

вами убѣжденія, а потомъ штрафами. Этимъ путемъ должно смягчать загрубѣлые нравы, и чѣмъ энергичнѣе будетъ достигаться цѣль, тѣмъ день ото дня будетъ легче. Народъ, повѣрьте, пойметъ свое благо, лишь бы умѣли поддѣлаться подъ складъ его и обращались съ нимъ почеловѣчнѣе. Безъ сомнѣнія, если въ дѣлѣ распространенія грамотности и смягченія грубыхъ нравовъ духовный пастырь и блеститель гражданскаго порядка пойдутъ рука объ руку, то это отзовется фундаментально и въ высшей степени благодѣтельно во всемъ сельскомъ быту и принесетъ несомнѣнныя плоды въ будущемъ.

Вліяніе пара на сѣверѣ¹⁾.

Какъ-то я прочиталъ въ „Биржевыхъ Вѣдомостяхъ“ 1869 г., что въ Тромзое прибылъ изъ Архангельска русскій купецъ Михаилъ Сидоровъ, на пароходѣ „Конгъ-Карлъ“ съ цѣлью установить пароходное сообщеніе между Норвегіею и Сибирью, для поощренія весьма выгодной, по его мнѣнію, торговли. Положимъ, заранѣе трудно исчислить всю

¹⁾ Эта статья была напечатана въ „Сынѣ Отечества“, 1869 г., № 23, подъ заглавиемъ: „Юенсу.—Изъ писемъ сѣверяка“.

выгоду предпріятія; тѣмъ не менѣе нельзя отъ души не пожелать г. Сидорову успѣха въ его добромъ намѣреніи и трудномъ предпріятіи. И гдѣ еще? На самомъ отдаленномъ сѣверѣ. Мысль г. Сидорова о соединеніи пароходнымъ сообщеніемъ двухъ сѣверныхъ оконечностей Европы для развитія торговли и промышленности можно назвать по истинѣ смѣлымъ и благороднымъ предпріятіемъ, а никакъ не ме-чтой, какъ это, можетъ быть, кажется некоторымъ. Мы живемъ въ такой вѣкъ, въ который на нашихъ же глазахъ совершаются много невѣроятныхъ дѣлъ и осуществляется смѣлыхъ предпріятій. Довольно указать для примѣра на то, что тридцать лѣтъ тому назадъ на Волгѣ не знали и не вѣрили, что по этой рѣкѣ будутъ ходить пароходы, а теперь— говорятъ—тамъ 450 пароходовъ, одинъ другого больше и великолѣпнѣе, летаютъ не по одной Волгѣ, но и по Каспію, и по другимъ рѣкамъ и морямъ. Это еще не все: лишь десять лѣтъ назадъ китай-скій императоръ уступилъ Россіи Амурскую область съ большой рѣкой, и вотъ тамъ ужъ давно ходятъ наши пароходы. Это-то и поддерживаетъ въ насъ надежду; потому что если на Амурѣ есть свои рус-скіе пароходы, то отчего же у насъ на сѣверѣ такъ мало развито пароходное сообщеніе? Безспорно, Приамурскій край теплый и плодородный, но за то тамъ почти по большей части народъ полудикій,

развить который не малаго стоитъ труда; самое устье Амура съ своимъ капризнымъ характеромъ и со своими вѣчными туманами немного лучше нашей сѣверной Двины. Обь и Печора съ своей стороны доступны пароходному сообщенію, и хотя здѣсь навигационное время весьма коротко, но это лишь указываетъ на необходимость умѣть пользоваться этимъ временемъ. Если даже при этомъ и допустить, что Обь совершенно недоступна пароходному сообщенію при самомъ устьѣ губы, и что тамъ вѣчные льды, то и въ такомъ случаѣ можетъ открыться, пожалуй, возможность соединить Обь съ Печорою въ верховьяхъ ихъ, гдѣ и самое народонаселеніе, какъ уже обь этомъ писано, умножается. Какъ бы то ни было, но отчаиваться не слѣдуетъ. Напримеръ, на рубежѣ бѣдной Корелии—на берегу Онежского озера — городъ Петрозаводскъ десять лѣтъ тому назадъ и немыслимъ былъ съ какимъ-либо пароходнымъ сообщеніемъ; а теперь видимъ, что три большихъ парохода еженедѣльно дѣлаютъ каждый по рейсу между нимъ и столицею. Или другой фактъ — Финляндія. Лѣтъ 15 тому назадъ нѣкоторые смѣльчаки, въ видѣ опыта, завели посредственный пароходъ и стали дѣлать случайные рейсы, а теперь десять большихъ, великолѣпныхъ пароходовъ дѣлаютъ постоянные рейсы и зарабатываютъ хорошие барышы, не смотря на многочисленность

парусныхъ судовъ, не смотря на природную бѣдность страны и на то, что все пространство ея покрыто скалами, каменьями, болотами и безчисленнымъ множествомъ озеръ, изъ которыхъ Сайма разливается въ разныхъ направленіяхъ на нѣсколько сотъ верстъ. Это-то озеро въ 1856 году соединено великколѣпно устроеннымъ Сайминскимъ каналомъ съ Финскимъ заливомъ при городѣ Выборгѣ. И вотъ по этой-то сайминской системѣ, гдѣ двѣнадцать лѣтъ тому назадъ для опыта начали рейсы только два незавидныхъ парохода, теперь болѣе тридцати пароходовъ буксирныхъ и пассажирскихъ, и всѣ имѣютъ довольно работы. Изъ приведенныхъ фактовъ мои собратья, жители Олонецкой и Архангельской губерній, могутъ видѣть, какъ паровое сообщеніе можетъ быстро развиться даже въ глухи сѣвера и сильно помогать торговлѣ. Вышеупомянутая губернія почти на одной высотѣ съ Финляндіею, гдѣ тѣ же ранніе холода и поздніе морозы. И сколько въ этихъ губерніяхъ есть такихъ мѣстъ, гдѣ необходимо и выгодно пароходное сообщеніе! А потому-то можно надѣяться, что всякий, кто только имѣеть возможность, приметъ участіе въ этомъ полезномъ дѣлѣ для пользы страны.

Теперь обратимъ вниманіе на желѣзныя дороги. Какъ видно, мысль о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи въ большомъ ходу, и ихъ проводятъ всюду,

а нашъ бѣдный сѣверъ какъ бы забыть; между тѣмъ стоило бы обратить вниманіе на бассейнъ сѣверной Двины, который еще въ первобытныя времена русскаго государства процвѣталъ и вель торговыя сношения съ иностранными рынками. Правда, года полтора тому назадъ, мы читали въ газетахъ, что инженеръ Н. Шмидтъ проектировалъ линію въ Вятской губерніи, къ двинской системѣ. Какъ радостно забилось сердце у насъ, сѣверянъ, отъ этой вѣсточки, но увы! Вотъ уже другой годъ, какъ объ этомъ благомъ намѣреніи и помину нѣтъ. А между тѣмъ одна Вятская губернія ведетъ хороший сбыть за границу изъ Архангельского порта и продовольствуетъ весь нуждающійся нашъ сѣверный край. Притомъ же на проведенной г. Шмидтомъ линіи стоять богатые, неистощимые лѣса и самая мѣстность изобилуетъ желѣзною рудою. Будемъ же пить надежду, что многовѣковую торговлю Двины не оставлять безъ вниманія и не обойдутъ и нашего сѣвера рельсовымъ путемъ.

Руочинъ Саари — Островъ Шведовъ — на озерѣ
Сямозерѣ въ Петрозаводскомъ уѣздѣ.

(Изъ путевыхъ замѣтокъ по Корелии.)

Всякъ себя хвалить и любить больше говорить о себѣ и своемъ, что ближе къ сердцу. Знаменитый Гумбольдтъ, будучи придворнымъ чтецомъ при берлинскомъ дворѣ, любилъ читать преимущественно свои произведения; даже пропустя нѣсколько времени, повторялъ опять то же самое, что было уже известно слушателямъ изъ прежнихъ чтеній; но такія повторенія допускались первому ученому своего вѣка, бывшему притомъ въ преклонныхъ лѣтахъ. Природный король, я самъ стараюсь передавать по преимуществу черты изъ бытовой и исторической жизни моего племени, въ уверенности, что читатели простятъ мнѣ мои симпатіи къ родичамъ, объ историческомъ и культурномъ развитіи которыхъ известно мало материаловъ.

Чѣмъ далѣе на сѣверъ, тѣмъ скучнѣе дѣлаются исторические памятники народовъ. Но что-нибудь должно бы было все же сохраниться если не въ письменныхъ актахъ, то въ устныхъ преданіяхъ, такъ какъ здѣсь давно была проложена народная и правительственная граница между скандинавскими народами и