

А. Ѳ. Шидловскій.

ОНЕГО-БѢЛОМОРСКІЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ

ЕГО ГОСУДАРСТВЕННОЕ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНІЕ.

(Съ 2 картами въ текстѣ).

ПЕТРОГРАДЪ.

Тип. Т-ва п. ф. „Электро-Типографія Н. Я. Стойковой“. Петроградъ, Знаменская, 27.

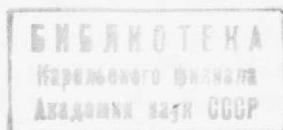
1915.

А. О. Шидловскій,

ОНЕГО-БЪЛОМОРСКІЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ

ЕГО ГОСУДАРСТВЕННОЕ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНІЕ.

(Съ 2 картами въ текстѣ).



ПЕТРОГРАДЪ.

Тип. Т-ва п. ф. „Электро-Типографія Н. Я. Стойковой“. Петроградъ, Знаменская, 27.
1915.

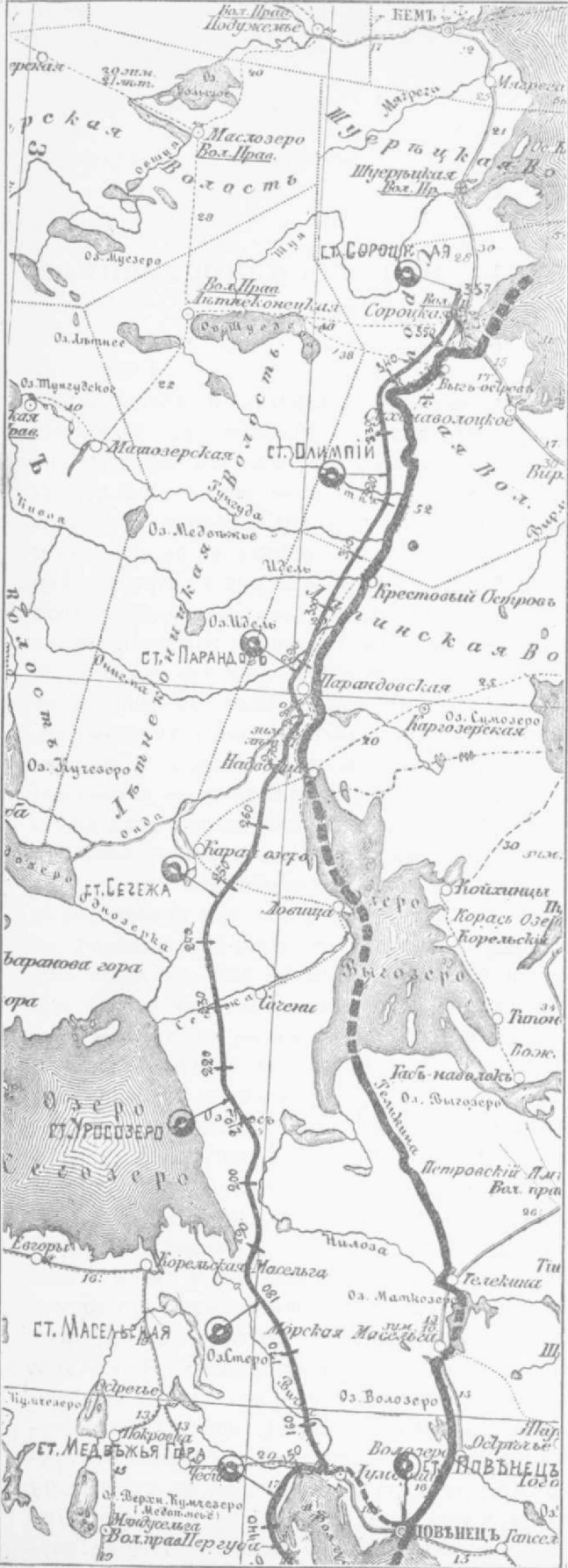
Онего - Бѣломорскій водный путь; его государственное и экономическое значеніе.

Въ настоящее время Правительствомъ принимаются самыя рѣшительныя мѣры къ оборудованію и переустройству путей на сѣверѣ для выхода къ открытому морю; Бѣлое море и Сѣверный Ледовитый океанъ съ его незамерзающими гаванями на Мурманѣ остаются теперь единственными путями для товарообмѣна съ внѣшнимъ міромъ; но для выхода къ этимъ морямъ существуетъ лишь одна Вологда - Архангельская ж. д. и Сѣверная Двина; первая для увеличенія провозоспособности перешивается на широкую колею, а Сѣверо-Двинскій водный путь, по которому, главнымъ образомъ, съ открытіемъ навигаціи и будутъ направлены всѣ грузы, скопившіеся теперь въ г. Архангельскѣ, далеко не оборудованъ во всѣхъ своихъ частяхъ до соединенія съ Маринской системой.

Съ цѣлью дать выходъ тому громадному количеству новыхъ грузовъ, которые будутъ прибывать къ портамъ Бѣлаго моря въ теченіе предстоящей навигаціи строится новый рельсовый путь къ портамъ этого моря—Сорокъ и Кеми. Но можетъ ли спѣшно оборудованная желѣзная дорога: Петроградъ—Петрозаводскъ—Кемь (или Сорока) вывезти миллионы пудовъ грузовъ, которые будутъ ожидать открытія движенія по этой линіи. Какъ бы ни великъ былъ подвижной составъ этой дороги, но, при неполномъ числѣ развѣздовъ и при наличности не вполнѣ нормальныхъ уклоновъ въ первое время, она не будетъ въ состояніи принять и перевезти до весны 1916 г. слишкомъ большого количества грузовъ. Я уже не буду говорить о томъ, что эта дорога, какъ и Вол.-Архангельская, а также Сѣв. Двина должны служить въ одно и тоже время артеріями, по которымъ несомнѣнно двинутся изъ Европейской Россіи наши сырые продукты, столь

необходимые для союзныхъ и нейтральныхъ странъ. У насъ не хватаетъ въ настоящее время подвижного состава для внутренняго товарообмѣна, что и является главной причиной вздорожанія предметовъ первой необходимости не только въ обѣихъ столицахъ, но и во всей Россіи. Не говоря уже о потребностяхъ для развитія промышленности, освобождающейся отъ нѣмецкаго ига, настоящей вагонный голодъ будетъ продолжать давать себя чувствовать еще и по окончаніи войны, пока не войдетъ въ обычную колею наше желѣзно-дорожное хозяйство, потрясенное въ періодъ войны. Если присоединить сюда же потребности не только завоеванныхъ областей, но и разоренныхъ нашею враговъ исконныхъ русскихъ владѣній по западной границѣ, то станетъ яснымъ, что еще много лѣтъ потребуется для приведенія въ порядокъ движенія по жел.-дор. линіямъ на югъ и западъ, и особенно для снабженія ихъ подвижнымъ составомъ. Слѣдовательно, всѣ взоры русскихъ людей должны быть въ настоящее время направлены на забытый сѣверъ и отъ развитія путей черезъ него къ открытому морю нужно ожидать спасенія отъ грознаго призрака—надвигающагося экономическаго кризиса.

Великій преобразователь Россіи Петръ I указалъ намъ этотъ путь, по которому прошелъ самъ съ войскомъ, а затѣмъ на судахъ явился у истоковъ Невы, дабы открыть свободный выходъ къ берегамъ Финскаго залива и положить основаніе столицѣ на берегахъ Невы, волей нынѣ царствующаго Императора наименованной Петроградомъ. Царскимъ указомъ, даннымъ въ началѣ іюня 1702 г. сержанту Михаилу Щепотеву, повелѣно было положить путь отъ Бѣлаго моря къ Онежскому озеру, а уже въ августъ того же года послѣдній доносилъ изъ Повѣнца: «извѣствую тебя, Госу-



дарь, дорога готова и пристань и подводы и суда на Онегѣ готовы.... а подводъ собрано по 2-ое августа 2000, а еще будетъ прибавка, а сколько судовъ и какою мѣрою, о томъ послана къ милости твоей роспись съ симъ письмомъ». Единственный, кажется, участникъ этого похода, оставившій потомству краткія замѣчанія о пройденномъ пути, Ф. А. Головинъ писалъ черезъ мѣсяць послѣ похода подъ свѣжимъ впечатлѣніемъ кн. Долгорукову: «войска царскаго величества никакихъ праздностей сего лѣта не дѣлали, но въ непрестанныхъ истинно трудахъ были. Также и сами мы отъ города непроходимыми мѣстами прошли и топеря обрѣтаемъ въ Ындрии». Этотъ путь отъ береговъ Бѣлаго моря къ Онежскому озеру, пройденный Петромъ I, Державнымъ Предкомъ Царя, нынѣ призвавшаго Святую Русь «съ желѣзомъ въ рукахъ и съ крестомъ въ сердцѣ» на борьбу съ врагами, дерзнувшими переступить границу русской земли, и долженъ быть безотлагательно оборудованъ въ царствованіе нынѣ благополучно здравствующаго Государя Императора, освободителя нашей земли отъ нѣмецкаго ига.

Сама природа указала этотъ путь, но почему-то онъ, несмотря на свою, болѣе чѣмъ двухвѣковую исторію, остался до настоящаго времени не только неосуществленнымъ, но въ данный моментъ и забытымъ. Я говорю о водной системѣ, такъ называемаго Бѣломорскаго канала, которая на всемъ своемъ протяженіи въ 220 верстѣ представляетъ сѣтъ рѣкъ, рѣчекъ, озеръ и, за исключеніемъ небольшого водораздѣла въ 6 верстѣ, соединяетъ сплошнымъ воднымъ путемъ Онежское озеро съ Бѣлымъ моремъ.

Путь этотъ слѣдующій: рѣка Повнчанка, длиною около 14,5 верстѣ; затѣмъ Волоозеро и Узкія Озера, имѣющія глубину до 15 саж.; потомъ Водлозеро, которое соединяется съ узкими озерами протокомъ, длиною около 100 саж. Система этихъ рѣкъ и озеръ составляетъ бассейнъ, вливающейся въ Онежское озеро.

Затѣмъ слѣдуетъ водораздѣлъ черезъ Масельскій кражъ, состоящій частью изъ болотъ, возвышающихся надъ уровнями Онежскаго озера и Бѣлаго моря; по изслѣдованіямъ проф. А. А. Иностранцева, отъ самаго конца Узкихъ озеръ до Маткозера тянется болото съ небольшими перерывами.

Со стороны покатоности къ бѣлому морю въ указанную выше систему входятъ: Маткозеро,

Масштабъ—25 верстѣ въ дюймѣ.
 Онего-Бѣломорскій водный путь.
 Строющаяся ж. д. Петрозаводскъ — Сороцкая.

которое имѣть губу, какъ разъ противъ губы Слободской Волоозера; все разстояніе между этими губами черсзъ водораздѣль, черезъ который и нужно прорыть каналъ, — не болѣе 6 верствъ. Озеро Матко имѣть глубину болѣе 30 саж.; длина его около 10 верствъ, а высота надъ уровнемъ моря около 43 саж.

Маткозеро соединено на разстояніи одной версты съ Телекинскимъ озеромъ, входящимъ въ составъ пути на протяженіи 4 верствъ.

Рѣка Телекинская, вытекающая изъ послѣдняго озера, впадаетъ въ озеро Выгъ; длина этой рѣки 35 верствъ.

Озеро Выгъ, на протяженіи 45 верствъ, имѣть глубины не менѣе 2 саж., слѣдовательно, уже теперь вполнѣ доступно для прохода большихъ судовъ.

Рѣка Выгъ беретъ начало изъ озера Выгъ и течетъ до Бѣлаго моря на разстояніи около 91 версты; при ширинѣ отъ 60—250 саж. эта полноводная рѣка имѣть глубину, за исключеніемъ порожистыхъ мѣстъ, не менѣе 1,5 саж. Навигационный періодъ продолжается около 165 дней. Не доходя до моря, рѣка Выгъ раздѣляется на 2 рукава; правый рукавъ, длиной около 5 верствъ, подъ именемъ рѣки Шизни, имѣть менѣе значительные пороги, чѣмъ лѣвый, а потому онъ и долженъ войти въ систему канала; пороги на р. Шизни кончаются за 4 версты до ея устья; нижняя часть р. Шизни имѣть глубину до 2-хъ саж.

На основаніи изысканій, произведенныхъ по порученію М-ства Путей Сообщенія инженеромъ Здзярскимъ въ 1888—89 гг., всѣхъ шлюзовъ по системѣ Бѣломорскаго канала предположено было устроить 32; ширина канала черезъ водораздѣль была опредѣлена въ 9 саж. при глубинѣ 1,43 саж., дабы дать возможность выходить изъ Онежскаго озера въ Бѣлое море не только баржамъ съ осадкой до 9 футъ, но и морскимъ каботажнымъ судамъ и миннымъ по рейсамъ типа «Лейтенантъ Ильинъ»; общее же количество выемки грунта по всему пути было опредѣлено тогда около 500.000 куб. саж.

По водному пути отъ Онежскаго озера до Бѣлаго моря въ настоящее время 130 верствъ годны для судоходства въ своемъ естественномъ состояніи; кромѣ канала черезъ водораздѣль, необходимо еще углубить, расчистить и обойти болѣе или менѣе значительные пороги— всего не болѣе 85 верствъ.

Въ общей сложности, стоимость всѣхъ ра-

ботъ для оборудованія указаннаго выше воднаго пути со всѣми сооруженіями была опредѣлена по смѣтѣ въ суммѣ около 8 милліоновъ рублей.

При разрѣшеніи давно назрѣвшаго вопроса о сооруженіи Бѣломорскаго канала слѣдуетъ обратить особое вниманіе на нижеслѣдующія соображенія.

Обширный районъ Заонежья, имѣющій два громадныхъ бассейна—Сегозеро и Выгозеро, въ которыя вливается цѣлый рядъ сплавныхъ рѣчекъ, вытекающихъ изъ озеръ, и орошаемый р. Выгъ съ многочисленными притоками, заключаетъ въ себѣ колоссальные запасы лѣсного матеріала; до настоящаго времени сбытъ его крайне ограниченъ: небольшая часть матеріала идетъ въ Финляндію, а главнымъ образомъ сплавляется по р. Выгъ къ Бѣлому морю. Площадь лѣсовъ одного Повѣнецкаго уѣзда, Олонецкой губ., составляетъ около 2.242.076 десятинъ, изъ которыхъ казнѣ принадлежать 1.895.308 дес.; почти со всей этой площади лѣсные матеріалы могутъ быть направлены черезъ посредство Бѣломорскаго канала въ Онежское озеро и далѣе—къ Петрограду; когда станетъ возможнымъ замѣнить бѣломорскій сплавъ онежскимъ, явится сбытъ мертваго лѣса и менѣе цѣнныхъ сортиментовъ растущаго; первый за отсутствіемъ спроса не только никакой цѣны не имѣть, но засоряетъ дачи и съ каждымъ годомъ увеличиваетъ опасность отъ лѣсныхъ пожаровъ.

Такса на лѣсъ и его продажная цѣна въ бѣломорскомъ районѣ значительно ниже цѣны онежскаго района; открытіе новаго пути для сплава къ балтійскому району по каналу прежде всего повыситъ такую стоимость сырораствующаго лѣса до 50%, что значительно увеличитъ доходность лѣсничества Повѣнецкаго уѣзда и дастъ ежегодно казнѣ сумму около милліона руб., только по таксѣ, не считая надбавки при продажѣ съ торговъ. Кромѣ того, отъ эксплуатаціи мертваго лѣса, который въ настоящее время не имѣть никакого сбыта, казна будетъ получать ежегодно не менѣе 200 тысячъ рублей. При этомъ принимается въ расчетъ лишь самое незначительное количество отпуска лѣсныхъ матеріаловъ изъ казенныхъ владѣній Повѣнецкаго уѣзда. Вся же лѣсная площадь уѣздовъ—Повѣнецкаго, Олонецкой губ., а также Кемскаго, Архангельской губерніи, тяготящая къ системѣ канала, можетъ дать казнѣ ежегодно валового дохода не менѣе 3.500.000 руб. Изъ

Тихвиноборской дачи, Повѣнецкаго у., при началѣ открытія канала можно было бы продать одной березы, не имѣющей пока сбыта, на сумму около милліона руб.

Въ настоящее время казна ежегодно сбываетъ изъ всего указаннаго выше района обѣихъ губерній лишь $\frac{1}{32}$ естественнаго прироста, что даетъ сумму около 1 мил. руб.; если принять во вниманіе, что съ оборудованіемъ канала и съ проведеніемъ строящейся теперь жел. дор. до Бѣлаго моря, возникнутъ по этимъ двумъ путямъ еще и промышленныя предприятия и новые лѣсопильные заводы, то несомнѣнно отпускъ казеннаго лѣса можетъ значительно увеличиться, а тѣ лѣсные матеріалы, которые теперь гниютъ и не имѣютъ никакого сбыта, найдутъ покупателей; это дастъ казнѣ чистую прибыль и, кромѣ того, спасетъ отъ гибели растущіе лѣса. Затѣмъ, заготовка и перевозка дровъ къ Петрограду, а также—целюлознаго лѣса, пиленнаго товара и бревень, дастъ большой заработокъ мѣстному населенію, а потомъ и привлечетъ сюда новыя рабочія силы. Въ общемъ нужно считать, что по системѣ канала однихъ лѣсныхъ матеріаловъ въ сыромъ и разработанномъ видѣ къ балтійскому району будетъ ежегодно сплавляться не менѣе 50 милліоновъ пудовъ; отсюда ясно, что каналъ не можетъ оказать никакого вліянія на уменьшеніе дохода идущей почти параллельно съ нимъ желѣзной дороги, такъ какъ по этому пути все равно лѣсной матеріаль не пойдетъ. Наоборотъ, промышленныя предприятия, которыя возникнутъ по системѣ канала, благодаря обилію лѣсовъ въ прилегающихъ къ нему мѣстахъ, напр., картонныя, бумажныя, целюлозныя, древообдѣлочныя и др. фабрики и заводы, дадутъ большое количество постоянныхъ грузовъ для желѣзной дороги.

При этомъ необходимо принять во вниманіе еще то обстоятельство, что мною принимался въ расчетъ лишь отпускъ одного казеннаго лѣса; въ Повѣнецкомъ уѣздѣ, Олонецкой губ., кромѣ казны, крупными владѣльцами лѣсныхъ площадей являются также крестьянскія общества; продажа лѣсовъ изъ подсѣчно-земельныхъ надѣловъ мѣстнаго населенія до настоящаго времени производится съ торговъ, съ разрѣшенія Олонецкаго Губернскаго Присутствія, которое съ большой осторожностью относится къ эксплуатаціи крестьянскихъ лѣсовъ. Отъ продажи однихъ только бревень толщиной отъ 8 вер.

на высотѣ груди и больше, за послѣднія 6 лѣтъ, мірскіе капиталы крестьянъ одного Повѣнецкаго уѣзда—составляютъ сумму около 2 милліоновъ рублей. Послѣ проведенія Бѣломорскаго канала, несомнѣнно эти капиталы будутъ возрастать въ большой пропорціи, благодаря чему значительно поднимется благосостояніе населенія сѣвера.

Повѣнецкій уѣздъ, Олонецкой губ. и Кемскій уѣздъ, Архангельской губ., кромѣ лѣсовъ, изобилуютъ еще совершенно нетронутыми рудными богатствами; въ однихъ озерахъ Повѣнецкаго уѣзда заключаются неистощимые запасы *желѣзной* озерной руды. Особеннымъ богатствомъ этой руды отличается группа озеръ къ сѣверу отъ г. Повѣнца на протяженіи около 85 верстъ. Выгозеро, входящее въ систему канала, имѣетъ запасы руды по приблизительному подсчету около 700 милл. пудовъ. Кромѣ того, въ Повѣнецкомъ уѣздѣ извѣстны мѣсторожденія *мѣдныхъ рудъ*, *свинцоваго блеска*, а также и *золота*; послѣднее добывалось въ старину въ районѣ д. Надвоицкой при истокѣ р. Выгъ изъ Выгозера; тутъ даже находились самородки до $3\frac{1}{2}$ фунтовъ вѣсомъ. При обиліи лѣсовъ, а также при созданіи новыхъ путей: желѣзной дороги и особенно—канала, несомнѣнно, будетъ развиваться въ Повѣнецкомъ уѣздѣ и горная промышленность. Что же касается Кемскаго уѣзда, Архангельской губ., то хотя въ геологическомъ отношеніи онъ весьма мало изслѣдованъ, тѣмъ не менѣе извѣстны и въ районѣ этого уѣзда по пути канала мѣсторожденія мѣдной руды, свинцоваго блеска и др. полезныхъ ископаемыхъ. Во всякомъ случаѣ слѣдовало бы уже теперь по пути сооружаемой желѣзной дороги Петрозаводскъ-Кемь, послать геологическія партіи для изслѣдованій полезныхъ ископаемыхъ этого несомнѣнно рудоноснаго района.

Не менѣе важное значеніе имѣетъ оборудованіе Бѣломорскаго воднаго пути для развитія рыболовства на сѣверѣ и сбыта его продуктовъ съ Бѣлаго моря, Мурманскаго берега, а также тысячъ озеръ Заонежья и Кемской Карелии къ Петрограду и въ центръ Россіи.

Сорокская, Кемская и Кандалакская губы, а также почти весь западный беретъ Бѣлаго моря, изрѣзанный бухтами, вдающимися въ материкъ изобилуетъ громадными запасами рыбы; количество одной вылавливаемой здѣсь сельди, бываетъ въ иные годы такъ велико,

что для заготовки ея не хватает соли и боченковъ. Что же касается рыбныхъ богатствъ Мурманскаго берега, а также Сѣв. Ледовитаго океана, омывающаго берега сѣверной Россіи, то, къ сожалѣнію, лишь отсутствіе путей, ведущихъ къ этимъ морямъ, не давало возможности нашему поморскому населенію до послѣдняго времени проявить здѣсь широко свою дѣятельность. Въ до-петровское время Мурманскій берегъ былъ цвѣтущей русской колоніей, о чемъ пишутъ нѣкоторые иностранные писатели конца XVII вѣка; наши поморы были такими искусными мореходами и смѣлыми промышленниками, что сосѣди ихъ, жители Скандинавіи, учились у нихъ веденію промысловъ, а затѣмъ, опасаясь дальнѣйшаго поступательнаго движенія своихъ русскихъ учителей на западъ, построили крѣпость Вардехусъ, существующую и теперь подъ именемъ Вардѣ. Со временемъ все измѣнилось, и Мурманскій берегъ чуть было не превратился въ колонію нашихъ теперешнихъ сосѣдей—норвежцевъ. На сколько велики запасы рыбы, главнымъ образомъ трески и камбалы, въ моряхъ, омывающихъ берега Сѣв. Ледовитаго океана отъ границъ Норвегіи до Новой Земли и Канинскаго полуострова, видно уже изъ того, что въ Гуллѣ и Лондонѣ существуютъ компаніи, обладающія цѣлыми флотиліями морскихъ рыболовныхъ судовъ (траулерами), которыя съ ранней весны до глубокой осени занимаются глубоководнымъ ловомъ въ водахъ нашего сѣвера, получая миллионные доходы. Наши же поморы за отсутствіемъ путей, ведущихъ къ открытому морю, принуждены пока покупать большую часть рыбы въ Норвегіи и везти ея кружнымъ путемъ на разстояніи до 5000 верстъ вокругъ Скандинавіи, до Петрограда или въ Архангельскъ. Съ проведеніемъ ж. д. и особенно съ оборудованіемъ Бѣломорскаго воднаго пути, несомнѣнно будутъ развиваться русскіе рыбные промыслы на Мурманѣ, такъ какъ продукты ихъ найдутъ себѣ постоянный сбытъ на рынкахъ Петрограда, Москвы и въ центрѣ Россіи, направляясь туда болѣе близкимъ путемъ; такимъ образомъ, не только сократится время для переѣзда, но не будетъ и крушеній судовъ, что влечетъ за собой ежегодно значительные убытки для нашего поморскаго населенія. Что же касается рыбныхъ промысловъ въ озерахъ Заонежскаго края, то полное отсутствіе путей для сбыта было главной причиной

того, что продукты этой важной отрасли народнаго хозяйства оставались совершенно неиспользованными.

Проведеніе Бѣломорскаго канала будетъ имѣть громадное значеніе не только для снабженія населенія Повѣнецкаго у., Олонецкой губ., а также Кемскаго, Александровскаго и Онежскаго уу., Архангельской губ., хлѣбомъ и остальными продуктами для питанія, но дастъ возможность направлять по этому пути съ Волги отъ Рыбинска всѣ грузы, которые до начала войны шли къ Балтійскимъ портамъ; по окончаніи войны, товарообмѣнъ съ Англійей, Сѣверной Франціей и Соединенными Штатами Америки будетъ главнымъ образомъ совершаться черезъ Бѣломорскій каналъ, Бѣлое море и С. Ледовитый океанъ. Наконецъ, при открытіи сѣверо-восточнаго пути къ берегамъ Оби и Енисея черезъ Карское море, сѣверъ Россіи можетъ получать дешевый сибирскій хлѣбъ воднымъ путемъ, въ случаѣ неурожая въ Европ. Россіи.

Двигательная сила пороговъ рѣкъ и рѣчекъ, входящихъ въ систему Бѣломорскаго канала, а также паденіе водопадовъ въ ближайшихъ къ нему мѣстахъ, можетъ дать весьма большое количество дешевой энергіи, т. е. *блага угля*; тутъ несомнѣнно возникнетъ цѣлый рядъ заводовъ для добыванія азотной кислоты и потомъ селитры изъ воздуха, столь необходимой не только для военныхъ цѣлей и техники, но и для развитія сельскаго хозяйства. Кромѣ того, той же энергіей можно воспользоваться для обработки на мѣстѣ строительныхъ матеріаловъ (доломиты, граниты и др.), которые будутъ сплавляться по каналу.

Такимъ образомъ, оборудованіе сплошнаго Онего-Бѣломорскаго воднаго пути въ *настоящее время* является необходимымъ; произведенныя теперь затраты въ суммѣ, потребной для его осуществленія, въ самое короткое время возвратятся въ ресурсы казны и впоследствии увеличатъ доходность казеннаго имущества; что же касается интересовъ населенія Заонежскаго и Поморскаго края, то этотъ водный путь будетъ для него источникомъ неисчислимыхъ благъ.

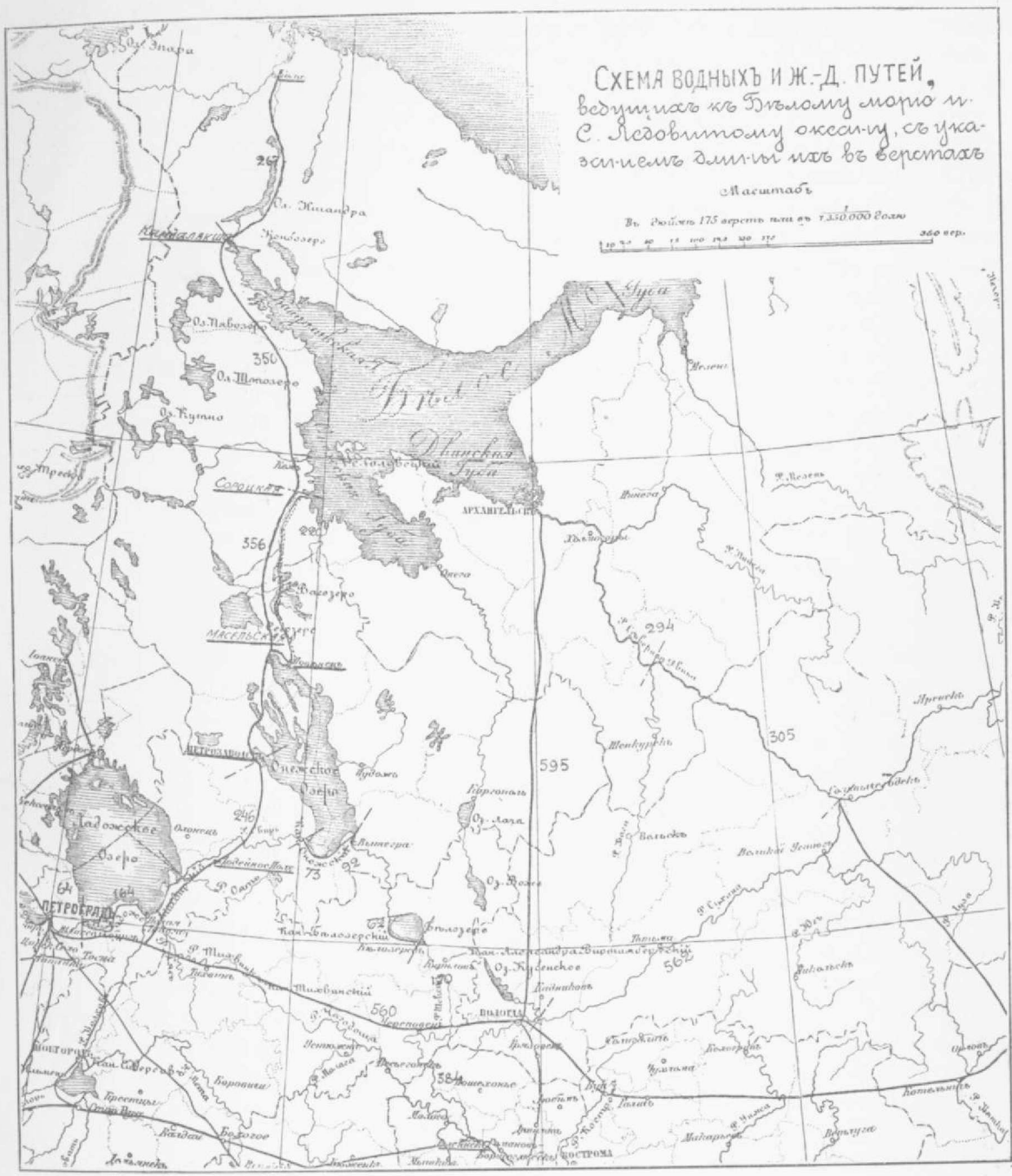
Слѣдуетъ еще обратить вниманіе на возможность снабженія по Бѣломорскому каналу нашего Балтійскаго флота, а также всѣхъ фабрикъ, заводовъ и др. промышленныхъ предприятий Прибалтійскаго района, не исключая Петрограда, каменнымъ углемъ наилучшаго

качества, не уступающимъ английскому, съ о. Шпицбергена. Возникшее тамъ недавно русское предпріятіе, «Торговый Домъ Грумантъ, А. Г. Агафеловъ и К^о» приступило въ настоящее время къ подготовительнымъ работамъ для добычи этого угля съ цѣлью доставки его съ открытіемъ навигаціи къ портамъ Бѣлаго моря; къ сожалѣнію, первое, послѣ 100-лѣтняго перерыва, русское предпріятіе на Грумантѣ встрѣчаетъ пока затрудненія въ болѣе широкой организаціи этого, особенно важнаго въ настоящее время, дѣла за отсутствіемъ къ нему вниманія и достаточныхъ для развитія его капиталовъ; между тѣмъ, шпицбергенскій уголь былъ бы самымъ дешевымъ топливомъ, которое сѣверъ Россіи можетъ получить именно въ настоящее время. Стоимость этого угля на мѣстѣ обходится около 6¹/₂ коп. за пудъ; доставка его въ с. Сороки къ Бѣломорскому каналу и далѣе сплошнымъ воднымъ путемъ до Петрограда при массовой перевозкѣ обойдется около 11 коп.; слѣдовательно наша сѣверная столица могла бы имѣть каменный уголь наивысшаго качества не дороже 20 коп. за пудъ. Казенные заводы, а также частныя фабрично-заводскія предпріятія, особенно заинтересованныя въ полученіи дешеваго угля для своихъ потребностей, должны были бы обратить особенное вниманіе на шпицбергенскій уголь, который на основаніи произведенныхъ анализовъ можетъ свободно замѣнить ньюкастельскій. Выработанный изъ шахтъ одной американской компаніей на о. Шпицбергенѣ этотъ уголь завоевалъ себѣ уже отличную репутацію въ С. Норвегіи и цѣнится тамъ дороже англійскаго. Необходимо во что бы то ни стало, въ силу указанныхъ выше соображеній, принять всѣ зависяшія мѣры къ тому, чтобы не дать погибнуть этому новому русскому предпріятію. Не говоря уже о данномъ моментѣ, русскій уголь съ острововъ Шпицбергена найдеть себѣ сбытъ при развитіи торговаго мореходства на Сѣверѣ, отъ границъ Норвегіи до устьевъ Оби и Енисея, а также будетъ наиболѣе дешевымъ топливомъ для сѣвернаго участка Мурманской желѣзной дороги.

Изъ всего изложеннаго видно, что немедленное оборудованіе Бѣломорскаго канала является въ настоящее время очередной государственной задачей, не требующей отлагательства. При томъ условіи, если на работахъ по

проведенію канала черезъ водораздѣлъ, а также на всѣхъ сооружеціяхъ, будетъ примѣненъ въ самомъ широкомъ объемѣ трудъ *военно-плѣнныхъ*, которыхъ у насъ немало, возможно при желаніи и энергіи, помня завѣты Петра Великаго, оборудовать водный путь къ Бѣлому морю съ такимъ расчетомъ, чтобы открытіе движеніе по нему съ начала сентября этого года; въ теченіе 1¹/₂ мѣсяцевъ возможно было бы провести черезъ этотъ сплошной водный путь такое количество грузовъ отъ береговъ Бѣлаго моря къ Петрограду, какое не провезуть обѣ ж. д. отъ того же моря въ теченіе года. Нужно принять во вниманіе еще то, что весь путь по системѣ этого канала до Петрограда—около 850 верстъ, т. е. почти въ 2¹/₂ раза короче воднаго пути отъ Архангельска черезъ р. Сѣверную Двину.

Государственное значеніе соединенія водъ Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ было признано Императорами Александромъ I, Николаемъ I и Александромъ II; въ царствованіе Государя Александра III, согласно Высочайше утвержденному 8 марта 1886 г. положенію Комитета Министровъ, инженерами М-ва Путей Сообщенія были произведены подробныя техническія изысканія для устройства Бѣломорскаго канала. Наконецъ, въ царствованіе нынѣ благополучно здравствующаго Государя Императора проф. инженеръ В. Е. Тимоновъ дѣлалъ по этому вопросу доклады у насъ и за границей; на VIII съѣздѣ русскихъ дѣятелей по воднымъ путямъ въ 1901 г. тотъ же В. Е. Тимоновъ сдѣлалъ сообщеніе «О русскомъ внутреннемъ морскомъ водномъ пути между Балтійскимъ и Бѣлымъ морями», на которомъ между прочимъ высказалъ: «въ цѣляхъ нашего политическаго могущества и свободы дѣйствій для нашего военнаго флота соединеніе Балтійскаго моря съ Бѣлымъ представляется необходимымъ». Наконецъ, въ самое послѣднее время проф. В. Е. Тимоновъ, будучи председателемъ Междувѣдомственной Комиссіи для составленія плана работъ по улучшенію и развитію водныхъ сообщеній Имперіи, въ этой комиссіи въ 1909 г. сдѣлалъ новый докладъ о соединеніи водъ Балтійскаго моря и Бѣлаго черезъ посредство канала. У насъ существуетъ цѣлая литература по данному вопросу, которому удѣляла не меньшее вниманіе и заграничная печать, особенно по докладамъ проф. В. Е. Тимонова.



Все это, вмѣстѣ взятое, свидѣтельствуетъ, что немедленное оборудованіе сплошнаго воднаго пути изъ Бѣлаго моря къ Онежскому озеру, хотя бы для пропуска на первое время однѣхъ груженыхъ баржъ, имѣетъ не только перво-степенное государственное значеніе теперь, но и является экономически необходимымъ пред-

пріятіемъ для развитія естественныхъ богатствъ всего русскаго сѣвера, находящихся главнымъ образомъ въ вѣдѣніи Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, а также—М-ва Торговли и Промышленности.

А. Шидловскій.