствій, когда во всѣхъ государствахъ Западной Европы слѣдуетъ ожидать небывалаго до сихъ поръ строительства. Усиленный сбытъ лѣса также будетъ содѣйствовать

улучшению нашего торгового баланса и составить немаловажный источник дохода для государственного казначейства. Объ этомъ особенно приходится заботиться въ виду роста государственного долга и платежей по нему преимущественно за границу. Но роль съвера не ограничивается только возможностью поставки лѣса. Проектируемыми дорогами также имѣется въ виду установить соединеніе по кратчайшему направлению между Сибирью, съ одной стороны, и портами Бѣлаго моря, съ другой. Такое соединеніе дастъ возможность вывозить къ Архангельску большия запасы сибирского хлѣба и другихъ продуктовъ сельского хозяйства<sup>1)</sup>.

Говоря о значеніи желѣзной дороги для развитія лѣсного хозяйства на съверѣ и сравнивая въ этомъ отношеніи проектъ Обь-Бѣломорской желѣзной дороги и Обь-Сорокской, мы сознательно не упомянули обь Обскихъ лѣсахъ. Несомнѣнно, что по Оби, и ея притокамъ имѣются весьма цѣнныя лѣсонасажденія, но безлюдіе края и отсутствіе для лѣсныхъ грузовъ выхода къ рынкамъ или экспортнымъ центрамъ являлось до этого времени неопредолимымъ препятствіемъ для ихъ эксплоатации. При сдачѣ ихъ эксплоатации на концессіонныхъ началахъ и здѣсь можетъ развиться въ широкихъ размѣрахъ лѣсная промышленность. Полагаемъ, однако, что слишкомъ длинный пробѣгъ Оби до Архангельска или Мурмана явится невыгодной стороной Обской лѣсной концессіи при условіи, если къ портамъ будетъ вывозиться уже раздѣленный лѣсъ и что здѣсь лѣсопильные заводы могутъ развиться въ томъ случаѣ, когда уже полностью будутъ использованы лѣса болѣе западныхъ бассейновъ (подъ использованіемъ мы разумѣемъ здѣсь эксплоатацию всего годового прироста). Но есть осуществленіемъ съверной магистрали по проекту А. А. Борисова явится полная возможность переброски нѣкоторой части наиболѣе цѣнныхъ лѣсныхъ сортиментовъ съ бассейна рѣки Оби на бассейнъ рѣки Вычегды, откуда лѣса пойдутъ или сплавомъ въ направленіяхъ къ Котласу или послѣ расшивовки и раздѣлки въ баржахъ. Проектъ Бѣломорской дороги этой возможности развитія лѣсной промышленности въ Обскихъ урманахъ не даетъ.

Такимъ образомъ, мы видимъ, что сравненіе проекта А. А. Борисова съ проектомъ Бѣломорской желѣзной дороги приводить насъ къ слѣдующему заключенію:

1) Лѣсные богатства въ районѣ Обь-Сорокской линіи въ полтора раза превышаютъ таковыя же въ районѣ Обь-Бѣломор-

1) Сводный Журналъ засѣданій Особаго Междудомственнаго Совѣщанія по выработкѣ плана желѣзодорожнаго строительства на предстоящее пятилѣтіе 1917—1922 г.г. Часть I, стр. 20 и 21.

ской желѣзной дороги, не считая даже Самарского лѣсничества и всѣхъ тѣхъ лѣсныхъ грузовъ, которые могутъ подходить съ Оби и ея притоковъ къ исходному пункту того и другого варіанта сѣверной магистрали.

2) Только выходъ къ Мурману обезпечиваетъ лѣсные и транзитные грузы выходомъ къ позамерзающему порту и безпрепятственный экспортъ ихъ въ теченіе всего года заграницу.

3) Объективныя условія для реального осуществленія широкаго лѣсного хозяйства имѣются только въ районѣ сѣверной магистрали по проекту А. А. Борисова, такъ какъ здѣсь имѣется значительная населенная полоса, вполнѣ возможно широкое развитие земледѣльческаго промысла, имѣется достаточная обезпеченность луговымъ фондомъ, необходимымъ для прокорма двигательной силы въ лѣсномъ промыслѣ.

4) Только проектъ А. А. Борисова даетъ выходъ лѣснымъ и транзитнымъ грузамъ какъ къ Мурману, такъ и къ Архангельску, давая въ то же время при осуществленіи желѣзнодорожнымъ соединеніемъ Котласу съ Петроградомъ выходъ имъ и къ Балтійскимъ нортамъ.

5) Продолженіе проекта Борисова къ Томску даетъ естественный транзитный путь къ Петрограду, Архангельску и Мурману.



## ОГЛАВЛЕНИЕ.

---

	Стр.
I. Мировая лѣсная торговля . . . . .	19
II. Сѣверные лѣса и лѣсное хозяйство . . . . .	25
III. Тормазы лѣсной промышленности . . . . .	38
IV. Пути сообщенія на сѣверѣ . . . . .	53
V. Лѣсные богатства въ районѣ сѣверныхъ линій . . .	64
VI. Архангельскъ или Мурманъ? . . . . .	78
VII. Заключеніе. . . . .	

---