

Доказатель.

Вологодская областная
библиотека

Д О К Л А **В** Д Ъ

„Междувѣдомственной комиссіи для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водяныхъ сообщеній имперіи“, Предсѣдателя Вологодской губернской земской управы А. А. Можайскаго „объ экономическомъ положеніи Вологодской губерніи и нуждахъ ея въ развитіи и улучшеніи водяныхъ путей сообщенія“, сдѣланный въ засѣданіи комиссіи 16-го мая с.г. въ С.-Петербургѣ.

Главными путями сообщенія и передвиженія грузовъ необъятной Вологодской губерніи служатъ рѣки, пригодныя для судоходства въ предѣлахъ губерніи на вѣсколько тысячъ верстъ.

Ее прорѣзаютъ такія громадныя водныя артеріи, какъ р.р. Печора и Сѣверная Двина съ ихъ притоками, дающія выходъ къ Ледовитому океану, Бѣлому морю и черезъ систему каналовъ къ Балтійскому морю.

Къ сожалѣнію, широкое развитіе судоходства и слага поставлены нынѣ въ крайне неблагопріятныя условія. Благодаря отчасти естественнымъ причинамъ, а главное—вслѣдствіе непринятія мѣръ къ удовлетворенію потребностей судоходства и устраненію природныхъ препятствій.

Отъ этихъ причинъ страдаетъ весь сѣверный край. На его громадномъ пространствѣ земледѣліе развито только въ южной части Вологодской губерніи, въ сѣверной же части и особенно въ сѣверо-восточной оно, благодаря климатическимъ

условіямъ, а также выгоды добывающихся промысловъ, очень незначительно.

Причиной этому отчасти служитъ и то обстоятельство, что въ уѣздахъ Сольвычегодскомъ, Яренскомъ и Устьсысольскомъ до сихъ поръ не осуществлено землеустройство крестьянъ и послѣдніе не имѣютъ земельныхъ надѣловъ. Милліоны десятинъ земли заняты сложными лѣсами и эти лѣса при отсутствіи устроенныхъ путей сообщенія гниютъ на борню или выгораютъ десятками тысячъ десятинъ, благодаря неосторожности какого нибудь зырянна-охотника.

Въ одномъ Устьсысольскомъ уѣздѣ въ составѣ девяти лѣсничествъ числится 13516551,5 десятинъ, причемъ самое малое лѣсничество включаетъ въ себя 656542 десятины, а самое большое по р. Печорѣ—5446917 десятинъ. И эти богатства не могутъ быть правильно эксплуатированы вслѣдствіе отсутствія удобныхъ путей сообщенія съ центральной Россіей.

Крайняя незначительность населенія на такомъ громадномъ пространствѣ не даетъ возможности производить правильную разработку лѣсовъ въ большомъ размѣрѣ, а пришлое для заработковъ населеніе отсутствуетъ изъ за неимѣнія правильныхъ путей сообщенія. Нельзя не привести въ прихѣръ, что одна иностранная фирма получивъ надлежащее разрѣшеніе на сплавъ для вывоза за границу 5 милліоновъ

бревенъ съ р. Печоры, должна была отказаться отъ этого предпріятія, заготовивъ только одинъ миллионъ деревъ. Кромѣ недостатка рабочихъ рукъ, въ этомъ дѣлѣ играла большую роль возможность судоходства въ устьѣ р. Печоры только въ теченіи двухъ мѣсяцевъ въ году. Само собою разумѣется, что если бы бассейнъ Печоры былъ соединенъ съ рѣкою Вычегодой, а слѣдовательно и съ Бѣлымъ моремъ, то славъ лѣса въ вывозному порту былъ бы доступенъ въ теченіе пяти мѣсяцевъ въ году, и условія для использованія лѣсныхъ богатствъ государства были бы совершенно иныя.

Въ еще болѣе плохихъ условіяхъ изъ за гутей сообщенія находятся другія естественныя богатства края, для разработки которыхъ нужна большая затрата капиталовъ для оборудованія добыванія и переработки сырого матеріала техническими устройствами. Такъ, цѣлыя, такъ называемыя брусныя горы, изъ которыхъ добывается точильный камень, расположенныя на р. Воѣ, притокъ р. Печоры, разрабатываются примитивнымъ способомъ лишь въ самомъ незначительномъ размѣрѣ, и выработанные бруски и точила сбываются черезъ Якушу только въ Сибирь, а Европейская Россія не имѣетъ возможности воспользоваться этими предметами, представляющими изъ себя грузъ, возможный для перевозки на значительныя раз-

стоянія только водою, и получаетъ ихъ изъ за границы.

Въ томъ же Устьсмысльскомъ уѣздѣ остаются безъ всякой разработки соляные источники, громадные залежи сѣрныхъ колчедановъ, горнаго сланца, изъ котораго добывается парафинъ, фосфоритовъ, охры, алебастра, ртути, асфальта, каменнаго угля, желѣзныхъ рудъ и наконецъ нефти. Последняя наконецъ обратила на себя вниманіе общества и правительства.

Не далѣе какъ въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, прилежающій къ рѣкѣ Ухтѣ районъ объявленъ правительствомъ завѣдомо нефтеноснымъ въ предѣлахъ между 64° и $62^{\circ} 45'$ с. широты и между 24° и 22° восточной долготы.

Этотъ районъ представляетъ изъ себя площадь болѣе чѣмъ въ 12 тысячъ квадратныхъ верстъ нефтяныхъ мѣсторожденій, передъ которою Бакинская площадь въ 780 десятинъ является совершенно ничтожной. Какими же путями, какъ не водными, можетъ попасть колоссальное количество этихъ богатствъ на внутренніе и заграничные рынки? Между тѣмъ рѣки Печора и Вычегда, около которыхъ онѣ расположены, находятся въ слѣдующемъ печальномъ состояніи. Многоводная, доступная для пароходства на протяженіи 1200 верстъ, Печора совершенно представлена самой себѣ. Судходнаго надзс-

ра не существуетъ, плановъ рѣки не имѣется, обстановка фарватера находится въ самомъ плачевномъ состояніи. Промногочисленные и годные для судоходства ея притоки и говорить нечего. Въ немного лучшемъ состояніи находится р. Вычегда, главный притокъ Сѣверной Двины. Тутъ имѣется судоходный надзоръ и обстановка вѣхами производится правильно съ устья до г. Усть-Сысольска, на протяженіи четырехъ сотъ слишкомъ верстъ. Регулярное пароходство существуетъ до Усть-Кулома на разстояніи 660 верстъ. Между тѣмъ, оно могло бы быть продолжено много дальше. Въ прошломъ 1908 г. Вологодскій губернаторъ, на казенномъ пароходѣ съ осадкою въ 4 четверти, совершенно свободно въ серединѣ іюня мѣсяца, въ меженную воду, прошелъ выше Усть-Кулома на 170 верстъ въ устье рѣки Южной Мылвы. Какъ выяснилось, въ этой части рѣки препятствіями судоходству служить большее количество корчей и частью песчаные намывы при устьяхъ различныхъ притоковъ. На всемъ протяженіи 830 верстъ не имѣется ни пороговъ, ни камней и упомянутыя препятствія въ видѣ корчей и песчаныхъ намывовъ совершенно легко могутъ быть устранены соотвѣтствующими машинами. Только въ прошломъ году экспедиціей инженера Цопова составлены планы части этой рѣки между притоками ея р. Вымью

и Сѣверной Кельтмой. Низовья же и верховья р. Вычегды остаются неизслѣдованными и Вологодское губерское земство, находя такое положеніе совершенно ненормальнымъ, въ 1908 году возбудило соотвѣтствующее ходатайство передъ правительствомъ о подробномъ обслѣдованіи этой важной для губерніи водной артеріи.

Образованіе настоящей междувѣдомственной комиссіи позволяетъ надѣяться, что ходатайство это будетъ имѣть болѣе скорый результатъ, чѣмъ ходатайство земства о расчисткѣ рѣкъ Вологды, Сухоны и Сѣверной Двины, возбужденное въ 1875 году. повторенное затѣмъ въ 1882, 83, 84, 85, 86 92 и 93 годахъ и имѣвшее послѣдствіемъ только расчистку отъ камней русла р. Сухоны въ наиболѣе затруднительныхъ мѣстахъ.

Въ общемъ рѣки эти продолжаютъ оставаться въ крайне неудовлетворительномъ состояніи и наибольшаго вниманія изъ нихъ заслуживаетъ р. Сухона.

По этой рѣкѣ болѣе всѣхъ обслуживающей мѣстныя нужды и являющейся транзитнымъ путемъ къ Архангельскому порту отъ Вологодскаго желѣзнодорожнаго узла, въ продолженіи лѣта бываетъ прекращеніе судоходства, такъ какъ мѣстами глубина достигаетъ всего лишь 6 вершковъ. Осенью же судоходство затрудняется тѣмъ, что обстановка приспособлена только лишь для дневного плаванія.

Проходъ черезъ пороги около дер. „Опокъ“ до сихъ поръ не урегулированъ искусственными сооруженіями, и въ малую воду пароходы проходятъ при непосредственной помощи населенія деревни, удерживающаго канатомъ съ берега носъ судна въ предупрежденіе опасности быть выкинутыми на камни струей теченія.

Низовья послѣ слиянія съ р. Югомъ, гдѣ рѣка получаетъ названіе „Малой Двины“ и гдѣ ежегодно образуются новыя отмели, не снабжены землесосами и только у пристаней Котласа работаетъ одна землечерпательная машина устарѣвшей конструкціи. Неудовлетворительное состояніе р. Сухоны и питающаго ее Кубенскаго озера. судоходство на коихъ годъ отъ году развивается, признается и Управленіемъ Внутреннихъ Водныхъ Путей. Изъ разсматривавшихся въ Петербургскомъ порайонномъ комитетѣ предположеній Вытегорскаго округа видно, что при устройствѣ плотины на р. Сухонѣ у Глѣбова острова будутъ улучшены условія плаванія между Вологдой и Петербургомъ и качества пристани Вологды, и кромѣ того при непрерывномъ питаніи изъ Кубенскаго озера будетъ улучшена р. Сухона. Безусловно первое будетъ достигнуто, но улучшение Сухоны будетъ имѣть мѣсто только въ ея верховьяхъ выше г. Тотмы, нижнее же ея теченіе между Тотмой и Устюгомъ, гдѣ паденіе рѣки

гораздо больше, требуетъ вѣроятно еще нѣсколько шлюзовъ и плотинъ Разрѣшеніе этого—дѣло инженерныхъ знаній. Ими же долженъ разрѣшиться вопросъ о необходимости сохраненія въ верховьяхъ Сухоны шлюза „Знаменитый“ съ его плотиною, который въ настоящее время крайне необходимъ для питанія р. Сухоны и Вологды, но, придя въ ветхость, далеко не удовлетворяетъ своему назначенію, а своими малыми размѣрами при старинной конструкции плотины въ весеннее время задерживаетъ сплавъ плотовъ. Нельзя не обратить вниманія, что всѣ плотины, какъ подлежащія переустройству, такъ и имѣющія быть сооруженными должны устраиваться опускаемыми. по образцу недавно сдѣланныхъ на р. Шекснѣ, что дастъ громадныя преимущества при большой водѣ для прохода мелкихъ судовъ и плотовъ. Затѣмъ надо сказать, что размѣры шлюза „Знаменитый“, равно какъ и шлюзовъ на системѣ Герцога Вюртембергскаго, допускающіе проходъ судовъ только въ 18¹/₂ сажень длины и 3 саж. ширины, совершенно не соотвѣтствуютъ нуждамъ судоходства.

Еще въ 1901 году мѣстные судохозяева, промышленники и торговцы обратились съ ходатайствомъ къ г. министру путей сообщенія объ удлиненіи шлюзовъ до 25 сажень, выполненіе чего совершенно измѣнило бы условія судоходства и создало

бы возможность перевозки новыхъ мало-цѣнныхъ грузовъ. Тогда же они ходатайствовали о приобрѣтеніи для Кубенскаго озера землечерпательнаго каравана и о прорытіи канала протяженіемъ около 2 верстъ изъ Сиверскаго озера непосредственно въ р. Шексу. Только въ октябрѣ мѣсяцѣ прошлаго года о двухъ первыхъ ходатайствахъ было сужденіе въ Петербургскомъ порационномъ комитетѣ, а о судьбѣ послѣдняго не имѣется никакихъ свѣдѣній.

Надо признать, что пожеланіе 25 саженой длины для шлюзовъ весьма скромно и что на этотъ разъ проволочка въ приведеніи его въ исполненіе оказалась даже весьма благопріятной.

Деревянные шлюзы системы Герцога Вюртембергскаго пришли въ совершенную ветхость и, пропуская воду въ количествѣ для подобныхъ сооруженій недопустимомъ, требуютъ капитальнаго ремонта. Очевидно, что ремонтъ этотъ долженъ быть соединенъ и съ увеличеніемъ ихъ размѣровъ. Въ то же время также совершенно очевидно, что при принятомъ для переустройства Маріинской системы зданіи для пропуска судовъ длиною 45 саж. включая руль, при ширинѣ 6 саж. и съ осадкою 10 четвертей, и при предположеніи созданія сѣвернаго непрерывнаго магистральнаго водянаго пути отъ Петербурга по рѣкамъ Вологодской губерніи

въ Сибирь, — шлюзы названной системы должны быть устроены размѣровъ допускающихъ пропускъ судовъ указанной величины.

Но ранѣе, чѣмъ это осуществится, настоятельно необходимо путемъ землечерпательныхъ работъ расчистить по всему протяженію Кубенскаго озера фарватеръ, настоящая ширина котораго въ меженную воду во многихъ мѣстахъ не позволяетъ разойтись встрѣчнымъ судамъ, а глубина заставляетъ и безъ того незначительныя по своимъ размѣрамъ барки принимать грузъ только на половину изъ подъемной силы. Одновременная съ этой работой расчистка отмелей въ истохъ р. Сухоны и при устьѣ р. Кубены улучшить условія отправки лѣсныхъ матеріаловъ, заготовляемыхъ для отправки въ С.-Петербургскому и Кронштадтскому портамъ расположеннымъ въ этихъ мѣстахъ лѣсопильными заводами. Кромѣ того, углубленіе входнаго фарватера р. Кубены позволить осуществить въ лѣтнее время отправку въ баркахъ дровъ въ г. Вологду. Матеріалъ для послѣднихъ въ видѣ вершинъ отъ деревьевъ, сплавляемыхъ ежегодно по этой рѣкѣ въ количествѣ около милліона штукъ, остается не использованнымъ и лежа гніетъ на мѣстѣ яли, загорѣвшимся отъ чьей либо неосторожности, дѣлаетъ добычей огня цѣлыя лѣсныя дачи.

Несомнѣнно, что возможность прохода въ Шексну судовъ большихъ размѣровъ, чѣмъ настоящія, вызоветъ эксплуатацію этого пропадающаго даромъ богатства и создастъ весьма крупную отправку дровъ въ Петербургъ, такъ какъ увеличенная грузоподъемность судовъ представить выгоду перевозки громаднаго и сравнительно малоцѣннаго продукта на большое разстояніе. Это же обстоятельство позволитъ гнать изъ Петербурга сула обратно вмѣсто продажи ихъ тамъ по дешевой цѣнѣ. что имѣетъ мѣсто въ большинствѣ случаевъ нынѣ, и послѣдствіемъ этого будетъ вмѣстѣ съ оживленіемъ товаро-обмѣна воднымъ путемъ и пониженіе фрахта отъ Петербурга до Вологды съ 10 до 5 копеекъ за пудъ. Что касается послѣдняго ходатайства мѣстныхъ судовладельцевъ и промышленниковъ о прорытіи канала изъ Сиверскаго озера въ р. Шексну, то поводомъ въ нему служить измѣненіе условій торговли. Путь на Петербургъ приобрѣлъ теперь для Вологодской губерніи большее значеніе, чѣмъ на Волгу, и выходъ на р. Шексну выше пороистой ея части близъ дер. „Звѣрь“, сокративъ ходъ судовъ на 35 верстъ, въ то же время избавилъ бы ихъ, а равно и суда, идущія изъ Рыбинска, отъ неизбѣжной задержки при скопленіи ихъ передъ проходомъ пороговъ.

Все сказанное и безъ приведенія стати-

стическихъ данныхъ о размѣрахъ грузо-оборота по воднымъ путямъ Вологодской губерніи достаточно убѣдительно рисуетъ картину ихъ печальнаго неустройства, и за детальнымъ разсмотрѣніемъ состоянія главныхъ рѣкъ остается обратить вниманіе на предоставленныя силами природы, наиболѣе важныя въ мѣстныхъ сообщеніяхъ рѣки Югъ, Лузу и Вымь. изъ которыхъ послѣдняя, какъ прилегающая къ Ухтинскому нефтеносному району, пріобрѣтаетъ особенно серьезное значеніе.

Переходя затѣмъ къ вопросу о направленіи Сѣверо-Россійской магистрали, намѣчаемой отъ системы герцога Вюртембергскаго до Уральскаго хребта черезъ Вологодскую губернію, достаточно взглянуть на карту, чтобы убѣдиться, что указываемый г. Вологодскимъ губернаторомъ путь съ Вычегды на Печору черезъ рѣки Мылвы и съ Печоры на Обь по р. Илычъ, его притоку Егра-Ляга и затѣмъ Сѣверной Сосвѣ—будетъ кратчайшимъ путемъ между рѣками Сѣвернаго бассейна Европейской и Азіатской Россіи. Сама природа создала его и оставила только нѣсколько верстъ волоковъ, чтобы приложеніемъ труда человѣка обратить непрерывное громадное водное протяженіе въ его пользованіе. Возможность соединенія каналомъ рѣкъ Сѣверной и Южной Мылвы не подлежитъ никакому сомнѣнію и надо сказать, что еще въ 1831 году ко-

миссіею проектовъ и смѣтъ разсматривалась записка «о соединеніи рѣки Сѣверной Мылвы съ Ингелемъ (Ихтыль, притокъ Южн. Мылвы) посредствомъ перекопа 5 верстнаго волока съ цѣлью открыть водное сообщеніе между рѣками Печорой и Вычегдой, полезное для сплава къ Архангельскому и С-Петербуржскому портамъ лиственнныхъ и сосновыхъ годныхъ къ кораблестроенію лѣсовъ, произрастающихъ въ большомъ количествѣ по рѣкамъ Печорѣ, Мылвамъ, Юнгелю и Вычегдѣ.» Затѣмъ возможность соединенія рѣки Егра-Ляга съ Сѣверной Сосвой усматривается изъ трудовъ уральской экспедиціи, снаряженной Императорскимъ Русскимъ Географическимъ обществомъ въ 1847, 1848 и 1850 годахъ подъ начальствомъ Э. Гофмана (Сѣверный Уралъ и береговой хребетъ Пай-Хой. Изданіе 1856 г.) Въ числѣ проходовъ черезъ Уральскій хребетъ Гофманъ упоминаетъ Канкартскій проходъ по десятиверстному волоку, черезъ который остяки перетаскиваютъ свои лодки отъ истоковъ Егра-Ляги, притока Илмча, къ истокамъ Тавтъ-Манъ-Я, притока Сѣверной Сосвы. Географическое положеніе истоковъ р. Егра-Ляга опредѣлено экспедиціей въ $62^{\circ} 15' 54''$ широты и $59^{\circ} 28' 15''$ долготы. На этотъ же проходъ, называя его Маньинскимъ переваломъ указываетъ и А. М. Сибиряковъ (о путяхъ сообщенія Сибири изд. 1907 г.). Онъ го-

ворятъ, что „наиболѣе извѣстный путь черезъ Уралъ, которымъ чаще всего пользуются,—это путь черезъ Манью, впадающую въ Сосьву. Маньинскій перевалъ едва-ли не одинъ изъ самыхъ низкихъ переваловъ съ бассейна р. Сосьвы въ Печору. Онъ вродѣ какого то между-горнаго ущелья, гдѣ изъ однихъ и тѣхъ же болотъ съ одной стороны текутъ ручьи въ Манью, притокъ Сосьвы, а съ другой —въ Лягу, притокъ Илыча, впадающаго въ Печору.“

Нечего и говорить, что осуществленіе соединенія каналами системъ рѣкъ Оби, Печоры и Сѣверной Двины, вызвавъ громадный товарообмѣнъ громаднихъ грузовъ Сибири съ Европейскою Россіей и заграницей, присоединить къ этому обмѣну и Вологодскую губернію, снабдить Печорскій край дешевымъ сибирскимъ хлѣбомъ и, оказавъ возможность приступить къ правильной разработкѣ его природныхъ богатствъ, подниметъ экономическое положеніе населенія всей губерніи. Но одновременно съ этимъ нельзя упускать изъ виду, что и осуществленіемъ сѣверной магистрали далеко еще не будетъ исчерпанъ вопросъ о существенно важныхъ для губерніи соединительныхъ водныхъ путяхъ.

Уже много разъ обращалось вниманіе какъ въ правительственныхъ сферахъ, такъ и отдѣльными лицами на необходимость во-

зобновленія заброшеннаго Екатерининскаго канала, соединяющаго черезъ рѣки Кельтмы Вычегду съ Камой и слѣдовательно бассейны Сѣв. Двины и Волги. и имѣющаго серьезное мѣстное значеніе. Это значеніе увеличится во много разъ съ началомъ въ близкомъ будущемъ добычи на Ухтѣ нефти, являющейся необходимымъ топливомъ для промышленнаго Урала. Для вывоза той-же нефти предстоитъ обезпечить водный путь отъ Ухты къ Вычегдѣ и подготовительныя работы къ тому уже ведутся партіей инженера Н. В. Попова, выясниваго въ минувшемъ году вполне отвѣчающее интересамъ Вологодской губерніи направленіе соединенія Ухты съ Вымью черезъ р. Тобысь и р. Вессыву съ Ропчей.

Нельзя не повторить, что всѣ существующіе и имѣющіе быть вновь созданными водные пути должны быть приведены въ состояніе, удовлетворяющее возможности прохода судовъ размѣра, принимаемаго для Маринской системы, т. е. 45 сажень при 6 саж. ширины и 10 четв. осадки.

Въ заключеніе должно быть признано, что въ зависимости отъ производства изслѣдованій рѣкъ, имѣющихъ войти въ составъ Сѣверной магистрали, насущнѣйшей потребностью Вологодской губерніи является неотложное улучшеніе нынѣшнихъ условій судоходства по Кубенскому озеру и рѣкамъ Суховѣ, Малой Двинѣ и

Вычегдѣ путемъ снабженіи ихъ дноуглубительными и корчеподъемными снарядами и производства должной обстановки фарватеровъ, что при сравнительно незначительныхъ затратахъ представить изъ себя первый и весьма производительный шагъ по осуществленію намѣченной магистрали.

