

**Извѣстія Общества Изуче-  
нія Олонецкой губерніи. 1915.  
№ 1.**

Въ первомъ выпускѣ „Извѣстій о-ва изученія Олонецкой губерніи“ за нынѣшній годъ находимъ весьма любопытныя данныя, касательно торговли Бѣломорскаго побережья въ настоящее время, а также дѣятельности Архангельскаго порта во время царствованія государыни Екатерины Великой въ связи съ ея „новымъ тарифомъ 1793-го года“. Къ Архангельскому порту теперь обращены взоры всей Россіи, ибо это единственный выходъ русскимъ судамъ въ свободный океанъ, не прегражденный непріятельскими силами. Но г. Левитскій, авторъ статьи „Путь къ океану“ весьма убѣдительно доказываетъ своему читателю, что необычайное вниманіе, которыми дарится наша Бѣломорская окраина, вполне несправедливо и ею никакъ не заслужено. Въ настоящее время многое уже сдѣлано для усовершенствованія Астраханскаго порта и желѣзныхъ дорогъ, связывающихъ его со Россіей, такъ какъ количество грузовъ, пришедшихъ на послѣднее время въ Архангельскъ и вышедшихъ изъ него лишь за три мѣсяца, Августъ, Сентябрь и Октябрь минувшаго года превысило его обычный годовый оборотъ въ четыре раза. Но Архангельскій портъ самъ по себѣ недостаточно удобенъ, онъ замерзаетъ горло, Бѣлаго моря, въ которомъ встрѣчаются два противоположныхъ теченія, долгое время не пропускаетъ судовъ. Въ виду этого теперь начаты работы по изысканіямъ для прокладки рельсоваго пути Петрозаводскъ—бухта Сорока, къ Мурманскому побережью.

Климатъ Мурманскаго края не холоденъ, но благодаря снѣжнымъ выгомамъ и долгой полярной ночи все же суровъ. Однако благоприятныя условія для навигаціи, создаваемыя Гольфштремомъ и большія природныя богатства дѣлаютъ этотъ край въ высшей степени замѣчательнымъ. Промысловыя богатства Мурмана столь велики, что въ состояніи удовлетворить рыбой не только весь сѣверъ Россіи, но и часть центральныхъ губерній. Въ концѣ Марта у береговъ западнаго Мурмана появляются густыя стаи трески, занимающія площадь въ 90 верстъ длиной и 70 шириной. Въ концѣ Мая главныя стаи трески появляются на восточномъ Мурманѣ, за ними идетъ и сельдь. Сельдь идетъ такими густыми массами, что море рябитъ на линіи ея хода, а чайки держатся на рыбѣ, какъ на твердой землѣ. Но въ это время лова уже нѣтъ, такъ какъ прекращаются пароходные рейсы. Если же была бы возможность продолжать ловъ далѣе, добыча рыбы удесятерилась бы. Къ сожалѣнію, главное количество вылавливаемой рыбы приходится на долю не русскихъ добытчиковъ. Громадное количество трески и сельди ввозится къ намъ изъ Норвегіи черезъ Балтійское море (до 350 тыс. п. въ годъ) и вся эта рыба вылавливается въ русскихъ же Мурманскихъ водахъ, при чемъ нужно замѣтить, что количество вылавливаемой рыбы русскими промышленниками все уменьшается, тогда какъ уловъ Норвежцевъ ежегодно повышается. Такъ, въ 1906 году уловъ Русскихъ составлялъ 79, 72% и Норвежцевъ—20, 28%, а въ 1911 году уловъ Русскихъ составлялъ уже лишь 19, 15% всего улова и уже 80, 85%

падало на долю Норвежцевъ. Въ результатъ мы переплачиваемъ теперь ежегодно Норвежцамъ за нашу собственную рыбу болѣе милліона рублей, изъ за чего полезная и питательная треска не играетъ въ продовольствіи населенія той роли, которую могла бы играть. Теперь Мурманская рыба, чтобы попасть въ Россію, отправляется кругомъ Скандинавіи, черезъ Ледовитый океанъ, Сѣверное море, Каттегатъ и Балту, т. е. совершаетъ путь около 4800 верстъ, сопряженный со значительными опасностями плаванія по бурнымъ Ледовитому и Сѣверному морямъ. Это поднимаетъ цѣну рыбы до 1 р. 60 к. на пудъ. Если же Мурманъ былъ бы присоединенъ къ общерусской сѣти желѣзныхъ дорогъ, треска продавалась бы вмѣсто теперешнихъ 2 р. 50 к., по 1 р. 40 к. за пудъ. Кромѣ того рельсовый путь помогъ бы разработкѣ иныхъ Мурманскихъ богатствъ, а также поднялъ бы и благосостояніе края. Теперь часто на Мурманѣ не хватаетъ соли для высаливанія рыбы; наша прекрасная пермская соль не доходитъ туда вовсе, а имѣется въ недостаточныхъ количествахъ соль „ливерпулька“, въ коей собственно консервирующаго вещества лишь 60<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, остальное суть негодныя примѣси, придающія рыбѣ горьковатый вкусъ, и мѣшающіе рыбѣ засаливаться, отчего наша треска всегда имѣетъ гнилой привкусъ. Кромѣ того на Мурманѣ есть желѣзная руда въ громадныхъ количествахъ, въ Повѣнецкомъ уѣздѣ есть мѣдь, серебро и свинецъ; особенно богаты серебросвинцовыя мѣсторожденія. Все это совершенно не разрабатывается, такъ какъ никакая руда не въ состояніи выдержать гужевую перевозку, въ настоящее время единственно возмож-

ную въ краѣ. По р. Выгу находятся Воицкіе рудники, гдѣ во времена Петра Великаго добывалось золото. Съ проведеніемъ же желѣзной дороги\*) при дешевомъ топливѣ и даровой силѣ водопадовъ и быстротекущихъ рѣкъ горное дѣло быстро развилось бы. Въ недалекомъ разстояніи отъ проектируемой желѣзной дороги оказались бы и знаменитыя Тивдйскія и Бѣлогорскія мраморныя ломки. Г. Левитскій кромѣ всего этого указываетъ, что направленіе жел. дор. на Сороку выбрано очень неудачно. Съ Октября по Май Сороцкая бухта покрыта льдомъ, съ которымъ не справиться самымъ мощнымъ леодоколамъ, на нее съ моря наносятся такъ назыв. „торосы“, и тогда бухта на нѣсколько десятковъ верстъ покрыта ледяными горами. Кромѣ того бухта мелководна. Г. Левитскій говоритъ, что гораздо болѣе удобной была бы Кемская гавань.

Г. Венерманъ разыскалъ въ Румянцовскомъ московскомъ музеѣ весьма любопытный документъ, манускриптъ, составленный въ 1794 году, представляющій изъ себя рѣдкій для тѣхъ временъ по обстоятельности отчетъ товарообмѣна Архангельскаго порта за 1792—1793 года. Рукопись, какъ полагаетъ авторъ, составлена для гр. Румянцова, и выясняла значеніе новаго таможеннаго тарифа Екатерины II, который скоро прекратилъ свое дѣйствіе, быть можетъ, въ связи съ этой запиской.

Б. С. П.

\*) Тѣ же „Извѣстія О-ва изуч. Ол. г.“ совѣтовали въ прошломъ году провести на Мурманѣ однорельсовую новозобрѣтенную желѣзную дорогу съ жироскопомъ, которая стоитъ гораздо дешевле двурельсовой. Къ сожалѣнію, этотъ полезный проектъ, кажется, никѣмъ замѣченъ не былъ.