

Тралловый промыселъ въ сѣверныхъ водахъ и рыболов- ная комиссія Государственной Думы.

(Докладъ, читанный 19 апрѣля 1911 г. въ засѣданіи Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера).

Рыболовная комиссія Государственной Думы при обсужденіи законопроекта о 12 мильной полосѣ территориальныхъ водъ на Сѣверѣ, постановила запретить въ этой полосѣ промыселъ не только иностраннымъ, но и русскимъ тралловымъ пароходамъ. По постановленію той же комиссіи, русскимъ траулерамъ воспрещается производить промыселъ также въ нашихъ водахъ южнѣе линіи мысовъ—Канина Носа и Святого Носа. Въ министерскомъ законопроектѣ подобное ограниченіе отечественной рыбопромышленности не предусматривается, а въ состоявшемся въ Петербургѣ въ январѣ мѣсяцѣ прошлаго года III Всероссийскомъ Сѣздѣ рыбопромышленниковъ, послѣ всесторонняго обсужденія этого вопроса, было высказано пожеланіе о широкомъ содѣйствіи развитію русскаго тралловаго промысла на Сѣверѣ.

Чѣмъ руководились члены Рыболовной комиссіи Государственной Думы, когда рѣшили сдѣлать такое, по крайней мѣрѣ, странное постановленіе, мнѣ неизвѣстно, но не подлежитъ никакому сомнѣнію, что они были кѣмъ-то, или чѣмъ-то введены въ заблужденіе, ибо это постановленіе сдѣлано исключительно въ интересахъ английскихъ и норвежскихъ рыбопромышленниковъ и если оно пройдетъ черезъ Государственную Думу и получить законодательную силу, то это нанесетъ громадный матеріальный ущербъ отечественной рыбопромышленности и еще больше увеличитъ ввозъ въ Россію норвежской рыбы.

Чтобы доказать неосновательность принятаго комиссіей Государственной Думы постановленія, идущаго наперекоръ интересамъ русской тралловой рыбной промышленности, необходимо вкратцѣ пояснить, что представляетъ изъ себя тралловый промыселъ. Тралль—это большая сѣть, которую пароходъ на двухъ стальныхъ тросахъ тащитъ по дну моря. Производить тралловый промыселъ можно только на песчаномъ и сравнительно ровномъ морскомъ днѣ. На каменистомъ днѣ тралловый промыселъ невозможенъ, ибо тамъ тралль задѣваетъ за камни и рвется. Чрезвычайно затруднителенъ промыселъ на мягкомъ илистомъ днѣ, гдѣ, несмотря на всѣ принятія мѣры предосторожности, тралль зарывается, наполняется иломъ и часто при подъемѣ обрывается. Въ силу этого тралловый промыселъ можно производить только въ ограниченныхъ и при томъ хорошо обследованныхъ районахъ и такъ какъ стоимость тралла равняется 250 р., то, во избѣжаніе крупныхъ убытковъ, капитаны тралловыхъ пароходовъ бываютъ весьма осторожны при выборѣ мѣста для траллированія.

Извѣстныхъ до сихъ поръ, пригодныхъ для тралловаго промысла, мѣстъ на западномъ Мурманѣ, гдѣ у насъ въ теченіе 3—4 лѣтнихъ мѣсяцевъ приѣзжіе поморы занимаются яруснымъ ловомъ рыбы, совѣмъ мало, а главный тралловый промыселъ начинается съ меридіана острова Харлова и производится въ районахъ, гдѣ ярусный ловъ рыбы у насъ не бываетъ. Траулеры, кромѣ того, промышленяютъ главнымъ образомъ камбалу, между тѣмъ какъ ярусный ловъ предназначенъ для добычи трески и пикши. Надъ Семью Островами лучшее мѣсто для тралловаго промысла находится около 8 морскихъ миль отъ берега и

тамъ траулеры промышляютъ почти исключительно только камбалу, которая держится въ этомъ районѣ съ начала декабря до конца апрѣля, т. е. въ теченіе пяти зимнихъ и весеннихъ мѣсяцевъ, когда, за отсутствіемъ на маетъ наживки и трески, ярусный промыселъ здѣсь невозможенъ. Да и лѣтомъ, когда подходитъ треска, изъ ближайшаго становища Харловки ярусные промышленники выходятъ не дальше 2—3 миль отъ берега и число промышляющихъ здѣсь шнакъ весьма ограниченное, а главный ярусный промыселъ сосредоточивается отъ 60—90 верстъ дальше къ западу, около становищъ Гаврилово и Териберки. Такимъ образомъ, интересы этихъ двухъ родовъ промысла на Мурманѣ не враждебны другъ другу и развитіе одного изъ нихъ не препятствуетъ развитію другого.

Присутствіе на Семиостровской банкѣ въ большомъ количествѣ морской камбалы было случайно открыто английскими траулерами весной 1909 года и до 1 января с. г. они увезли съ этой банки въ Англию рыбы, по приблизительному подсчету, на 850.000 руб. Съ установленіемъ 12-мильной полосы территориальныхъ водъ и только при организациі дѣйствительной охраны промысловъ иностранцы изъ этого района могутъ быть вытѣснены и, надо полагать, что имъ тогда придется прекратить свои зимніе рейсы на Мурманъ, такъ какъ другая банки, дальше 12 миль отъ берега, гдѣ зимою послѣ начала декабря держалась бы камбала, до сихъ поръ еще не обнаружены. Зимой чьны на свѣжую морскую камбалу въ Англии стоятъ очень высокія и съ развитіемъ у насъ траллового промысла, наши траулеры могли бы съ этой банки доставлять рыбу въ Англию ежегодно на нѣсколько сотъ тысячъ рублей. Такимъ образомъ, нѣтъ никакихъ основаній запрещать своимъ траулерамъ промыселъ въ этой полосѣ, лишая ихъ выгоднаго заработка на заграничныхъ рынкахъ и заставить ихъ вмѣсто этого заработка въ теченіе пяти мѣсяцевъ бездѣйствовать.

Такое запрещеніе равносильно запрещенію вообще русскаго траллового промысла на Сѣверѣ; русскій ярусный промыселъ отъ этого запрещенія не выиграетъ ничего, а пользу изъ него извлекутъ тѣ-же англичане, траулеры которыхъ съ Мурмана выжить намъ будетъ не такъ легко, какъ это многимъ кажется. Установленіе 12-мильной полосы территориальныхъ водъ будетъ сопряжено съ крупными денежными расходами, ибо всѣмъ хорошо извѣстно, что английскіе рыбаки признаютъ законы о территориальныхъ водахъ только тамъ, гдѣ такое признаніе является неизбѣжнымъ, вслѣдствіе присутствія на мѣстахъ промысла быстроходныхъ охранныхъ крейсеровъ. Какъ только охранный судно удаляется съ мѣста промысла или уходитъ въ гавань за углемъ и провизіей, они спокойно переходятъ границу территориальныхъ водъ и промышляютъ тамъ, гдѣ имъ болѣе удобно. Такіе случаи неоднократно повторяются въ Исландіи и если тамъ датское правительство при 3-хъ мильной полосѣ территориальныхъ водъ принуждено содержать цѣлую флотилію охранныхъ судовъ, что же будетъ у насъ при 12-ти мильной полосѣ? До чего капитаны английскихъ траулеровъ въ этомъ отношеніи безцеремонны, доказываетъ слѣдующій случай, который передалъ мнѣ капитанъ одного англійскаго траулера. Въ Исландіи, къ промышлявшему ночью около $\frac{1}{2}$ мили отъ берега англійскому траулеру, подкрался на охраннымъ катерѣ полицейскій чинъ, вступилъ на пароходъ, объявилъ его арестованнымъ и приказалъ слѣдовать въ ближайшую гавань. Капитанъ парохода убралъ свои тралли и такъ какъ у него трюмъ былъ уже почти наполненъ рыбой, далъ полный ходъ машинѣ, а вмѣсто ближайшей датской гавани ушелъ въ Англию, куда и привезъ этого несчастнаго полицейскаго чина...

Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что для того, чтобы новый законъ не остался мертвой буквой и англичане не продолжали попрежнему увозить рыбу съ Семиостровской банки намъ придется завести быстроходный охранный крейсеръ, который съ начала декабря до конца мая долженъ будетъ безотлучно находиться около Семиострововъ. Если допустить, что охрана будетъ очень бдительная и что англичане не откроютъ новыхъ рыбныхъ банки внѣ нашихъ тер-

риториальных водъ, намъ, можетъ быть, удастся въ теченіе пяти зимнихъ и весеннихъ мѣсяцевъ вытѣснить англійскіе траулеры изъ водъ Мурманскаго берега. Но разъ мы запрещаемъ въ это время также своимъ траулерамъ производить въ этомъ районѣ промыселъ, то всё, надо полагать, довольно крупные расходы по охранѣ этой рыбы, окажутся бесполезными и наши промыслы отъ этого ничуть не выиграютъ, такъ какъ намъ самимъ ловить здѣсь рыбу иначе, какъ траулерами, не придется. Англичане великолѣпно знаютъ, что стаи камбаль спокойно откормившись на Семиостровской банкѣ, подъ охраной нашихъ крейсеровъ въ маѣ мѣсяцѣ начнутъ двигаться къ востоку по направлению къ Канину Носу. Вслѣдствіе того, что нашъ берегъ уклоняется SO, а стаи камбаль передвигаются по песчаной банкѣ на Ost, онѣ при первомъ же передвиженіи выходятъ изъ границъ нашихъ территориальныхъ водъ и мы можемъ быть увѣрены, что тамъ ихъ встрѣтятъ англійскіе траулеры, посядутся надъ нашей наивностью и будутъ ловить ее безпрепятственно, слѣдуя за нею до Канина Носа. Такимъ образомъ, охрана этой рыбы намъ пользы не принесетъ, а мы поставимъ себя въ смѣшное положеніе и единственное оправданіе расходовъ по охранѣ—было бы допущеніе здѣсь промыслять своими траулерами.

Запрещеніе своимъ траулерамъ производить промыселъ южнѣе линіи мысовъ Канина Носа и Святого Носа еще менѣе выдерживаетъ критику. Берега около этихъ мысовъ почти необитаемы, запасы рыбы, какъ водѣ на Мурманѣ, такъ и здѣсь передвигаются и треска подходитъ сюда осенью, когда поморы съ Мурманна уѣзжаютъ домой, удобныхъ гаваней и становищъ нѣтъ и поэтому единственный возможный и рациональный способъ промысла—тралловый. Промышляющіе здѣсь траулеры часто пользуются прикрытіемъ береговъ, особенно въ сентябрѣ и октябрѣ мѣсяцахъ, когда при свѣжихъ восточныхъ вѣтрахъ въ открытомъ морѣ затруднительно промыслять. Тогда они отправляются въ наши воды южнѣе Канина Носа и тамъ, подъ прикрытіемъ пустынныхъ береговъ Канинской Земли, никому не мѣшая, продолжаютъ свои промыслы. Незачѣмъ лишать русскихъ траулеровъ этого прикрытія и заставлять ихъ во время бури оставаться въ открытомъ океанѣ. Осуществить здѣсь дѣйствительную охрану промысловъ, въ теченіе бурныхъ осеннихъ мѣсяцевъ съ длинными полярными ночами, будетъ весьма затруднительно и здѣсь уже навѣрное англійскіе траулеры не очень будутъ стѣсняться нашими новыми законами. Въ концѣ октября и началѣ ноября прошлаго года англійскіе траулеры очень усгѣпно промыслили въ нашихъ внутреннихъ водахъ въ разстояніи около 35 морскихъ миль на Ost отъ Святого Носа, и у насъ никто объ этомъ не былъ освѣдомленъ, а я узналъ объ этомъ изъ разговоровъ съ капитанами англійскихъ траулеровъ, которыхъ я въ декабрѣ мѣсяцѣ встрѣтилъ въ Тромсѣ. На этой границѣ, т.-е. на линіи мысовъ Канина Носа и Святого Носа, при подлежащей охранѣ неизбеженъ рядъ недоразумѣній и непріятностей, ибо эту линію, длиною въ 82 морскихъ мили, осенью при темныхъ ночахъ и ненастной погодѣ, когда нельзя дѣлать астрономическія наблюденія, точно опредѣлить невозможно. Маячный огонь на Святомъ Носѣ имѣетъ горизонтъ всего только 12 м. миль и на Канинѣ Носѣ совсѣмъ нѣтъ маяка. Въ этомъ районѣ очень сильныя приливныя и отливныя течения и промышляющіе здѣсь траулеры очень часто сами точно не знаютъ, гдѣ они находятся. Если при такихъ обстоятельствахъ будетъ арестованъ траулеръ, то и охранное судно не сможетъ точно на мѣстѣ указать широту и долготу и поэтому возникнутъ споры и недоразумѣнія.

Очутись въ такомъ положеніи англійскій траулеръ, за него, конечно, заступится сэръ Эдуардъ Грей и, если нужно, пришлетъ намъ на носъ пару своихъ дреднаутовъ. А кто же заступится въ аналогичномъ случаѣ за русскій траулеръ, которому и теперь въ своемъ отечествѣ живется не сладко и который долженъ перенести рядъ стѣсненій, съ которыми незнакомы англичане въ своемъ отечествѣ. Вся тяжесть указанныхъ запрещеній упадетъ на русскіе траулеры и мы

можемъ быть увѣрены, что послѣ изданія этого закона русскіи тралловыи промыселъ совсѣмъ прекратится.

Противники тралловаго промысла, чаще всего изъ личныхъ соображеній, называютъ его „хищническимъ“ и требуютъ его прекращенія. Но говорить о „хищничествѣ“ на Мурманѣ, гдѣ наши промыслы находятся въ первобытномъ состояннн, гдѣ пребываніе рыбы имѣетъ передвижной характеръ и гдѣ мы вылавливаемъ сравнительно ничтожную долю этой рыбы, по крайней мѣрѣ, неумѣстно.

На Мурманѣ ужъ ни въ какомъ случаѣ нельзя назвать тралловыи промыселъ „хищническимъ“, да и вообще, насколько я знакомъ съ морскими промыслами, могу сказать, что ярусный ловъ скорѣе заслуживаетъ это названіе, ибо при широкомъ его примѣненнн, когда повсюду заброшены ярусныя крючки, онъ, безусловно, быстрѣе ведетъ къ истребленню рыбы, чѣмъ тралловыи, при которомъ вылавливаніе ограничивается только извѣстными районами, удобными для траллированія и составляющими небольшую часть всего морского пространства.

Наши—Каспійское, Азовское и Балтійское моря, гдѣ совсѣмъ нѣтъ тралловыхъ пароходовъ, а есть только ярусный, тѣмъ не менѣе быстро бѣднѣютъ рыбой и теперь она добывается въ ограниченномъ количествѣ, между тѣмъ какъ въ Нѣмецкомъ морѣ, гдѣ уже десятки лѣтъ промышленно улавливаютъ тысячи траулеровъ разныхъ національностей, этотъ промыселъ не убываетъ, а наоборотъ число тралловыхъ пароходовъ все время увеличивается.

Единственный недостатокъ, который я вижу въ тралловомъ промыслѣ, заключается въ томъ, что въ тѣхъ районахъ, гдѣ уже развитъ ярусный промыселъ, первый вредитъ послѣднему тѣмъ, что, пройдя тралломъ по дну моря, онъ обрываетъ ярусныя крючки. Чтобы избѣжать въ этомъ отношенн на Мурманѣ недоразумѣнн, достаточно сдѣлать только одно ограниченіе: запретить русскимъ тралловымъ пароходамъ промыселъ на Мурманѣ отъ норвежской границы до меридиана маяка Харловъ, въ предѣлахъ территоріальныхъ водъ, ежегодно съ 1 мая до 1 сентября, т. е. въ то время года, когда тамъ болѣе интенсивно производится ярусный промыселъ.

Не слѣдуетъ запрещать тралловыи промыселъ въ Бѣломъ морѣ, ибо намъ еще мало извѣстно, что содержитъ это море подалеже отъ береговъ, а благодаря работѣ тралловыхъ пароходовъ не исключается возможность открытія въ будущемъ тамъ неизвѣстныхъ до сихъ поръ рыбныхъ богатствъ, на подобіе тому, какъ англійскіе траулеры нашли стаи камбалъ на Семиостровской банкѣ, а мы, несмотря на 11-лѣтнее существованіе у насъ научно-промысловой экспедиціи и не подозрѣвали этихъ рыбныхъ богатствъ. До сихъ поръ траулеры даже не пытались производить промыселъ въ Бѣломъ морѣ и поэтому нѣтъ надобности запретить то, чего нѣтъ. Но если потомъ явилось бы желательнымъ закрыть своимъ траулерамъ доступъ въ Бѣлое море, то ни въ какомъ случаѣ не слѣдуетъ ставить границей линію мысовъ Канина Носа и Святого Носа, а за такуюю нужно выбрать линію маяка Сосновецъ и мысъ Вороновъ.

Этими мѣрами будутъ вполне обезпечены интересы мелкаго яруснаго промысла, а тралловыи промыселъ, въ видѣ крупныхъ капиталистическихъ предприятий, внесетъ новую эру въ отсталую промысловую жизнь нашего пустыннаго Сѣвера.

Для того, чтобы еще болѣе убѣдительно доказать, что развитіе русскаго тралловаго промысла на Мурманѣ является неотлагательной необходимостью, позволяю себѣ вкратцѣ остановиться на исторіи сѣверныхъ морскихъ промысловъ за послѣдніе 17 лѣтъ, изъ которой видны мѣры, направленныя къ поднятню этихъ промысловъ:

Въ 1894 г. былъ образованъ „Комитетъ для помощи поморамъ Русскаго Сѣвера“. Къ 1 Января 1907 г. поступило въ Комитетъ пожертвованн, съ процентами на нихъ 192.963 рубля. Изъ этихъ денегъ въ 1897 году 20.000 рублей

было ассигновано на образование основного фонда для взаимнаго страхования поморскихъ судовъ. Съ 1900 года судовладельцы поморы пользуются кредитомъ изъ Государственнаго Банка подъ застрахованныя суда. Въ интересахъ развития Мурманскихъ промысловъ была организована „Экспедиція для научно-промысловыхъ изслѣдованій у береговъ Мурмана“. За 11 лѣтъ существованія этой экспедиціи было отпущено изъ средствъ Государственнаго Казначейства 1.300.000 руб. На эти деньги были произведены широкія научно-промысловыя изслѣдованія, изданы промысловыя карты, проведенъ по всему Мурманскому побережью промысловый телеграфъ, построены спасательныя станции, приобрѣтены въ Норвеги современные спасательныя боты и т. д. Жители Мурмана, вѣдствие порто-франко пользуются иностранными товарами беспошлинно и русскими—безакцизно. Въ интересахъ, главнымъ образомъ, тѣхъ же морскихъ промысловъ, поддерживаются пароходные рейсы по Бѣлому морю и Сѣверному Ледовитому океану при ежегодной правительственной субсидии въ 287.000 руб. Морское Министерство, въ течение послѣднихъ десяти лѣтъ занимается планомѣрной съемкой заливовъ и гаваней Мурманскаго берега и изданіемъ новыхъ морскихъ картъ. Ежегодно прибавляется по нѣсколько маяковъ на охранное плаваніе. въ родѣ „Бакана“, ежегодно тратится около 80 000 руб. Такимъ образомъ, если судить по суммѣ израсходованныхъ изъ государственнаго казначейства денегъ, то можно смѣло подтвердить, что въ Россіи нѣтъ другой такой окраины, гдѣ правительство заботилось бы столько о нуждахъ мѣстнаго населенія.

Теперь посмотримъ, какъ повлѣяли эти заботы правительства на развитие нашихъ мурманскихъ промысловъ. Для это лучше всего привести таблицу официальныхъ данныхъ о привезенной въ Архангельскъ рыбѣ съ Мурманскаго берега и таковой же рыбѣ изъ Норвегін.

	Количество рыбы (въ пудахъ). *)	
	Добыто на Мурманѣ:	Привезенной изъ Норвегін:
Въ 1895 г.	800.000	800.000
„ 1898 г.	460.000	980.000
Среднимъ годовымъ		
за 1898—1907 г. г.	360.000	1.380.000
„ 1908 г.	300.000	1.440.000
„ 1909 г.	323.167	1.772.300
„ 1910 г. (точно)	340.679	1.536.459

Такимъ образомъ приходится констатировать въ высшей степени странный и печальный фактъ, что при всѣхъ извѣстныхъ, огромныхъ рыбныхъ богатствахъ нашего Сѣвера, собственные наши промыслы находятся въ такомъ плачевномъ состоянн, что мы принуждены платить норвежцамъ ежегодно свыше милліона рублей за нужную намъ для питанія бѣднѣйшихъ народныхъ массъ морскую рыбу. Если къ этому прибавить еще фактъ, что англичане изъ нашихъ Сѣверныхъ водъ увозятъ ежегодно приблизительно на такую же сумму морскую рыбу въ Англію, то это уже станетъ какой то горькой ироніей судьбы надъ эксплуатаціей нами своихъ рыбныхъ богатствъ. Милліонныя затраты правительства не повели къ поднятію нашей промышленности, и сейчасъ наши промыслы стоятъ на мертвой точкѣ и то небольшое увеличеніе, которое замѣтно за послѣдніе два года нужно приписать появленію русскихъ траулеровъ. Изъ этого вытекаетъ единственное рациональное заключеніе, что ярусный ловъ рыбы, т. е. тотъ родъ промысла, на поддержку и развитіе котораго правительство тратило милліоны, не отвѣчаетъ вполнѣ ни требованіямъ края, ни требованіямъ времени. Намъ указываютъ на то, что въ Норвегін нѣтъ тралловаго промысла и что тамъ яруснымъ промысломъ достигнуты весьма удовлетвори-

*) Цифры округлены.

тельные успѣхи рыбной промышленности. Совершенно правильно, но не надо забывать, что въ Норвегіи какъ топографическія, такъ и климатическія условія и условія промысла иныя, чѣмъ у насъ. Во-первыхъ, берега Норвегіи очень приглубы и тралловый промыселъ примѣнимъ тамъ только въ самыхъ берегахъ и кромѣ того, вслѣдствіе каменистаго грунта, удобныхъ для траллированія мѣстъ очень мало. Такъ какъ берега Норвегіи сравнительно густо населены рыбацкимъ элементомъ, то все эти мѣста уже заняты подъ ярусный ловъ рыбы и, какъ уже было указано выше, одновременно производить эти оба рода промысла невозможно. Во вторыхъ, вслѣдствіе болѣе высокой температуры морской воды въ Сѣверной Норвегіи, мелкая сельдь держится въ фіордахъ и въ зимнее время, и поэтому необходимая для яруснаго промысла наживка всегда подъ рукою, которую на специальныхъ наживочныхъ пароходахъ развозятъ по ближайшимъ становищамъ, а на быстроходныхъ почтовыхъ пароходахъ отправляютъ въ болѣе отдаленныя мѣста промысла. Къ нашимъ же берегамъ наживка подходитъ только въ ограниченные періоды, а главнымъ образомъ лѣтомъ и часто прѣзжіе поморы сидятъ неделями безъ дѣла, выжидая подхода наживки. Если бы у насъ и былъ наживочный пароходъ, то очень часто намъ пришлось бы ходить за наживкой въ Норвегію, и наши промышленники получили бы наживку уже не первой свѣжести и при этомъ имъ пришлось бы платить за нее въ нѣсколько разъ дороже, чѣмъ платятъ норвежскіе промышленники. Такимъ образомъ, условія яруснаго лова рыбы, даже на западномъ Мурманѣ, за исключеніемъ развѣ только Варангеръ фіорда, уже рѣзко отличаются отъ условій такового лова въ Норвегіи, а на восточномъ Мурманѣ и около Канинской земли, какъ по климатическимъ, такъ и топографическимъ условіямъ, ничего общаго съ норвежскими не имѣютъ. Поэтому, если желательно и естественно развитіе яруснаго промысла на западномъ Мурманѣ, то безусловно необходимо и тоже естественно широкое развитіе тралловаго промысла на восточномъ Мурманѣ.

Правительство раньше какъ будто такъ и смотрѣло на это дѣло и экспедиционный пароходъ „Андрей Первозванный“ производилъ также опыты тралловаго лова, послѣ чего на средства, предоставленныя правительствомъ, были изданы книги, освѣщающія этотъ родъ промысла и рекомендовалось заводить траулеры. Но этимъ дѣломъ и ограничилось, и что это было далеко недостаточно, доказываютъ тѣ слабыя попытки отдѣльныхъ лицъ заводить у насъ тралловые пароходы, которыя окончились неудачами и крупными матеріальными убытками. Какъ ни горько для нашего національнаго самолюбія, но выгоду изъ работъ „Мурманской научно-промысловой экспедиціи“, стоившей намъ въ 1.300.000 руб. сѣумѣли извлечь не мы, а только иностранцы, а главнымъ образомъ просвѣщенные мореплаватели-англичане, которые немедленно обратили вниманіе на опубликованныя нами научно-промысловыя свѣдѣнія и организовали пробные рейсы своихъ тралловыхъ пароходовъ въ воды нашего Сѣвера и добились блестящихъ успѣховъ, намъ теперь хорошо извѣстныхъ.

Почувствительна для насъ исторія тралловаго промысла въ Англии, гдѣ онъ началъ развиваться еще при парусномъ флотѣ и благодаря солидной финансовой поддержкѣ правительства. Интересно отмѣтить, что тамъ не была даже допущена мысль считать тралловый промыселъ „хищническимъ“, и что правительство, помимо значенія рыбы, какъ пищевого продукта, обратило должное вниманіе также на то, что на тралловыхъ пароходахъ вырабатывается лучшій типъ моряка, нужный для комплектованія командъ британскихъ военныхъ судовъ. Тамъ для нуждъ тралловаго промысла во многихъ портовыхъ городахъ выстроены и оборудованы специальные гавани, вмѣщающія одновременно до 300 траулеровъ, откуда специальные поѣзда ежедневно развозятъ свѣжую рыбу по всей странѣ и дѣлаютъ ее доступной широкимъ народнымъ массамъ. Устроены холодильники, ледники, копильни и солильни. Есть специальныя верфи, которыя строятъ только тралловые пароходы. Въ настоящее время трал-

ловый промыселъ въ Англии представляетъ одну изъ крупныхъ отраслей народнаго хозяйства, въ которую вложено не менѣе 30 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ народныхъ денегъ, дающихъ ежегодные солидные проценты и тамъ народные представители стоятъ на стражѣ его интересовъ. Англійская печать зорко бдитъ за интересами этого полезнаго промысла, что является прямой противоположностью намъ, какъ это видно изъ того, что, когда рыболовная коммиссія нашей Государственной Думы сдѣлала свое странное постановленіе о вытѣсненіи изъ нашихъ водъ своихъ траулеровъ наравнѣ съ иностранцами, петербургскій корреспондентъ „Times“ немедленно далъ объ этомъ телеграмму въ Лондонъ, а наша печать не обратила даже на это вниманія и я узналъ объ этомъ важномъ событіи изъ Лондона, откуда мнѣ была прислана вырѣзка этой телеграммы, которая, по наведеннымъ мною справкамъ въ министерствѣ, оказалась, къ сожалѣнію, справедливой. Для меня эта телеграмма явилась большимъ сюрпризомъ, и, надо полагать, практическимъ англичанамъ не могло притти въ голову, что въ регулированіи нашихъ рыбныхъ промысловъ на Сѣверѣ мы начнемъ съ самоубійства, ибо иначе нельзя назвать это постановленіе. Когда 2 февраля с. г. лордъ Морлей въ англійской палатѣ лордовъ высказался по вопросу о проектируемомъ русскимъ правительствомъ законѣ о 12-ти мильной полосѣ территориальныхъ водъ, онъ, между прочимъ, сказалъ, что, вѣроятно, русское правительство желаетъ покровительствовать своимъ собственнымъ тралловымъ промысламъ, которые въ Россіи теперь только начинаютъ нарождаться. Эта точка зрѣнія англійскаго общественнаго дѣятеля и есть единственно вѣрная и она только можетъ оправдать тѣ расходы, съ которыми будетъ сопряжено установленіе новой 12-ти мильной полосы нашихъ территориальныхъ водъ.

Благіе результаты для Мурмана могутъ быть достигнуты только широкимъ примѣненіемъ современнаго тралловаго промысла, о которомъ наше правительство въ будущемъ и должно больше всего позаботиться, а ярусный промыселъ долженъ отойти на второй планъ. Съ широкимъ примѣненіемъ тралловаго промысла на Мурманъ хлынутъ милліонные капиталы, которые за собой повлекутъ улучшеніе гаваней и путей сообщенія и устройство новыхъ промысловыхъ поселковъ и, какъ отдѣльныя ячейки—сплошную колонизацію Мурмана. Тогда ввозъ иностранной рыбы въ наши приморскіе города постепенно уменьшится и мы достигнемъ того, что не только не будемъ нуждаться въ норвежской рыбѣ, а наоборотъ, будемъ отправлять большія количества свѣжей морской рыбы въ Англию. Тогда можетъ быть найдутъ возможнымъ построить желѣзную дорогу на Мурманъ и можно будетъ ежедневно отправлять поѣзда съ дешевой, свѣжей морской рыбой во внутрь Россіи для питанія широкихъ массъ населенія.

Постановленіе коммиссіи Государственной Думы о запрещеніи русскаго тралловаго лова въ 12-ти мильной полосѣ территориальныхъ водъ, какъ служащее во вредъ сѣверной рыбной промышленности должно быть, по его неосновательности и неосторожности, опротестовано всеми способами въ ближайшій срокъ, иначе будетъ принято въ Государственной Думѣ и можетъ стать зловреднымъ для рыбной промышленности закономъ.

Я обращаюсь къ Архангельскому Обществу изученія Русскаго Сѣвера и представителямъ прочихъ мѣстныхъ учрежденій съ призывомъ выступить въ защиту сѣверной рыбной промышленности, таящей въ себѣ преуспѣваніе Мурмана и всего Русскаго Сѣвера. Особенно нужна эта защита въ тѣхъ обстоятельствахъ, которыя могутъ дѣлать насъ посмѣшищемъ въ глазахъ не только ближайшихъ иностранцевъ, но и всего западнаго міра.

К. Спаде.