

ромъ съ этою великолѣпною картиною природы и твореній рукъ человѣческихъ, невольно предаешься поэтическому настроению... Но, увы! Не всѣмъ дано выражать наши поэтическія ощущенія въ прекрасной, поэтической формѣ!..

Изъ писемъ сѣверяна о соединеніи Бѣлаго моря же лѣзною дорогою съ озеромъ Онегою и Петербургомъ¹⁾

Въ настоящую эпоху, богатую великими изобрѣтеніями и усовершенствованіями по всѣмъ отраслямъ человѣческой дѣятельности, Россія стремится догнать Европу на пути образованности и промышленного развитія. Начало этому движенію положилъ Петръ Великій, мощною рукою преобразовавшій полуазіатскую жизнь русскаго народа. Сколько жертвъ онъ принесъ для блага Россіи, сколько осуществилъ или оставилъ потомству геніальныхъ плановъ! Создавъ флотъ и войско и завоевавъ берега Балтійскаго моря, Великій труженикъ заботился объ удобствѣ путей сообщенія, о соединеніи Каспія съ Балтикой, Сѣвернаго моря съ внутренними во-

¹⁾ Была напечатана въ „Олонецкихъ Губернскихъ Вѣдомостяхъ“ 1873 г., № 3.

дяными артеріями Имперіи, Камы съ Печорой и Сѣверною Двиною, южнаго берега Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ. Многіе изъ плановъ безсмертнаго преобразователя осуществлены, а многіе еще ждутъ очереди. Такъ какъ русскій сѣверъ, на который Петръ Великій обращалъ свой геніальный взоръ, остается еще въ первобытномъ состояніи, то прогрессъ и цивилизациѣ мало коснулись этого отдаленнаго и суроваго края. Одно только пароходство въ послѣднее время стало развиваться по разнымъ системамъ сѣверныхъ водъ.

Въ „Сынѣ Отечества“, 1869 г., № 23, была напечатана моя статья: „О вліяніи пара на сѣверъ и развитіи пароходства (изъ писемъ Сѣверяка)“. На эту газету тогда откликнулись жители далекаго сѣвера: двое гражданъ города Колы пріѣхали въ Петербургъ покупать два парохода для сообщенія на Печорѣ, уверяя, что на это навела ихъ названная моя статья. Въ настоящее время пароходы завелись уже на крайнемъ нашемъ сѣверѣ: на Сѣверной Двинѣ, по Мурманскому берегу Бѣлаго моря, въ Печорѣ, Мезени, по рекѣ Оби.

Въ торгово-промышленномъ отношеніи на нашемъ сѣверѣ остается еще довольно чувствительное болѣвое мѣсто—это недостатокъ удобныхъ соображеній Ледовитаго океана и Бѣлаго моря съ внутренними водами Россіи. Хотя верховья Камы съ

верховьями Печоры и Съверной Двины и послѣдняя съ Шексною соединены, но эти пути крайне неудовлетворительны и недостаточны для передвиженія продуктовъ съвера во внутрь Имперіи и хлѣбныхъ товаровъ въ Поморье. Занимаясь лѣсопромышленностью, я изучилъ съверный край во многихъ мѣстахъ: южную и восточную Финляндию и всю площадь, заключающуюся между Финляндию, рѣкою Свирию, озерами Ладожскимъ и Онежскимъ и берегомъ Бѣлаго моря. Здѣсь въ пустыняхъ лѣсовъ и болотъ я видѣлъ слѣды Петра Великаго, перетащившаго съ Бѣлаго моря въ озеро Онегу двѣ яхты. На низменныхъ мѣстахъ еще хорошо сохранились перекладины, по которымъ сопровождавшія царя войска и народъ тащили суда. Много великихъ воспоминаній тѣснилось у меня въ головѣ при видѣ этой „Царской дороги“, проложенной по мановенію бессмертнаго государя. Царь спѣшилъ съ войскомъ и судами изъ Архангельска къ осадѣ шведской крѣпости Орѣшка (Шлиссельбурга), охранявшаго входъ въ Неву изъ Ладожского озера и потому названнаго „ключомъ“ Петербурга, основаніе котораго уже созрѣло въ гениальныхъ планахъ Петра. И вотъ яхты были протащены чрезъ новую дорогу, проложенную чрезъ лѣса и болота отъ Нигоцкой пристани на Бѣломъ морѣ до нашего Повѣнца; отсюда царь поплылъ на

нихъ съ войскомъ по озеру Онегѣ, рѣкѣ Свири и озеру Ладожскому, взялъ Орѣшкъ, завоевалъ невѣское устье—и при Финскомъ заливѣ какъ бы волшебствомъ мгновенно выросла русская морская столица. Не указуетъ ли этотъ дивный путь Петра Великаго чрезъ повѣнецкіе лѣса и тундры на гениальную мысль Преобразователя о необходимости соединенія Бѣломорскаго и Балтійскаго бассейновъ?...

Въ вышеприведенной статьѣ моей о развитіи пара на съверѣ я указывалъ на необходимость сообщенія съвернаго поморья съ внутренними рынками Имперіи. Съ этой цѣлью проектировались Вятско-Двинская желѣзная дорога, Онежско-Бѣломорскій каналъ; наконецъ произведены изысканія для желѣзной дороги отъ Вытегры къ Онежскому порту Бѣлаго моря. На осуществление послѣдней возлагаются уже надежды; но отъ этого намъ, олончанамъ, не легче,—въ сущности нашъ край мало выигрываетъ отъ онежско-вытегорской желѣзной дороги, а напротивъ будетъ терять очень много въ перевозкѣ продуктовъ Поморья.

Съверные промышленники обыкновенно съ ранней весны на все лѣто съѣзжаются на Кольскій полуостровъ и разсыпаются по Терскому и Мурманскому берегамъ, отъ Кандалаксы до Нордманскому

капа; нѣкоторые стремятся на сѣверо-востокъ, въ Новую Землю, съ сотнями промысловыхъ морскихъ судовъ. Морской промыселъ, правда, очень рискованный, смѣлый и трудный, но за то очень богатый. Какъ вообще у насъ все дѣлается съ недостаточнымъ умѣньемъ, такъ и въ промыслахъ поморовъ многое еще не усовершенствовано; но, слава Богу, хоть и медленно, но мы и здѣсь подвигаемся впередъ. Вотъ завелось уже въ Поморье и пароходство. При отсутствіи удобныхъ путей съ Поморья во внутрь Россіи, конечно, Архангельскъ составляетъ главный и ближайшій пунктъ для сбыта поморскихъ произведеній изъ первыхъ рукъ. До сихъ поръ поморы по крайней мѣрѣ половину своей добычи обыкновенно сбывали въ Архангельскѣ; малая часть доставлялась моремъ, кругомъ Норвегіи, въ Петербургъ и другие порты; полагаю, что не болѣе 30% этой добычи зимнимъ путемъ доставляется на шунгскую Богоявленскую ярмарку и прямо въ Петербургъ; изъ Архангельска же бѣломорскіе продукты идутъ лѣтнимъ и зимнимъ путями на внутренніе рынки чрезъ Каргополь, Вытегру и Пудожъ къ озеру Онегѣ и рѣкѣ Свири. Если же осуществится соединеніе системы Сѣверной Двины рельсовымъ путемъ съ внутренними рынками, провозъ бѣломорскихъ продуктовъ чрезъ сѣверную половину Олонецкаго края значительно, уменьшится и олончане

безвозвратно потеряютъ промыселъ извоза. Вотъ, по моему мнѣнію, жизненный вопросъ для сѣверной и сѣверо-западной части Олонецкаго края! Но какъ помочь этому дѣлу?..

Давнымъ давно говорить и пишутъ о проведеніи водяного искусственнаго пути отъ южнаго берега Бѣлаго моря къ сѣверной оконечности Онежскаго озера. Этимъ путемъ соединилось бы Бѣлое море съ Финскимъ заливомъ Балтійскаго, у самой столицы. Мысль объ этомъ соединеніи зрела еще въ гениальныхъ соображеніяхъ Петра Великаго. Въ 1870 году Государь Великій Князь Алексѣй Александровичъ посетилъ малолюдный край сѣвера Олонецкой и Архангельской губерній, именно въ тѣхъ пунктахъ, чрезъ которые проектирована линія искусственнаго водяного сообщенія. Безспорно, это дѣло, кромѣ торгово-промышленнаго значенія, имѣть огромную государственную важность. Но позволяю спросить: современно ли столь громадное предпріятіе, т. е. насталь или упущенъ для него благопріятный исходъ? Не пропустили ли мы въ томъ районѣ, гдѣ долженъ проходить искусственный водяной путь, главныхъ доходовъ эксплуатаціи лѣса—строевого и пильнаго?.. Во всякомъ случаѣ, если не каналъ, то желѣзная дорога должна быть проведена въ этомъ направлѣніи къ центру бѣломорскихъ промысловъ. Съ своей стороны, бу-

дучи вполнѣ знакомъ съ положеніемъ сѣвернаго края и его естественными богатствами, въ торгово-промышленномъ отношеніи, я отдаю преимущество желѣзодорожному пути предъ водянымъ, но только въ совершенно другомъ направлениі, чѣмъ проектируемая нынѣ линія. Водяное сообщеніе, кромѣ торгово-промышленныхъ видовъ, важно въ политическомъ отношеніи. Коммерческая сторона предприятия канализаціи основывается на эксплуатації лѣсовъ, годныхъ на судостроеніе. Многіе воображаютъ, что нашъ край богатъ этого рода лѣсами. На нашемъ сѣверѣ, конечно, изобиліе сосны, но ея предполагаемомъ районѣ канала немного,—развѣ только для постройки судовъ, необходимыхъ для движения по каналу. Въ системѣ рѣки Выга были и теперь еще есть строевые лѣса, но значительная часть ихъ уже пошла на лѣсопильные заводы, а если и остались еще невырубленные, то имъ выгоднѣе слѣдовать на тѣ же заводы, находящіеся при озерѣ Онегѣ и въ Сорокѣ, на устьѣ Выги. Съ послѣдняго завода доски идутъ моремъ, за границу. Понятно, что не разсчетъ будетъ отправлять доски съ береговъ Бѣлаго моря къ Петербургскому порту для отправки въ Западную Европу. Главный доходъ канала поэтому будетъ отъ рыбныхъ грузовъ въ такомъ случаѣ, если они совсѣмъ не будутъ слѣдовать чрезъ Архангельскъ, а пойдутъ во-

дянымъ путемъ во внутрь Имперіи. Печерскій край могъ бы доставить для постройки кораблей лиственницу, но эти лѣса, вслѣдствіе неоднократныхъ перегрузокъ по каналу и по озерамъ, едва-ли будетъ выгодно доставлять водянымъ путемъ въ Петербургъ. Положимъ, что на сѣверѣ возникнутъ желѣзные заводы, которые дадутъ судамъ значительный грузъ; но въ сѣверномъ краѣ навигація такъ кратковременна, что движеніе по каналу будетъ останавливаться болѣе чѣмъ на полгода.

Желѣзная дорога имѣетъ то преимущество передъ воднымъ путемъ, что будетъ дѣйствовать круглый годъ и съ большою скоростью движения. Если она соединить при этомъ безъ перерыва два морскіе берега — Бѣлаго моря и Финскаго залива, то въ этомъ случаѣ она поставитъ сѣверъ въ прямое сообщеніе съ желѣзными путями Финляндіи, внутренней Россіи и западной Европы. На берегу Финскаго залива конечнымъ пунктомъ этой дороги долженъ быть Выборгъ, соединяющійся желѣзными путями со всей Имперіей; отсюда линія пойдетъ чрезъ Финляндію, Олонецкую и Архангельскую губерніи до корельского берега Бѣлаго моря; на пути она будетъ касаться и Онежскаго озера.

Мѣстность въ этомъ направленіи довольно населенная; грунтъ земли удобный, поверхность ровная; только на границахъ Финляндіи встречаются

небольшія горы, но ихъ немного, и при томъ онѣ не составляютъ горной цѣпи, а стоять отдельными холмами, которые не трудно обойти. Болотъ очень мало, развѣ только по близости береговъ Бѣлаго моря, да и тѣ не топкія. Озерами этотъ край богатъ, но ихъ также не трудно обойти; при этомъ озера, соединяясь другъ съ другомъ рѣками и рѣчками, будутъ побочными водяными путями для доставленія промысловыхъ грузовъ къ желѣзно-дорожной линіи. На всемъ пути ростутъ богатые сплошные лѣса; недра земли изобилуютъ желѣзными рудами и другими цѣнными минеральными продуктами. Въ районѣ первой половины этого пути между Выборгомъ и прибрежьями озера Онеги, въ настоящее время уже дѣйствуетъ пять чугунно-желѣзныхъ заводовъ: три казенныхъ—Суоярвскій, Кончезерскій и Валазминскій—и два завода наследниковъ Арпше, одинъ желѣзодѣлательный въ большихъ размѣрахъ—Вартциля, на самой линіи, другой чугунно-литейный—Мохкѣ, немного въ сторонѣ, но соединяется съ линіей водянымъ путемъ. По близости этой линіи находятся Тивдійскія мраморныя ломки. Вотъ главные пункты, чрезъ которые должна пройти линія предлагаемой мною желѣзной дороги: Выборгъ—водопадъ Иматра—приходы Парикала и Угуніеми съ близлежащими Рускольскими мраморными ломками— заводъ Вартциля въ Суоярви;

между заводами Валазма и Кончезеро; мимо Тивдійскихъ мраморныхъ ломокъ и далѣе къ сѣверной оконечности Онежскаго озера, а оттуда прямо къ корельскому берегу Бѣлаго моря.

Не хуже цѣнныхъ продуктовъ Бѣлаго моря, въ Сумѣ и Сорокѣ каждую зиму ловится огромное количество сельдей, за которымиѣ вѣдь тысячи подводъ изъ Олонца, Петрозаводска, Каргополя и Финляндіи, но вслѣдствіе огромности и затруднительности провоза, а также вслѣдствіе недостатка покупщиковъ, цѣна сельдей на морскомъ берегу часто упадаетъ до 50 к. за цѣлый возъ. Очевидно, желѣзодорожный путь дастъ совершенно иное значеніе морскимъ промысламъ, открывъ имъ для сбыта всѣ внутренніе рынки Россіи.

Вотъ, по моему мнѣнію, наиболѣе выгодный во всѣхъ отношеніяхъ путь для соединенія русского сѣвера съ внутренними артеріями Имперіи, Бѣлаго моря и Ледовитаго океана съ Балтійскимъ моремъ. И путь этотъ не будетъ длиннѣе 500 верстъ. Онъ соединить Онежское озеро и Свирь съ Бѣлымъ моремъ; съ другой стороны, очень легко соединить съ предлагаемою линіею и озеро Ладожское у кирки Якимвара, а озеро Сайму—въ приходѣ Кезялаксы или Кидсисъ. Такимъ образомъ къ желѣзной дорогѣ въ этомъ направленіи примкнуть всѣ главнѣшіе внутренніе водяные пути сѣверной Россіи. Дан-

самого Архангельска откроется другое сообщение съ Петербургомъ: стоитъ только прокатиться верстъ 300 по онежской почтовой дорогѣ до того пункта, гдѣ окончится желѣзно-дорожная линія на бѣломорскомъ прибрежье, а оттуда до столицы останется просто руку подать чрезъ чугунку; лѣтомъ же почтовый онежскій трактъ можетъ быть замѣненъ прогулкой на пароходѣ. Точно также желѣзная дорога доставить скорое и дешевое путешествіе для двадцати тысячъ богомольцевъ, ежегодно отправляющихся въ Соловецкій монастырь; а при такомъ удобномъ пути число ихъ увеличится по крайней мѣрѣ втрое.

Картина изъ быта кореловъ.

Ночь 19 августа 1867 года.

У всѣхъ осѣдлыхъ народовъ, подъ какимъ звѣздіемъ ни родились бы они, подъ какими градусами ни находилась бы ихъ страна, гдѣ только климатическія условія мало-мальски позволяютъ и почва доступна къ воздѣльванію, у нихъ первымъ жизненнымъ дѣломъ является землепашество. Къ

числу такихъ первоначальныхъ воздѣльвателей земли принадлежать и мною описываемые корелы съверныхъ окраинъ. При самой неблагодарной, бѣдной дарами природѣ мѣстности — трудятся, работаютъ они день и ночь, лѣто и зиму надъ хлѣбопашествомъ. Но какъ тщательно и усердно они ни стараются удобрить близъ своей хаты поля, а въ глухи лѣсовъ раздѣлать почву подъ нивы, все ихъ труды сопряжены съ большимъ рискомъ: во-первыхъ надо слишкомъ осторожно производить работы, чтобы не попортить ростущаго строеваго лѣсу и не навлечь на себя обвиненій со стороны лѣсного начальства. Во-вторыхъ, самое дѣло стѣбить не малаго труда: въ этомъ году онъ вырубить лѣсъ, въ слѣдующемъ выжжетъ его, очистить, спашетъ — приготовить подъ хлѣбъ. При этомъ главная его забота, — предохранить отъ лѣсныхъ пожаровъ, укрыть дымъ отъ глазъ лѣсного сторожа, — для чего и выбираютъ подъ нивы мѣста какъ можно подальше отъ своего жилья — въ глухи лѣсовъ, верстъ за 15—20.

У съверныхъ кореловъ рѣдкіе годы удается отъ своихъ зеренъ получать сѣмена для посѣвовъ. Въ сильно неурожайные годы уже само правительство заблаговременно заготовляетъ и доставляетъ въ каждую волость какъ сѣмена, такъ и ржаную муку для раздачи самымъ бѣднымъ жителямъ.
Въ такое время самого вошлющаго голода до-