

Оглоблин Н. Н. На Сухоне и Северной Двине. Путевые заметки 1910 г.

Оглоблин Н. Н. На р. Вычегде. Путевые заметки 1911 г.

Предисловие

Николай Николаевич Оглоблин (1852, после 1918) – русский историк-археолог. Составил учёное обозрение-опись документов Сибирского приказа (1592–1768). В 1880–1902 гг. опубликовал свыше ста статей, заметок и сообщений по истории Малороссии и Сибири XVII и XVIII веков. С 1897 по 1911 г. много путешествовал по рекам европейской части России. По материалам поездок публиковал путевые заметки и результаты наблюдений над провинциальными настроениями и нравами.

Очерки Н. Н. Оглоблина очень любопытны, насыщены меткими разноплановыми наблюдениями и представляют большой интерес для современного читателя, создают эффект присутствия в «России, которую мы потеряли».

В 2023 г. в Нижнем Новгороде вышла книга путевых заметок Н. Н. Оглоблина «Реки и пристани». Книга включает 16 очерков, среди которых интересные жителям Котласа «На Сухоне и Северной Двине» и «На р. Вычегде». Книга хорошо издана, иллюстрирована большим количеством фотографий, но к сожалению, несмотря на большую работу составителей по подготовке издания, при компьютерном распознавании старых текстов ими были допущены неточности, перекочевавшие в книгу. В особенности это касается очерка «На Сухоне и Северной Двине», в котором мы обнаружили много ошибок, часть из которых серьезно искажает смысл. При этом в очерке «На р. Вычегде» найдена единственная незначимая опечатка. Дополнительно мы бегло просмотрели другие очерки и также обнаружили ошибки. Поэтому считаем, что книгой «Реки и пристани» можно пользоваться для первого знакомства с замечательными наблюдениями Н. Н. Оглоблина, но для использования в серьезном исследовании необходимо обращаться к оригинальным текстам.

Ниже приводим текст очерков «На Сухоне и Северной Двине» и «На р. Вычегде» в нашей редакции. В оригинальный текст внесены минимальные изменения: заменены буквы дореволюционной орфографии на современные, исправлены некоторые окончания слов (например, *-аго* на *-ово*), откорректировано удвоение согласных и слитно-раздельное написание слов. В остальном, текст оставлен в авторском виде, включая написание числительных, топонимов, гидронимов, имен собственных, сокращений, завышенного текста и пунктуации. В текст добавлено несколько комментариев с пояснением старых терминов и др.

В Приложении 1 приводим замеченные в книге «Реки и пристани» ошибки. Дополнительно, в Приложении 2, приводим перечень очерков Н. Н. Оглоблина из поездок по европейской части России с указанием журнальных публикаций и интернет-ссылок на их оригинальный текст.

А.А. Медведев, Котласский краеведческий музей, май 2024 г.

Русское Судоходство.

ЕЖЕМЪСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛЪ

Императорскаго Общества Судоходства.

Оглоблин Н. Н. На Сухоне и Северной Двине. (Из путевых заметок). – Русское судоходство, 1911, № 7, с. 14-31.

Май 1910 г. Пароходства на С. Двине. „Северное пароходное общество“. Пароход „Ломоносов“, его команда. Плавание от Вологды до Архангельска и обратно. Реки Сухона, Северная Двина (русло, берега, рукава, условия судоходства). Прибрежные селения и города Тотьма, Великий Устюг, Котлас. Слав леса, заработки сплавщиков. Леса, их состояние и эксплуатация.

На Сухонѣ и Сѣверной Двинѣ.

(Изъ путевыхъ замѣтокъ).

I.

Правильное пароходное движение по р. Сухоне совершается собственно в течение мая, т. е. в весеннее половодье. Только в это время можно проехать водным путем из Вологды до Архангельска совершенно спокойно на хороших больших пароходах без досадных пересадок и других препятствий на рр. Вологде и Сухоне. С конца мая и начала июня, как только спадут вешние воды, здесь начинается мелководье и на Сухоне обнажаются каменные гряды, непроходимые для больших судов. В очень малую воду здесь совсем прекращается судоходство или оно идет с перерывами. Тогда запираются Шерские шлюзы (на истоках Сухоны из озера Кубинского) и открываются дней через 7–10, по мере накопления воды в озере, питаемом р. Кубиной и др. притоками. От 4 до 5 дней идет пущенный вал, уровень воды поднимается в Сухоне, и судоходство возобновляется периодически.

Свободное же плавание во все лето начинается только с г. Устюга, где Сухона, соединившись с р. Югом, образует Малую Двину, продолжающуюся до Котласа, т. е. до соединения с р. Вычегдой, откуда начинается уже Северная Двина. Но в большое мелководье и на Малой Двине являются препятствия: например, в 7 в. ниже Устюга обнажается каменная гряда, трудно проходимая для больших пароходов, и тогда они ходят только с Котласа, а иногда и еще ниже.

В половодье пароходы идут от Вологды до Архангельска около 3 ½ суток, обратно около 5 суток, в малую же воду – вниз около недели, вверх гораздо больше.

По всем этим соображениям, да еще имея в виду ожидавшееся весной 1910 г. малое половодье, я направился в Вологду очень рано. Утром 4 мая я сошел в Череповце с милютинского парохода „Вел. кн. Владимир“, сел в 10 ч. на поезд Северной железной дороги и через 3 часа был в Вологде.

Пароходное движение было уже в полном разгаре. Главное судоходное движение направляется вниз по Вологде, Сухоне и Двине, обслуживаемое двумя пароходными компаниями и несколькими пароходами частных лиц. Во главе стоит „Северное пароходное общество“, самое крупное и лучше всех ведущее дело, обладая наибольшей и наилучшей флотилией. Оно побивает все остальные пароходства и скоро, вероятно, сделается монополистом на С. Двине и ее системе, а в будущем намечает в круг своей деятельности и Мурман (пока общество еще не имеет своих морских судов). Владея прекрасными пароходами и привлекая массу пассажиров, общество смело поднимает тарифы, не опасаясь конкуренции: еще недавно билет I кл. до Архангельска стоил 10 р., а теперь 12 р., II кл. стоит 8 р., III кл. 4 р. Дела общества, руководимого больше немцами, чем русскими дельцами, идут так блестяще, что акции его все разобраны и их нельзя достать. Северное общество получает такую большую прибыль, что на его пароходах наградные проценты получают от администрации даже официанты.

Имея 14 пароходов (6 американского типа¹, 6 однодечных и 2 товаро-пассажирских), общество отправляет пароходы по главной линии от Вологды до Архангельска, 1141 верста – ежедневно, кроме четверга. 5 раз в неделю отходят пароходы на главный приток – на р. Вычегду, отваливая 4 раза из Устюга и раз из Котласа. Движение вологодских пароходов согласовано с движением вычегодских из Устюга, где и происходит пересадка едущих из Вологды на Вычегду. Одна линия вычегодских пароходов доходит только до г. Устьсысольска, другая (2 рейса в неделю) до крайнего предела пароходного движения – до Устькулома (выше Ульянова монастыря), на расстоянии 667 в. от устья реки; проход (от Устюга) вверх около 3 ½ суток, а вниз около 2 ½ суток.

Может быть, со временем удастся продолжить пароходство выше Устькулома и вспомнить о заброшенном Екатерининском канале, соединяющем Каму с Вычегдой через их притоки – Южную и Северную Кельтмы. От Устькулома до устья р. Сев. Кельтмы около 50 в. Старый канал еще сохранился, но так заплыл обвалившимися берегами и засыпан упавшим лесом, что двигаться по нему могут только лодки. Расчистить его и привести в порядок нетрудно, а такое восстановление канала может понадобиться, если оправдаются надежды на Ухтинскую нефть и явится необходимость открыть пути для вывоза ее на Каму, Урал, в Сибирь и на Волгу.

Интересы Ухты уже и теперь обслуживает четвертая линия Северного пароходного общества – по р. Выми (правый приток Вычегды), которая своими притоками сближается с притоками Ухты. Раз в неделю отправляется пароход от Устьвыми до с. Веслян, откуда на лодках, пользуясь волоками, и на лошадях можно пробраться на Ухту. С Выми проводится туда дорога.

5-я пароходная линия Северного общества – по р. Югу, от Устюга до Кичменского городка, 2 раза в неделю. Таким образом, общество захватывает почти всю систему С. Двины, оставляя (пока?), вне поля своей деятельности только два крупных притока нижнего плеса реки – рр. Вагу и Пинегу. По обеим ходят пароходы (по Ваге до г. Шенкурска, по Пинеге – выше г. Пинеги) частных лиц из Архангельска.

Первые пароходы появились на С. Двине около 40 лет назад и принадлежали Кострову и Сарычову. Позже появились пароходы Кондакова. Пароходства двух последних лиц со временем исчезли, а пароходство Кострова вошло в состав „Северо-Двинского общества“, существующего донныне и представляющего очень слабую конкуренцию „Северному обществу“. Маленькая флотилия „С.-Двинского общества“, состоящая из небольших однодечных пароходов, неудобных по внутреннему устройству, плохих ходоков, с неак-

¹ Однодечный – однопалубный. Двухдечный, американского типа – двухпалубный, построенный по образцу пароходов, ходивших по американским рекам.

куратною командою и т. п., держит рейсы до Архангельска, хирея с каждым годом и вряд ли долго продержится, подобно пароходству „Лебедь“ (г. Лебедева). Его 3 парохода, с плохими машинами, пожиравшими чересчур много дров, стоят давно уже на приколе у вологодской пристани и ждут покупателя. О достоинствах их достаточно сказать, что, поработавши 2-3 года, три парохода Лебедева продаются теперь за 10 тысяч...

Уцелело еще пароходство Вараксиных и Красавиных (5 пароходов), рейсирующее между Вологдой, г. Тотьмой и Брусенцом. Имея небольшие пароходы, оно хорошо работает в мелководье на Сухоне, когда не хватает однодечных пароходов Северного и Двинского обществ. Работает несколько пароходов частных лиц и по р. Вычегде.

В другую сторону от Вологды – вверх по Сухоне, по оз. Кубинскому и по „системе герцога Александра Виртембергского“² – пароходство существует в зародыше, несмотря на всю важность этой системы, соединяющей Сухону с Шексной, т. е. Волгу с Северной Двиной. Из Вологды можно проехать на пароходе до Рыбинска, но с двумя пересадками. Три парохода – „Кубина“, „Устьянин“ и „Николай“, принадлежащие трем владельцам, образующим союз, делают ежедневные рейсы от Вологды вниз по р. Вологде, вверх по Сухоне и по оз. Кубинскому, до с. Устья (на устье р. Кубины). Эти же пароходы два раза в неделю продолжают свои рейсы по озеру, до с. Уфтюги.

Но едущим на Виртембергскую систему надо пересаживаться в с. Устье на пароход Ганичева „Братья“, три раза в неделю рейсирующий между Устьем и г. Кириловом. Пароход небольшой, слабосильный, совсем не приспособленный для плавания по большому озеру (около 100 в. длины и 16 в. ширины), всегда очень бурному. В половине мая мне пришлось переезжать озеро на „Братьях“ и испытать почти морскую качку, которую с трудом одолевал маленький пароходишко. Но выбора нет, так как другие пароходы здесь не ходят.

От г. Кирилова и еще выше – от с. Благовещенья (на Виртембергской системе) ходят по системе и по р. Шексне, до г. Рыбинска, прекрасные пароходы нового „Кириловского пароходного товарищества“, ведущего свое дело очень серьезно и удачно. Надо надеяться, что товарищество возьмет в свои умелые руки все пароходное движение по системе и избавит публику от необходимости подвергать свою жизнь опасности на таких инвалидах, как „Братья“ или „Кубина“ (ветеран – первый пароход, появившийся много лет назад на оз. Кубинском) и др.

II.

Благодаря указаниям сведущих людей, в Вологде я направился на пристань лучшего пароходства – „Северного общества“. Местные же газетки, к удивлению, не дают никаких сведений о вологодских пароходствах в противоположность волжским, камским и др. приречным газетам, изо дня в день извещающим публику о времени отвала всех пароходов и пр. В Вологде же надо самому шататься по всем пристаням, чтобы собрать нужные сведения или „добывать языка“, как в типичной провинциальной трущобе.

Пристань Северного общества (как и Двинского) расположена вблизи центра города и, благодаря слабым разливам р. Вологды, устроена не на барже (как на волжской системе), а на самом берегу, где стоит конторский дом, амбары и пр. Для причаливания же пароходов выдвинут над водою крытый помост, служащий и для хранения грузов.

Такие же пристани устроены в Устюге и Котласе, в других менее крупных пунктах – обычные пристани на баржонках, а большинство значащихся в расписании „пристаней“ облыжно так называются, состоя из одного голого берега, изредка с сарайчиком для грузов.

Принимать пассажиров с лодок здесь не любят, а больше предпочитают приставать прямо к берегу, хотя это сопряжено с большими опасностями, особенно на каменистой

² Виртембергский, Вюртембергский (Württemberg) Александр Фридрих Карл (1771–1833).

Сухоне. Припоминаю, как на обратном пути выше Брусенца, пароход больше полчаса провозился у пустынного берега, чтобы высадить одного пассажира. К самому берегу подойти не могли и стукнулись носом в песок, покрытый водою. Сходня не хватила до берега и уперлась в воду. Матрос перескочил на берег, чтобы схватить чалку. Но крепить ее не пришлось: пассажир также прыгнул со сходни, сильно зачерпнул воды и очутился на берегу. Дождавшись матроса, долго отпихивались баграми от песка, к которому сильное течение прижимало пароход.

Такая высадка, как и посадка пассажиров прямо с берега – весьма опасные маневры у мало и совсем неизвестных берегов. Но они часто практикуются на Сухоне и Двине, благодаря малому количеству пристаней. Всех пристаней (в том числе и „пристаней“ в кавычках, т. е. голых берегов, где полагаются обязательные остановки пароходов) числится у Северного общества 27, т. е. слишком недостаточно для протяжения более тысячи верст.

После хорошо оборудованных волжских пристаней очень поражают удивительные порядки на вологодской – одной из главных пристаней „лучшего“ здешнего пароходства... Несколько извозчиков разом подвезли пассажиров с петербургского поезда, но на пристани нас не встретили матросы и их нигде не было видно. Пассажиры сами таскали свой багаж и располагались с ним где удобно, рядом с грузами, подле которых курили и т. д. Только обойдя всю пристань, я извлек из какого-то помещения пристанского матроса, которому сдал багаж без всякой квитанции. Ни этот матрос и никто не указал бродящим по пристани пассажирам, что для них есть порядочное помещение в конторском доме, как после оказалось. Кассира и парохода еще не было, и я ушел бродить по городу.

Вернувшись около 4 ч. дня, поймал кассира и взял билет I кл. на одноместную каюту. Скоро подошел и пароход „Ломоносов“, занимающий 3-е место в списке судов общества: премьеры его – „Михаил Криличевский“ (имя одного из руководителей общества) и „Петр Великий“. С „Криличевским“ вологжане очень носятся, считая его идеальным пароходом. В сущности это обычный тип волжских пароходов американской системы, каких масса на Волге. Но для С.-Двины это, конечно, новинка, вышедшая в 1909 г. с Коломенского завода (там строятся все пароходы общества). Вологжане с восторгом говорят, что на „Криличевском“ – „даже ванна есть“!.. На Волге и Каме ванны давно считаются обязательными для всех пассажирских пароходов. Приятно, конечно, увидеть первую ванну на С.-Двине, но лучше бы строители парохода дали ему меньшую осадку, а то в мелководье этот премьер с ванной не доходит даже до Котласа.

Этим же недостатком и малою грузоподъемностью страдают все двухдечные пароходы Северного общества. Наш „Ломоносов“, размерами напоминающий пароходы „общества по Волге 1843 г.“, плавающие на среднем плесе Волги, поднимает всего около 15 тыс. груза, да и по внутреннему устройству много хуже и убыточнее „волжских“ пароходов. „Ломоносов“ – очень чистенький, приличный пароход, с довольно роскошною столовою рубкою I кл., но... в дождь в плохо пригнанные рамы вода протекает и портит роскошную обстановку (наш рейс был всего 3-м, т. е. пароход недавно вышел из ремонта). Даже в каютах I кл. нет умывальников, которые на волжских и камских пароходах обязательны и во II классе. Столовая рубка I кл. рассчитана на 30 человек, а в каютах этого класса всего 14 мест, не считая „директорской“ каюты и 3 кают, отведенных студенту (за доктора), официанту и горничной. Во II кл. 21 платное место (одно отведено почтовому чиновнику), в том числе 2 общие каюты, коих нет в I кл. Всего – 35 классных мест, занимающих $\frac{1}{3}$ парохода... Понятно, как убыточны I и II классы, выгодные разве одному буфетчику, которому дают наиболее тароватых потребителей буфетных запасов.

На балконе вокруг I и II классов так мало скамеек, что при обилии пассажиров места здесь берутся с бою. Полезных в пожарном отношении окурниц (для собирания окурков папирос) – нигде нет на пароходе. Их заменяют редко расставленные ведра с водою (на верхнем балконе всего 6) и, понятно, пассажиры бросают окурки куда попало. Нет также наверху пожарных ведер.

Спасательных кругов на балконе 22 (есть ли спасательные пояса в каютах – не заметил, вероятно – нет). На обратном пути, накануне прихода в Вологду, во время хода кто-то заставил матросов собрать все круги на корме и заняться их мойкой. Больше 2 часов возились с ними матросы, усердно намыливая круги и натирая щеткою. А случись в это время серьезная авария, пассажиры гибли бы, не имея под руками спасательных кругов... Между тем, стоянка пароходов в Вологде очень продолжительная.

III класс, помещающийся на корме, носу и в середине нижней палубы рядом и совместно с грузами (что очень опасно в пожарном отношении), при малом числе пассажиров выглядит довольно чистенько. Но, когда пароход так набит публикой, как к концу нашего рейса, когда число пассажиров достигло 7000 человек (норма для „Ломоносова“ – 400 чел.), тогда III класс является адом крошечным, за который должны краснеть заправилы образцового пароходства...

Хотя Нобель³ простер свои руки и на С.-Двину, где уже ходят его нефтянки и керосинки⁴, идущие с Волги по Виртембергской системе, а на берегах устроены его нефтяные склады (в Тотьме и т. д.), но двинские пароходы отапливаются еще дешевыми здесь дровами. Понятно, с какими неудобствами сопряжено это отопление: на нагрузку дров пароходы непроизводительно тратят массу времени, дрова более опасны в пожарном отношении, занимают много места и проч. Все эти дефекты может устранить только дешевая ухтинская нефть...

Команда на „Ломоносове“ далеко недостаточная по его размерам. У командира всего один помощник, 17 матросов и 8 ч. машинной команды. Командиры на Двине – из практиков, сдающих облегченные экзамены в речных училищах, а помощники – из „речников“. Командиры обставлены прилично, получают 1 тыс. р. жалованья и наградные проценты около того же. Но помощники, на которых лежит вся тяжесть пароходной работы, при почти бессменной вахте, получают очень мало: по 40 р. в навигационные месяцы и процентную награду в небольшом размере. Благодаря этим дурным условиям, помощники здесь долго не держатся и постоянно меняются, что плохо отражается на пароходной службе: новые помощники плохо знают и свой пароход, и свою команду.

Матросы обеспечены здесь лучше, чем на Волге: жалованье получают по 14 р., да и известные проценты, если прослужат всю навигацию. За выгрузку и нагрузку они берут по 4 р. с тысячи пудов. Но зато служба их здесь труднее, вследствие незначительного состава команды. Он так невелик, что в I и II классах не бывает ночной вахты матросов. Официанты также не дежурят ночью, значит – нет никаких наблюдений за огнями и безопасностью пассажиров... Матросы плачутся, что за всю навигацию, им не приходится ни разу помыться в бане: в Архангельске стоянка короткая, а в Вологде, хотя и долго стоят пароходы, но уходят далеко от города – на ветку железной дороги. Так и вертятся все лето без бани.

На „Ломоносове“ ехал студент-медик Юрьевского университета, заменявший доктора. На все 14 пароходов общество наняло всего 2 студентов, кои должны, переходя с парохода на пароход, делать медицинские осмотры команды, следить за санитарными условиями пароходов, за буфетом, кухней и т. п. Конечно, для 14 пароходов чересчур мало 2 санитаров...

Буфет на „Ломоносове“ недурен, но цены выше волжских, напр. обеды „по суточной карте“ стоят здесь – 1 р. 20 к. за 4 блюда (на Волге 1 р. да еще с кофе или чаем), 3 блюда 90 к. (там 85 к.) и т. д. Отдельные порции тоже дороже. Дешевы блюда только из местной трески, но эта рыба не всем по вкусу. Более вкусная местная рыба – семга – даже в свежем виде не дешева (порция 75 к.). Об удешевленных обедах для III класса нет и помину... Даже горячая вода здесь дороже, чем на Волге: за порцию ее берут в I кл. 10 к., во II-м 5 к., в 3-м 3 копейки (на Волге в первых двух классах по 5 коп.).

³ «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель».

⁴ Суда, предназначенные для перевозки различных видов нефтепродуктов.

Словом, дефектов на „образцовых“ пароходах немало, и заправилам Северного общества не мешает проехаться по Волге и присмотреться к ее порядкам в пароходном деле.

III.

4 мая, в 9 ч. вечера (как всегда), „Ломоносов“ отвалил от Вологодской пристани, переполненный пассажирами, большинство которых было до Устюга, Котласа (где начинается Пермь-Котласская железная дорога) и на р. Вычегду. Кроме местных людей – чиновных, торговых, промышленных и др., среди классных пассажиров преобладали вояжеры русских торговых и промышленных фирм, собравшиеся с разных концов России. Немало было студентов, приглашенных на работы в местные „землеустроительную комиссию“ и „переселенческое бюро“. В последнем работает до 150 человек, но результаты их деятельности довольно плачевные: в Никольском уезде, в самом крупном участке, за 5 лет посажено на отруба всего около 1 тыс. переселенцев, а Межовской участок, где поселилось всего 30 человек, уже закрыт, после больших затрат...

Несмотря на довольно холодный вечер, все пассажиры высыпали на балкон к отвалу „Ломоносова“.

Отваливши от пристани, „Ломоносов“ медленно подвигался вниз по узкой р. Вологде, заставленной у берегов спустившимися с верховьев реки плотами-однорядками, „барками“ (тип небольших баржей), „баркасами“ (встречающиеся и на волжской системе суда с амбарами на всю длину палубы) и др. судами. Барки гружены больше дровами и поддельным лесом.

Пониже пароходных пристаней, на левом берегу Вологды находится судостроительный завод Макарова, строящий собственно одни корпуса пароходов и проч. (машины доставляются с других заводов). Работу Макарова очень одобряют, хотя на его „заводе“ нет никаких заводских построек и дело ведется чисто кустарным способом: судно закладывается на открытом берегу, спускается на воду и там окончательно отделяется.

За заводом Макарова городские постройки скоро обрываются, а по правому берегу долго еще тянутся. Наконец, Вологда вышла из городских пределов, и тут, в какой-то роще, „Ломоносова“ приветствовали, несмотря на холод, целые хоры соловьев, певших и дальше, по лесистым берегам реки.

Узкая (от 20 до 30 саж., редко больше) и кривулистая Вологда течет в совершенно низменных берегах, прорезывая обширную луговую низменность, заливаемую вешними водами. И теперь поемные воды стояли на всем 28-верстном протяжении от города до впадения реки в Сухону и несколько ниже по последней, пока она не вошла в свои крутые берега. Ближе к Сухоне берега Вологды чуточку поднимаются и здесь они покрыты кустами и молодой лесной порослью.

На некоторых очень крутых кривулях Вологда так узка (менее 20 саж.), что два парохода не могут разойтись. На подходах к таким кривулям поставлены столбы, с надписью „свисток“. Пароход, подошедший к кривулю первым, дает предупредительный свисток, чтобы встречный пароход не вступил на кривуль, пока не пройдет первое судно.

Ниже впадения Вологды в Сухону пароход проходит 150 сажень каналом, прорытым, для сокращения 20-верстного кривуля Сухоны, еще при Петре Великом и по его личному указанию.

Ниже канала Сухона не шире Вологды и течет в таких же низких берегах, но уже одетых лесом. Дальше берега постепенно поднимаются и у г. Тотьмы достигают значительных размеров.

Первую пристань, в 95 в. от Вологды – Шуйск – „Ломоносов“ прошел в 3-м ч. утра (5 мая). Следующая – Устье-Толшемское, в 85 в. от предыдущей, состояла из голого берега, хотя тут же рядом стоит настоящая пристань пароходства Вараксиных и Красавиных.

Перед Тотьюмою довольно живописно то место Сухоны, где русло ее сжато 3 островами, кои называются – „Дедов“, „Внуков“ и „Бабий“. На первом находится скит, припи-

санный к Тотемскому монастырю. Напротив, на левом берегу реки, видны строения низшей лесной школы.

В 1-м ч. д. были у пристани г. Тотьмы, где, по случаю большой выгрузки, простояли два часа. Небольшой город выбегает на реку лучшими зданиями – несколькими старинными церквями, мужским духовным училищем, новым домом Петровской ремесленной школы и – на самом живописном пункте возвышенного берега – неуклюжим острогом...

В городе три пароходные пристани. У берегов стояло несколько судов, в том числе большая баржа, груженная скотом, стеклом и др. товарами. Через 2 дня она почему-то сгорела и на обратном пути мы видели еще дымившийся остов судна, груз которого не был застрахован.

Около Тотьмы впадает речка, по берегам которой, в 2 в. от устья, расположены старинные соляные варницы, принадлежащие Кокоревым, Раковым и др. частным лицам. Соль еще недавно вырабатывалась и была дешевле камской (25 к. пуд). Но в последнее время выработка соли прекратилась, как вследствие трудности добывать соляной раствор с очень большой глубины, так и потому, что здешняя соль качеством ниже камской: она мягкая, мелкая, малосоляная, синеватого цвета. На месте добычи ее высятся еще 24 трубы-вышки, уцелели амбары и др. постройки.

Соль еще разрабатывается в Тотемском уезде, на р. Леденге, в 35 в. от города. Здесь, у с. Леденского, находятся казенные соляные варницы, снимаемые в аренду местным крестьянским обществом, которое ведет дело артельно. Работают тут 3 „трубы“, и соль получается еще более худшего качества, чем тотемская. Выгоду крестьяне получают не столько от самой соли, слабо расходуемой, сколько от подвоза дров на варницы и др. подсобных работ.

В 10 в. ниже Тотьмы впадает с правой стороны в Сухону рч. Старая Тотьма, сплавленная на протяжении 100 верст. Это название она носит на расстоянии 40 в., а выше называется по имени своего притока. На левом берегу довольно широкого устья стоит погост Старая Тотьма – место бывшего здесь раньше города.

IV.

Ниже Тотьмы прошли Брусенец и еще 2 пристани, т. е. совсем не пристани в настоящем смысле, а просто остановки у берегов. Подход к таким „пристаням“ на узкой Сухоне, с ее быстрым течением, очень затруднителен. В Брусенце командир (или помощник) так широко и быстро развернулся с пароходом, что должен был бросить якорь, чтобы не разбить свой нос о берег...

Пассажиры очень сожалели, что пришлось проходить ночью знаменитые Опоки – самое живописное место на Сухоне, не уступающее волжским Жигулям. Но на обратном пути из Архангельска я проходил Опоки днем и достаточно ими полюбовался.

Сухона – вообще живописна и красивее как Малой Двины, так особенно Северной. На своем верхнем плесе, от истока из оз. Кубинского и несколько ниже впадения р. Вологды, Сухона носит характер степной реки, идущей в низких берегах по широкой низменности, изрезанной озерами и болотами, образовавшимися от весенних разливов. Здесь Сухона некрасива. Но дальше эта низменность прекращается и Сухона входит в свою речную долину, очень узкую, окаймленную „древними берегами“, постепенно возвышающимися и покрытыми лесом. При своей малой ширине (30-50 саж., редко больше, но часто меньше 30 с.) река идет у самых „древних берегов“, прижимаясь то к правым, то к левым высотам, оставляя между ними и своим руслом узенький бечевник, или более широкие „надлуговые террасы“. За ними сейчас же громоздятся высоты древних берегов, никогда здесь не отходящие так далеко от реки, как на Волге и реках ее системы. Когда же высоты обоих берегов выходят на самую реку и тесно сжимают ее русло, одетые густою растительностью с самой вершины до подошвы у воды, вам представляется на ровном плесе, что пароход идет по аллее какого-то грандиозного парка...

Да и везде на этом среднем плесе, очень красива узкая речная долина Сухоны, заканчивающаяся в 15 в. ниже Тотьмы, у с. Медведева. Береговые высоты редко обнажены, а больше покрыты то щетиною непроходимого леса, то травяным покровом, с рассеянными по нем купами деревьев. Постепенно возвышаясь (от 5 до 30 саж. и больше), древние берега спускаются к реке то отлогими склонами, в мягких очертаниях, то резко обрываются отвесною стеною, изрезанною оврагами и лощинами.

Особенно красивы кривули – повороты реки, иногда под прямым углом, часто среди высот, подошедших к реке с обоих берегов. Нередко на кривулях высоты одного берега отходят в сторону, пропуская к реке какую-нибудь речушку. Большинство притоков Сухоны на этом среднем плесе, до небольших ручьев включительно, идут в своих древних берегах, не имея речных долин.

„Вторые берега“ Сухоны собственно не могут быть названы „надлуговыми террасами“, так как лугов здесь нет, на что очень плачется береговое население, не могущее держать скота в обилии и пользоваться навозом от него, для удобрения здешней скудной почвы. Эти террасы возвышаются прямо над рекой и вообще нешироки, но иногда настолько расширяются, что дают место для сел и деревень, выходящих на самую реку и очень оживляющих пустынный вообще сухонский пейзаж. Особенно красивы селения на кривулях, где с одной стороны в реку упираются высоты „древних берегов“, а с другой находится расширенная „надлуговая терраса“ с уютными на ней избами, тесно сгрудившимися над самой водой. Эти террасы вообще так высоки, что никогда почти не заливаются весною.

На среднем плесе Сухоны, в пределах Тотемского уезда, прибрежные селения очень редки. Еще реже они на среднем плесе, который можно начинать от с. Медведева. Ниже его речная долина пропадает на большом протяжении и Сухона идет в своих древних берегах, высота коих все более и более увеличивается, доходя у Опок до 50 саж. Только на устьях притоков высоты одного берега несколько отодвигаются и тут образуются неширокие надлуговые террасы, на которых ютятся редкие селения. Чаше попадаются одиноко стоящие маленькие избышки рыбаков с развешанными около сетями, „мордами“ и др. орудиями ловли.

Выше Брусенца, у дер. Кемчуг, пересекает Сухону новая телеграфная линия, провод которой над рекою утверждены на таких низких мачтах, что наш „Ломоносов“ должен был опускать свои сигнальные мачты, а труба его едва прошла, чуть не порвавши проволоки. Пароходы с более высоким корпусом будут рвать проволоку, особенно ночью, когда ее невозможно заметить и нельзя будет приподнимать с парохода баграми.

Выше и ниже Опок древние берега достигают наибольшей высоты, очень грандиозны и живописны. Тут чередуются то склоны с мягкими очертаниями, покрытые лесом, то совершенно обнаженные высоты, спускающиеся к реке отвесною стеною. Часто такая стена, состоящая из обнаженных пластов почвы, изрезана сверху донизу полосами – неглубокими канавками, по которым с гребня высот бегут ручьи дождевых и снеговых вод, а когда они иссякнут – сыпятся песчаные ручьи, засаривающие реку.

Сухона здесь значительно суживается и имеет очень быстрое течение, опасное при мелководье, когда обнажаются „переборы“, как здесь называются каменные гряды, идущие по ложу реки и являющиеся главным препятствием для судоходства. „Переборы“ указываются поставленными на берегу мачтами с досками, перечеркнутыми разноцветными полосами. Но мера воды на переборах – когда мы шли здесь, в первой половине мая, еще не обозначалась, и только в Тотьме, на сигнальной мачте у пристаней, были вывешены знаки, определяющие наименьшую глубину на переборах нижнего плеса. На мачте были повешены 2 аршина 1 четверть 3 вершка глубины „на нижних переборах на р. Сухоне“ (как гласила надпись).

Конечно, такое общее определение глубины для целого ряда переборов слишком рискованно при начинающемся спаде воды, да еще на реке с очень быстрым течением. Пока суда пройдут Тотьму, вода может спастись на переборах и суда не будут о том знать.

Следует сделать обязательным для каждого перебора и на все время навигации вывешивание знаков глубины.

Вообще, путевская „обстановка“ на Сухоне очень примитивная, как на захолустных Ветлуге, Суре и т. п. Бакены здесь заменяются красными и белыми „вешками“ (кольями), указания которых, конечно, действительны только днем, да в очень светлые летние ночи. В серые же ночи пароходы идут на авось, а в темные осенние ночи вынуждены даже стоять...

Немногие каменные переборы на Сухоне уничтожены, а большинство по-прежнему „украшает“ реку... В одном месте на протяжении 5 верст встречается 10 гряд. Самым опасным считается перебор в самом красивом месте Сухоны – в Опоках. В малую воду пароходы не могут своими силами одолеть этот узкий и крутой кривуль, и должны нанимать партию крестьян из соседнего села (за 15 р.), чтобы при полном ходе парохода сдерживать его с берега на снасти, иначе он налетит на камни.

Чтобы избежать это крайне опасное место, можно бы в надлуговой террасе правого берега (высота террасы от 3 до 6 саж.) прорыть канал, длиною менее полуверсты. Но об этом никто не думает, хотя все плачутся на опасность Опок для судоходства.

Насколько это место опасно, настолько же и грандиозно, поражая каким-то мрачным величием. „Ломоносов“ шел здесь еще в достаточную воду и потому не прибегал к помощи мужичков, но проходить тут даже днем было жутко. На крутом повороте, делающем почти правильный круг, при необыкновенно быстром течении реки, сузившейся до 20–15 саж., пароход идет под отвесною стеною (в 50 саж.)⁵ левого берега, самым полным ходом, но движется по-черепаши, с трудом одолевая вершок за вершком... Благодаря медленности хода можно вдоволь налюбоваться грандиозными Опоками.

На подходе к ним древние берега справа отходят от реки и дают место надлуговой террасе, на которой у самого кривуля, на перешейке между двумя концами его уселось село Опоки. От этого берега тянется небольшая заливная пойма (старые пески, покрытые травой), доходящая до середины узкого фарватера. Против песков, у яра левого высокого берега и лежит каменный перебор. Пароходу надо на повороте реки проскочить в узкие ворота между песками и камнями. При ужасно быстром течении вода здесь кипит как в котле, представляя толчею и ряд водоворотов. Это и есть самое опасное место на Опоках.

Против него высится отвесная 50-саженная стена левого берега, не имеющего даже бечевника: он весь завален оползнями горы, засаривающими и самую реку. На значительной высоте от воды устроены в береговой стене обжигательные печи для извести, которая добывается тут же. Некоторые печи были в действии – пылали огнем, и в темную ночь казались какими-то языческими капищами, около которых бродили чьи-то тени, пробиравшиеся туда по головоломным тропинкам...

Подходя к Опокам, пароходы дают свистки, чтобы встречный пароход не всходил на кривуль, на котором двум судам трудно разойтись в самом опасном месте, а выжидать в кривуле очень трудно при быстром течении. Впрочем, при большой воде это мудрое правило не соблюдается: на обратном пути „Ломоносов“ взошел на кривуль, уже занятый буксирным караваном в 3 судна, шедшим впереди нас. Правда, он уже прошел самое опасное место Опок и шел тут, конечно, расчаленным, буксирный пароход поднимал вверх по одному своему судну (2 нефтянки и баржа), хотя они были негружены. Но суда легко могли „рыснуть“ и навалиться на пароход, или сорваться с буксира и налететь на „Ломоносова“... Последний, очевидно, торопился и не захотел выжидать нескольких часов, пока караван прошел бы все Опоки.

Ниже с. Опоки высоты правого берега выходят снова на реку и дальше Сухона идет между обоими древними берегами. Пристань Опок лежит в конце села, у правого берега и устроена на маленькой баржонке. Ниже ее, на самом гребне левого берега, виднеется в лесу какая-то деревня.

⁵ 50 саженой – это более 100 м. Высота берегов Сухоны в Опоках меньше: не более 80 м.

Пройдя несколько верст в древних, очень высоких берегах, Сухона ближе к Устью снова входит в свою речную долину, постепенно расширяющуюся. Берега здесь понижаются и на них, как и на надлуговых террасах, встречаются довольно часто зажиточные селения, с каменными церквями, двухэтажными домами и пятистенными избами. В каждой деревне обязательно часовня, иногда в форме маленькой церковки с несколькими крошечными главками.

Перед самым Устьем Сухона входит в обширную низменность, сливается с р. Югом и теряет свое имя, превращаясь в Малую Двину.

V.

Сухона по всей справедливости может быть названа лесною рекою. Со своими многочисленными притоками (одних крупных сплавных речек впадает с правой стороны 14, а с левой 17, некоторые более 100 верст протяжения) она идет, исключая верхний плес, по обширной лесной области, богатой как лиственными, так особенно хвойными породами дерев. Строевые сосновые леса встречаются уже на среднем плесе Сухоны, но еще больше сохранилось их на притоках реки. Там стоят еще дремучие леса, в которых водится немало всякого зверя, встречаются и медведи. Но и на самой реке попадает масса дичи, которая целыми стаями носится в виду парохода, почти не пугаясь его (пароходное движение здесь слабо).

Леса принадлежат больше казне, редко крестьянам и частным лицам. Масса лесов истреблена практиковавшимися в старину у крестьян „подсечным хозяйством“: на известном участке сжигали лес и засевали хлебом, получая в первый год отличный урожай, а в следующем году проделывали то же с другим участком и т. д. Теперь эти подсеки почти везде прекратились и остались разве в самых глухих лесных трущобах края, где лес и без того пропадает – гниет за невозможностью вывезти его, вследствие далекого расстояния от сплавных речек.

Много елового леса истребляется для приготовления из древесины бумажной массы. Часть ее потребляется на русских бумажных фабриках (в г. Лальск и др.), но больше леса для бумаги (в виде коротких бревен) вывозится за границу.

Но главная масса леса идет на строевые поделки и на дрова. Перевозка леса в судах, как на реках волжской системы, почти не практикуется на Сухоне и С. Двине, где лес перевозится почти исключительно в плотах. Только плоты и оживляют эти пустынные реки.

В начале мая, когда я шел на „Ломоносове“ к Архангельску, плотовое движение было на Сухоне в зародыше, так как большинство плотов еще не успело выйти на реку из речек. На устье одной речки выше Тотьмы шла усиленная сплотка нескольких десятков плотов.

На Сухоне в ходу только плоты-однорядки: тяжелые „соймы“ здесь не могут спускаться вследствие очень быстрого течения кривулистой реки. Для большей устойчивости однорядок на поверхности их кладут большие бревна вповалку, до 20–30 штук, так что такой плот можно бы признать и за двурядку, если бы второй ряд был так же скреплен связками, как первый.

Сухонские однорядки вообще недлинные: редко попадаются плоты в 20–25 и больше звеньев, немного в 10–15 звеньев, а большинство в 3–4 звена и меньше – в 1–2. Более длинные плоты оборудованы лучше коротких и имеют больше команды (5–6 человек). На них устраиваются 2 избушки, или шалаша – на вторых звеньев (с обоих краев). На „пятке“ (заднее звено) стоит мачта с флагом, а в „голове“ (переднее звено) мачта с фонарем. На плотах по 2 руля, т. е. больших весел („потеси“).

Все вообще плоты, а малые в особенности, скреплены так плотно и тесно, что издали нельзя отделить одно звено от другого. На лесных реках волжской системы бревна связываются слабовато и между звеньями бывает пустое пространство в аршин и более. Но на

Сухоне такое крепление немислимо, вследствие быстрого течения реки, которое живо разметало бы слабо скрепленные плоты.

Малые плоты не имеют ни избушек, ни шалашей, ни мачт с фонарями. Последние заменяются обычными и на волжской системе кострами. Пароходы, как везде водится, не исполняют путейского правила – идти тихо мимо плотов, и разведенным волнением тушат костры, около которых греются бурлаки и готовят пищу. На узкой Сухоне такое небрежное отношение пароходов к плотам еще чувствительнее для бедных бурлаков, вотще молящих встречные пароходы о тихом ходе... На малых плотах команда состоит из 2–3 человек.

На многих плотах поверх бревен навалены дрова вповалку, а чтобы они не валились в воду – края плота огорожены жердями. Местами на бечевнике были заготовлены 4-х угольные клетки, сбитые из жердей. Клетки ставят на плот и насыпают дровами. Встречались и „кошемные плоты“, состоящие из жердей (на дрова) в несколько рядов.

Малая Двина (протяжением около 70 верст) проходит по обезлесенному краю и, кроме большого притока (справа) – р. Юга, имеет 3 небольших притока (один с правой стороны и 2 с левой), по которым плоты не спускаются. Но их много дает судоходная, а на верховьях сплавная, р. Юг, имеющая до 12 значительных притоков, верховья которых сближаются с верховьями рр. Унжи и Ветлуги, а верховья самого крупного южского притока – р. Лузы (около 300 в. длины) – с верховьями правых притоков р. Вятки. Таким образом, р. Юг со своими притоками обслуживает богатый еще первобытными лесами край, откуда будет двигаться масса плотов с дорогим строевым лесом.

На „Ломоносове“ мы обгоняли на Малой Двине много плотов, спустившихся с Юга. Это плоты небольших размеров – в 3–4 звена с 2 „потесями“ (рулевыми веслами) в голове и хвосте плота. Команды на них очень мало – всего по 3 сплавщика, среди коих попадаются и женщины.

Некоторые южские плоты шли счалом по двое. У берегов происходила счалка нескольких партий плотов в один громадный плот, для дальнейшего буксирования его к Архангельску пароходом. Мы обогнали один такой грандиозный плот под буксирным пароходом: в одном счале было 10 южских плотов, т. е. около 40 звеньев. На широкой и многоводной Двине, не знающей волжских перекатов, движущаяся масса счаленных плотов (иногда и более десяти) не является препятствием для судоходства.

На Сухонѣ и Сѣверной Двинѣ.

(*Окончаніе*).

VI.

Около 7 ч. утра (6 мая) „Ломоносов“ был в Устюге. Набережная против пристаней укреплена настилкою из больших бревен, прекрасно достигающею цели – берег не размывается разливами. Местами настилка очень старая – бревна подгнили и покрылись мохом, но и она долго еще будет держаться и охранять берег от обвалов.

Набережная очень оживленная, говорящая о большом городе: несколько пристаней с большими амбарами на берегу, немало баржей, баркасов и др. судов у берега. 3 парохода стояли под парами, в числе их – „Северянин“ Северного общества, собиравшийся отвалить на р. Вычегду. На него перешла большая часть наших пассажиров, часть их высадились в город – и „Ломоносов“ сразу опустел.

Недаром Устюг доселе называется „Великим“: в ряду уездных это большой город – до 15 тыс. жителей. Прежде он был еще многолюднее, о чем говорят большие пустыри в черте города, широко раскинувшегося. О том же, как и об его старине, свидетельствует обилие церквей: их 28 (некоторые очень старинные), не считая 2 женских и 2 мужских монастырей.

Большинство церквей, очень больших, каменных, вытянулось вдоль реки. Здесь же громоздятся большие каменные дома, которых вообще немало в городе. Порядочные мостовые, деревянные тротуары и переходы через грязные места, хорошие магазины, большой гостиный двор и пр. – все говорит о значительном развитии города, продолжающего служить центром одного из самых населенных уездов Вологодской губернии. Благоустройство портят только находящиеся в черте города пруды, образуемые разливом и летом превращающиеся в источники зловонной стоячей воды.

Прежде торговое значение Устюга было еще значительнее, но оно пало с подъемом Котласа, т. е. с проведением Пермь-Котласской железной дороги, которую устюжане так легкомысленно проморгали. Строители предполагали сначала вывести дорогу до Устюга, но горожане в лице городского управления решительно отказались от этого плана, наивно мотивируя свой отказ тем, что вследствие проведения железной дороги „вздорожает жизнь“. Но жизнь вздорожала и без этой дороги, а Котлас (в 60 верстах) стал побивать Устюг в торговом отношении, город падает и уже „плачется на плохие времена“. Горожане хлопочут теперь о проведении ветки до ближайшей станции железной дороги (в 40 верстах), но вряд ли и она намного поднимет падающий город...

Принявши почту (с Устюга пароходы Северного общества возят почту до Архангельска), „Ломоносов“ отвалил в 9 ч. у. и двинулся по Малой Двине. Пройдя низменность, на которой М. Двина сливается с Югом, она входит в свою речную долину, имеющую характер волжской. Река идет больше у правого горного берега, то непосредственно у самых высот, то отделяясь от них небольшими „надлуговыми террасами“ и заливными поймами, переходящими иногда в узкий бечевник.

По левому же луговому берегу тянется широкая заливная пойма, окаймленная „древними“ берегами, больше идущими вдаль, а иногда выбегающими на реку.

„Древние берега“ – тоже волжского характера: высотой от 10 до 20 саж., они чаще обезлесены, или с очень редкою лесною порослью, редко также с травяным покровом до самой воды, а чаще представляют срезанные стеною почвенные пласты, обнаженные от покровов. В этих обнажениях просачивается масса ключей, иногда образующих красивые маленькие водопады. Отличие от рек волжской системы (и то более южных) только в растительном покрове берегов: на М. Двине решительно преобладают хвойные породы, а из лиственных встречается наиболее береза.

И по размерам М. Двина приближается к волжским рекам: она в 2–3 раза шире Сухоны, т. е. местами доходит до 150 саж. и более. Она и безопаснее последней – не так камениста. Самое опасное на ней место лежит в 7 в. ниже Устюга, где находится каменный „перебор“, который в мелководье суда проходят с трудом, а в очень малую воду большие пароходы совсем тут не могут проходить. Давно пора снять это единственное препятствие для судоходства по М. Двине.

Берега этой реки довольно густо усеяны селами и деревнями. У первой пристани Красавино расположены прядильная и ткацкая фабрики Грибанова, выделяющие полотна, скатерти, салфетки и т. п. Фабрики существуют более 50 лет и теперь имеют до 1 тыс. рабочих. С реки фабрики едва видны, отделяясь от нее довольно широкою заливною поймою, покрытою деревьями и кустами.

Пристань Красавино поставлена не на месте: „Ломоносов“ едва пробрался к ней по песку и мог зачалиться только носом. При отвале долго работали баграми с кормы и с носа, и с таким же трудом прошли пески. А ведь так нелепо поставленная пристань обслуживает бойкий промышленный пункт...

Около 1 ч. дня показался счастливый соперник Устюга – село Котлас, будущий город. Долго мы шли мимо длинного ряда огромных амбаров с элеваторами, тянущимися к реке с высокого гребня правого берега, на котором устроены эти склады для хлеба, леса и пр. На реке у элеваторов стояло до 20 больших барж, грузившихся сибирским хлебом и пр. Эта часть Котласа называется Овечкиным.

Ниже Овечкина мы подошли к большой пристани, заваленной грузами. К пристани проведена ветка от станции железной дороги, лежащей в версте от реки.

„Ломоносов“ стоял здесь до 3 ч. дня, сдавая и принимая грузы. Последние пассажиры сошли на железную дорогу, и пароход отвалил вниз почти пустым. Отсюда повели пароход новые лоцмана.

VII.

В 2 в. ниже Котласа справа впадает несколькими рукавами р. Вычегда, которая сильно подпирает Малую Двину и долго держит ее воды в разливе. С высоты правого берега, где стоит Котлас, далеко видна обширная низменность на устье Вычегды. Соединившись с нею, Двина получает имя Северной и сразу меняет свой характер. Она также резко отличается от Малой Двины, как последняя – от Сухоны. Невольно является вопрос (аналогичный вопросу о Волге ниже слияния с Окою): не есть ли „Северная Двина“ продолжение Вычегды, как „Малая Двина“ – продолжение р. Юга?.. Намечаю этот вопрос, ответ на который может дать только ближайшее знакомство с рр. Вычегдой и Югом.

После слияния с Вычегдой, ширина реки сразу увеличивается, достигая 200 саж., а ниже доходит до 1 версты и более. На низовьях же (ближе к Архангельску) Северная Двина доходит до 3 верст и больше, считая тут и загораживающие русло острова, старицы, затоны, проливы и проч.

Соответственно с руслом расширяется и речная долина С. Двины, имея в среднем 5–6 в., а местами достигая 10–15 и больше верст. И в этом отношении С. Двина отличается от Малой с ее узкой долиной, а тем более от Сухоны, часто совсем не имеющей никакой

долины и больше текущей в своих древних берегах. Как и на Волге, речная долина С. Двины занята не одним ложем реки, но и обширной заливной поймой, выросшей на наносных песках, с возвышающейся над ними „надлуговой террасой“ значительных размеров.

Широкое русло С. Двины, особенно на ее нижнем плесе, изрезано островами, проливами, рукавами и пр. Река идет больше в виду высот правого и левого берегов, а иногда прижимаясь то к правым, то к левым высотам. Местами же русло реки суживается, и она идет среди высот обоих древних берегов.

По высоте древние берега С. Двины не превосходят берегов среднего плеса Волги, т. е. ниже берегов Малой Двины и тем более Сухоны. В среднем высоту берегов Сев. Двины можно определить в 10–15 саж., редко больше. Ниже пристани Конецгорье (270 в. от Котласа) береговые высоты исчезают и река идет в низких берегах. За устьем р. Пинегги некоторое время идут снова высокие берега, но ближе к Архангельску опять понижаются. Здесь река идет в таких низких берегах, как в низовьях Волги.

За редкими исключениями, береговые высоты С. Двины некрасивы. Несколько выделяются своеобразною красотой те берега, где выступают обнажения алебастровых пород. На значительном протяжении они появляются выше и ниже пристани Емецка (около 100 в. ниже Конецгорья) до с. Никулы, где находится небольшой известковый завод. Здесь речная долина суживается и река входит в свои древние берега незначительной высоты (5–10 саж.). Высоты покрыты лесом, спускающимся частью и по склонам к реке, до их половины и менее. Остальная часть склонов, а местами и все они, начиная от гребня, представляют алебастровые обнажения, рельефно выступающие на фоне темной зелени лесов и воды стального цвета.

Алебастровые породы здесь разных оттенков – розового, красноватого, голубого, серого, но преобладает белый цвет. Этот белый бордюр берегов у самой воды тянется долго по обеим сторонам. Во многих местах выступают пещеры, ямы, расщелины, вымытые водою в мягкой породе. По заросшей лесом поверхности алебастровых пластов можно пробираться с большой опаскою, так как она изрезана глубокими ямами и расщелинами, едва прикрытыми тонким моховым покровом. Здесь с трудом проскочит и собака, а человеку угрожает опасность провалиться в глубокие отверстия, откуда мудрено выбраться. Бывали случаи гибели тут охотников...

Местами алебастровые обнажения выходят на реку – то в виде стены с зубцами наверху, то в правильной полукруглой форме, напоминающей овалы башен, то в других прихотливых очертаниях, особенно разнообразных ближе к впадине, которая веками вымыла как бы входы и окна этих фантастических построек. При матовом освещении северных белых ночей эти фантазии природы выступают особенно рельефно и производят большое впечатление... Недурны и те места, где белые обнажения прикрыты съехавшими сверху оползнями с накренившимися деревьями и кустами на них: получается впечатление каких-то „висячих садов“ среди развалин...

В некоторых местах шла выработка алебастра и у берегов стояли грузившиеся им дощаники и др. небольшие суда, доставляющие свой груз на заводы, выделяющие известь.

Начиная с Котласа местами на береговых высотах в лесу попадался еще снег, да и сверху иногда пушило снежком, хотя деревья и кусты уже одевались первою светло-зеленою листвою, да и травяной покров обновлялся молодыми побегами. Местами еще виднелся разлив, уже спадавший и вообще небольшой. Заметнее он был ниже Конецгорья, где река идет в низких берегах и заливная пойма обширнее.

На низовьях С. Двины наш пароход задерживал сильный встречный ветер, разволновавший большое волнение. Вообще, при широком русле и невысоких берегах, притом большей частью обнаженных от лесных покровов, на реке при малейшем ветре поднимается значительное волнение, достигающее иногда на низовьях до степени шторма. Тогда небольшие пароходы с трудом выгребают против волны. Но наш „Ломоносов“ недурно шел

и по бурной реке, слегка лишь отставая против расписания благодаря встречному низовому ветру, несшему холод с Северного океана.

Насколько бурна С. Двина, видно уже из того, что в прибрежных селениях и на рыбных ловлях лодки всегда вытаснены на берег, а не стоят на воде на приколах или полувытасненными на берег, как на реках волжской системы и др. Дощатые лодки в ходу на низу Двины, а выше предпочитают выдолбленные душегубки.

Путевойской „обстановки“ на С. Двине не полагается ввиду многоводности реки, хотя местами „Ломоносов“ делал наметку⁶, особенно у некоторых пристаней, видимо, дурно поставленных.

VIII.

Берега Северной Двины много пустынное, чем Малой. Еще около Котласа речные берега довольно населенные, но ниже села и деревни становятся все реже и редко где выходят на самое побережье, на более высокие пункты надлуговых террас, куда не достигают весенние разливы. Чаще селения виднеются вдали от реки, на высотах древних берегов. Но если последние выходят на самую реку, селения охотно тут садились.

Судя по постройкам, население на Двине зажиточное: дома большие, двухэтажные, дворы крытые, надворные постройки солидные. Особенно богаты и велики селения в низовьях реки, достаточно населенных. Выделяются своеобразной архитектурой старинные деревянные церкви, иногда очень древние, стоящие почти без употребления, рядом с новыми церквами.

Кроме селений, лучшим украшением речным берегам служат леса, но и их мало на Северной Двине. Ниже Котласа долго тянутся низкие берега, покрытые кустами и лозняком, но дальше начинаются хвойные леса нестарого возраста и небольших размеров. Вообще, на С. Двине леса сильно истреблены. Гораздо богаче ими крупные притоки Двины – рр. Пинега, Вага и особенно Вычегда, с их многочисленными притоками.

В Яренском и Устьсысольском уездах (Вологодской губ.), расположенных по Вычегде с ее притоками (рр. Вымь, Сысола, Вишера, верховья которой сближаются с притоками р. Ухты, Сев. Кельтма и др.), находятся необозримые девственные леса, где местами еще не ступала человеческая нога. На „Ломоносове“ ехали лесные чиновники, направлявшиеся в Сысольский у. для первого еще описания казенных лесов и разбивки их на кварталы, ввиду предполагаемой выработки, которой там никогда не бывало... Здесь на одного лесника приходится участки по 150 тысяч десятин и, понятно, никакой „надзор“ тут немислим. Лесник сидит вблизи деревень и кое-как „надзирает“ за ближайшими лесами, а что делается дальше в его громадном участке – он понятия не имеет, да и за всю свою жизнь не в силах хотя бы поверхностно обозреть свои леса. Никем в сущности не охраняемые, дорогие строевые леса гибнут от опустошительных пожаров, зажигаемых небрежными охотниками за многочисленными зверями (начиная с медведя и т. д.), масса леса гниет в недоступных для сбыта трупцах, погибает от бурелома и проч. И все же леса вычегдского края так еще велики и обширны, что долго будут служить неиссякаемым источником для сплава плотов по Сев. Двине к Архангельску, для местного потребления и для сбыта леса за границу.

Не будь движения плотов с Сухоны, Юга, Вычегды, Ваги и др. рек, С. Двина была бы совсем пустынной рекою – так ничтожно на ней судовое движение. Кроме редких пассажирских пароходов (1–2 в сутки), на всем пути от Котласа до Архангельска мы встретили не более 6 раз маленькие буксирные караваны, состоявшие преимущественно из нефтянок неизбежного Нобеля. На волжской системе не бывает такого унылого затишья в самую глухую безработную пору навигации...

⁶ Измерял глубину шестом с делениями.

Пустынную Сев. Двину чуточку оживляли только вычегодские и др. плоты, спускавшиеся под буксирными пароходами. Спуск плотов самоплавом, как на лесных реках волжской системы, на С. Двине теперь почти не практикуется и в этом отношении Двина сильно прогрессирует сравнительно с Волгой и Камой. Двинские буксирные пароходы берут за спуск плотов довольно дорого: за путину⁷ от Котласа до Архангельска по 15–20 коп. с бревна. Малосильные буксиры ведут громадные плоты в 6–7 тысяч бревен и хорошо наживаются.

Зимняя вырубка леса производится в такой глуши и дали отселений, что рубщики уходят из дому на время работы, запасшись провизией на весь срок, и поселяются в лесу во „временах“ (зимницы по-волжски). Плата рубщикам зависит от условий рубки, вывоза бревен к речке, размера леса и проч. Например, если валка леса происходит в 5 в. от сплавной речки, то за бревно в 5 ½ вершков рубщик получает 60 коп. и т. п.

Рубщики леса не всегда являются и сплавщиками его. Плата последним гораздо выше и справедливее, чем на Ветлуге, Унже и др. лесных речках волжской системы, где бурлаки получают плату за путину, хотя продолжительность путины зависит не от бурлака, а от состояния реки и погоды. На двинской системе сплавщики получают плату помесечно – от 25 р. до 40 р. В месяц (на своих харчах), смотря по расстоянию и др. условиям путины.

На сплотке плотов, на устьях речек, женщины получают в день по 1 р., мужчины по 2 р. Плоты называются здесь „паромами“, а звенья их („челена“ по-ветлужски) – „плитками“. Каждая „плитка“ состоит из 40–60 бревен, смотря по толщине их. Ввиду бурности С. Двины плитки вяжутся крепче, чем на волжских реках, и одна плитка вяжется с другою вплотную, без интервалов. Оттого двинские плоты представляют сплошную настилку, в которой издали нельзя разобрать отдельных плиток.

Ниже р. Ваги встречали спустившиеся с нее небольшие плоты, в 7–10 плиток, с 2 сотнями (рулями). На Двине они шли в 2 счала и спускались самоплавом.

С Ваги же спускались особые плоты со смолою: из бревен вяжется не сплошная настилка, а клетки, или решетник, на который кладут бочки со смолою. Эти небольшие плоты имеют четырехугольную форму и идут самоплавом.

IX.

Из Котласа „Ломоносов“ отвалил вниз в 3 ч. дня (6 мая), неся очень мало груза и немного пассажиров: в III кл. их было около 2 десятков, во II-м около 5 чел., в I-м столько же – ничтожные цифры для большого парохода. В числе пассажиров I кл. был хлебопромышленник из Самары, давно ведущий хлебную торговлю с Устюгом и Архангельском. Сибирский хлеб, направляющийся в последнее время в эти края по Котласской железной дороге, не мешает делам самарского мучника.

К пристани Комарицы (первая от Котласа) подходили с наметкой, очевидно – пристань поставлена не на месте. Следующая – заштатный городок Красноборск, с церквями, большими двухэтажными домами и пр. Пройдя ниже 3 версты, с трудом подошли к деревянной пристани и долго стояли, бросивши якорь и все чалки. Вообще, нагрузка дров часто отнимает много времени и тем более, что производится она не наемными рабочими с берега, а силами пароходной команды, очень незначительной по составу.

Пристань Пермогорье поставлена также неудачно – на узеньком бечевнике, у подножья отвесно спускающейся береговой высоты более 10 саж., по которой идут головоломные спуски-тропинки с вырезанными в глинистой почве ступенями. После дождя здесь пройти нельзя, а можно разве сползти на четвереньках... Выше пристани, в глубокой долине течет небольшая речка, по крутым берегам которой проложена такая же головоломная проезжая дорога, ведущая к пристани. Между тем, пристань довольно ожив-

⁷ По этому тексту не всегда понятно, путина – это один спуск плотов, или сезон работы. Но в очерке «По реке Мологе» автор четко указывает, что путина – один спуск.

ленная – лежит вблизи больших селений. На обратном пути здесь село на пароход около 100 пассажиров III класса. Солидному „Северному обществу“ стыдно не иметь хорошо оборудованных и удобных пристаней...

В ночь на 7 мая мы вступили в пределы Архангельской губернии, граница которой пересекает Сев. Двину между пристанями Верхняя и Нижняя Тоймы. Северная белая ночь была очень холодна, и утром 7 мая шел порядочный снежок – явление здесь обычное; говорят даже, что иногда в мае тут бывает санная езда.

Выше пристани Сельцо „Ломоносов“ направился к берегу у какого-то села, где виднелась большая толпа народа в несколько сот человек. Никакого праздника не было и на базар не походило. Но для парохода явление было знакомое – и он уткнулся носом в берег, бросил узенькую сходню, из багров в руках матросов устроил перила и стал принимать нетребовательных пассажиров IV класса – рабочих, ехавших на рыбные промыслы на Мурманский берег. Пароход принял здесь более 300 человек, с их грузным багажом – объемистыми котомками, сундуками и проч.

Большинство их молодежь, много женщин и девушек, поражавших пестротой своих разноцветных платьев – красных, зеленых, оранжевых и т. д., с головными платками ярких рисунков: по желтому полю рассыпаны красные цветы и т. п. Но мужчины в скромных черных костюмах. Среди них немало было пьяных, которых неохотно пускали на пароход. Много было провожатых, иные горько плакали, расставаясь надолго, а может быть и навсегда: мурманские промыслы берут немало жертв... При прощании здесь не целуются, а только „милуются“ по-монашески – прикасаются щеками друг к другу. Это – один из старорусских обычаев, которых вообще сохранилось немало на севере России, где также довольно чистыми уцелели древнерусские типы, говор, костюмы и проч.

Ночью на „Ломоносов“ немало село пассажиров III и IV классов, а когда прибавилась эта толпа в 300 мурманцев, на пароходе стало очень тесно. На пристани Конецгорье село еще 50 рабочих, дальше снова сажались, и к концу рейса набралось до 700 человек, т. е. почти вдвое против нормы. Как же они размещались? – возмутительно!

Ни одно порядочное пароходство на Волге и Каме не позволит себе так набивать пароходы живым грузом, как набивают их „по селедочному положению“ пароходы на Ветлуге, Унже и др. захолустных реках. А „лучшее“ пароходство на Сев. Двине уподобляется именно „бурлацким“ пароходам последних рек...

Не говорю уже о том, что пассажиры IV класса заполнили собою и своим объемистым багажом всю нижнюю палубу „Ломоносова“, размещаясь на очень грязном и засоренном всякими отбросами полу так тесно, что пробраться сквозь толпу можно было с большим трудом, тревожа людей, наступая им на ноги и т. п. Люди помещались не только в непосредственной близости с грузами, но и на самих грузах, отнимавших у людей место. Это страшное зло, нетерпимое в пожарном отношении (сколько было пожаров на пароходах именно вследствие соседства грузов с людьми...), практикуется, к сожалению, и на волжской системе, и везде. Давно пора сделать обязательным правило, чтобы на пассажирских пароходах грузы помещались только в трюмах: сколько тогда очистится места для пассажиров IV класса, как свободно они будут тогда размещаться в нижней палубе и как выиграет оттого безопасность пароходов в пожарном отношении! И достичь этого нетрудно: надо обязать пароходы, чтобы ни один пассажир не валялся у них, как скотина, на полу... Поставленные на нижней палубе скамейки определяют количество допускаемых пассажиров и не позволяют загружать ее товарами.

Для грузов должно быть одно место – в трюмах. А на С. Двине полагают как раз наоборот: даже „лучшее“ Северное пароходство держит грузы на нижней палубе, среди пассажиров, а излишек пассажиров спускает в трюмы... совсем по-ветлужски!.. Когда на „Ломоносове“ нижняя палуба была совершенно закупорена пассажирами, новым пассажирам не отказывали, как следовало бы по совести и по закону, а сажали их в трюмы... Мертвый груз на крытой палубе, а „живой груз“ в темных и сырых трюмах!.. Недаром дела Северного пароходного общества идут так блестяще...

Погрузка этого „живого груза“ отнимала у парохода много времени. Запоздывал „Ломоносов“ и по другим причинам. Нередко он приставал к берегу помимо своих пристаней, чтобы спустить 1–2 пассажиров и несколько пудов груза. Так, выше пристани Конецгорье пароход долго возился, пока пристал, не без риска усесться на песках, к необитаемому острову (вдали виднелось село) и высадил местного торговца, с несколькими пудами его разнообразных товаров, от коробок с галантереей до листового железа включительно. На обратном пути снова подходили к этому неудобному для приставанья пункту и выбросили на берег 1 бочку, 8 шин и владельца их. На следующем перегоне, когда шли вниз, выше пристани Березника остановились, для спуска 1 пассажира и его 10 кулей с мукою, в таком неудобном пункте, что пришлось бросать якорь, а зачалиться было не за что. Были и другие подобные задержки в пути.

Конечно, эти пассажиры, ради высадки которых вне пристаней пароход тратил по полчаса и более, будут очень благодарны любезному пароходству и будут содействовать его популярности. Но как страдают от такой „любезности“ остальные пассажиры, особенно деловые люди, торопившиеся в Архангельск и негодовавшие на большое запоздание, не извинительное для „торгового“ парохода...

Когда заговорили об этом с командиром „Ломоносова“, он заметил: „это исключительные случаи... Таких рейсов, с обилием пассажиров, бывает 2–3, а дальше пароходы будут ходить пустыми, с 20–30 пассажирами“...

Однако, от этого не легче пассажирам, попавшим в „исключительные“ рейсы... Не дело крупного пароходства подбирать мелкие партии груза и единичных пассажиров, когда существуют более мелкие и местные пароходства, кои с удовольствием подберут и развезут по реке всякую мелочь. А если Северное общество собирается быть монополистом на С. Двине и готово задушить остальные пароходства, тогда надо вести дело... покультурнее, чтобы не ожесточить ни пассажиров, ни грузчиков. Надо завести побольше пристаней, да не фиктивных – не „ветлужских“ (на голом песочке), а настоящих. Надо усилить свою флотилию, надо открыть местные пароходные линии и пр. и пр. Много надо еще поработать Северному пароходному обществу, чтобы стать наряду с образцовыми пароходствами.

От Устьяга немало задерживает пароходы почта. На Волге и Каме практикуется более разумный порядок: везде почту привозят на пристани к моменту прибытия парохода, здесь сдают и принимают, тратя на то и другое 10–15 минут, т. е. не задерживают излишне парохода. А на Сев. Двине поступают обратно: приходит пароход и почту везут в почтовое отделение, иногда далеко от берега, там сдают и принимают, затем везут на пароход. Выходит очень длинная процедура, задерживающая пароход иногда на целый час (как было на пристани Березник) и больше.

После Котласа всего менее было задержек от приема грузов. Редкая пристань их давала, а выгрузка была почти на каждой пристани.

Все вообще пристани на С. Двине поражают своим малолюдством и безжизненностью сравнительно с волжскими и камскими. Не на всех даже пристанях собираются базарчики со съестными припасами, столь необходимыми для большинства недостаточных пассажиров. На иных пристанях встречается по одной мелочной лавочке, с неприхотливыми товарами, а на других и того нет. И пассажиры III и IV классов, для которых недоступны дорогие буфетные цены на пароходах, вынуждены больше запасаться собственной провизией. Оттого так велик бывает багаж этих пассажиров, везущих для себя большие краюхи хлеба, соленую рыбу и проч.

Х.

Предпоследние пред Архангельском пристани – Емецк и Сию – прошли вечером 7 мая. Древний Сийский монастырь находится вдали от реки.

Рано утром (8 мая) были у последней пристани – Усть-Пинега. Р. Пинега впадает справа. В 15 в. от устья, считая по реке, лежит на левом берегу С. Двины г. Холмогоры. Большие пароходы туда не заходят по мелководью пролива, отделяющего большие острова от левого берега, где стоит город. Но пароходы Северного общества делают остановку в 10 в. ниже устья Пинеги, где выгружают кладь для Холмогор и пассажиров.

К Холмогорам подходят маленькие пароходы, делающие специальные рейсы от Архангельска, заходят туда также небольшие пароходы, рейсирующие по р. Пинеге. Один из пинежских пассажирских пароходов „Наследник“ более часу держался впереди нас и „Ломоносов“ не без усилия его обогнал, хотя машина в нем 150 сил, а у маленького пинежца всего в 50 сил.

Задолго до Архангельска потянулись по правому берегу длинной лентой подгородные селения, перешедшие затем в городское предместье, с его лесопильными заводами, лесными складами и проч. Скоро показался и город, высыпающий, как водится, лучшей своей частью поближе к реке, вдоль нее, но несколько отступя от самой воды, так как низкий берег, вероятно, заливается в большую воду. Над городскими зданиями доминируют главы многочисленных церквей, во главе с Троицким собором на самом берегу реки, более возвышенном.

На левом, более низком берегу, виднеются поселки вдоль линии Северной железной дороги и около конечной станции ее, находящейся вдали от реки. Перевозные пароходы постоянно рейсируют между городом и станцией.

Ниже паромных пристаней, ближе к взморью, ближайшая к городу половина реки густо была уставлена массою судов, среди которых „Ломоносов“ пробирался к своей пристани. Тут были морские пароходы и шхуны, паровые и парусные, промысловые шкунки, речные пароходы, баржи, баркасы и др. суда. Стояли зазимовавшие заграничные шкуны – норвежские, английские и др. Рейд был довольно оживлен, но не в такой степени, как бывает шумно и энергично оживлен Астраханский рейд весною, в период весеннего улова рыбы. Последний около Архангельска едва начинался и морские суда только готовились к выходу в море, еще загражденное льдами. Пароходы не ходили даже в Соловецкий монастырь и открытие навигации ожидалось ранее 15 мая.

В 11 ч. утра „Ломоносов“ причалил к своей архангельской пристани, т. е. с опозданием на 6 часов против расписания. Далеко выдвинутая от берега пристань Северного общества состоит из двух больших открытых баржей, без надстроек на них (на считая небольшого амбара на второй барже), так как паромная контора помещается на берегу, в доме общества. Со второй баржи идут на берег длинные и широкие мостки, для езды и пешеходов. Обе баржи довольно нагружены кладью, больше принятой с пароходов, т. е. прибывшею из Котласа, Вологды и т. д.

Около часу сходили с „Ломоносова“ многочисленные пассажиры III и IV классов, с их объемистым багажом. Когда, наконец, длинные мостки освободились от этой толпы, тронулся и я посмотреть город, но предварительно запасся в конторе обратным билетом. В воздухе снежило и было так холодно, что не было охоты оставаться на день-два в Архангельске, чтобы познакомиться с ним основательнее. Отвал же „Ломоносова“ был назначен на 5 ч. дня, так что в моем распоряжении оставалось немного времени. Прошел только по главной Троицкой улице, почти сплошь с деревянными домами (как и везде в городе, бедной каменными зданиями) и тротуарами, побывал на некоторых соседних улицах (с оригинальными деревянными тротуарами-мостками, устроенными не по линии домов, а посреди улицы...) и на набережной. Даже главная улица, с лучшими магазинами, гостиницами, конторами и проч., поражает малолюдством и отсутствием всякого движения.

Центр архангельской жизни – на рейде, довольно оживленном и теперь, но живущем ускоренным темпом особенно осенью, когда собираются суда с промыслов. Не было еще в приходе (кроме зимовавших) заграничных пароходов, привозящих из Норвегии рыбу, а отсюда грузящихся равным образом лесом. В Архангельске и его окрестностях работает

до 20 лесопильных заводов, заготавливающих поделочный лес преимущественно для заграничного отпуска. Главная потребительница леса, сплаваемого по Сев. Двине, – Англия, затем Голландия (куда идут бревна), Германия, Франция и др. Русский лес стал проникать даже на рынки Австралии. В последние годы нашла громадный сбыт за границу самая бесполезная доселе древесная порода – ель, которая пилится короткими обрубками, идущими на изготовление бумажной массы.

Норвежские пароходы доставляют в Архангельск рыбу, пойманную в наших же водах, в большом количестве, благодаря более продуктивной ловле на „траловых“ пароходах, помощью громадных сетей. Один русский рыбопромышленник завел такой пароход, но наши поморы по-прежнему продолжают ловить рыбу на своих маленьких, больше парусных „шняках“, „шкунках“ и т. п. мелких судах, пользуясь примитивными крючковыми снастями, насаживая на крючки мальков.

В последние годы стали привозить в Архангельск из Германии даже хлеб. В прошлом году доставляли оттуда рожь чуть ли не русского происхождения... У здешних крестьян никогда не хватает своего хлеба и не столько вследствие неурожайности местных почв, сколько из-за примитивного ведения сельского хозяйства и массового ухода взрослого населения на морские промыслы.

XI.

8 мая, в 5 ч. дня, „Ломоносов“ отвалил от Архангельской пристани в обратный рейс. Пароход шел почти пустым, захвативши немного груза, состоящего главным образом из бочек с рыбой.

Пройдя первые пристани в свое время, по расписанию, дальше „Ломоносов“ стал запаздывать, благодаря отчасти встречному ветру и слабости своей машины, но всего более из-за остановок за дровами, начиная с первой – у с. Никулы (выше Емецка) и т. д., но ближе к Вологде мы вошли в расписание.

Весь обратный путь стоял значительный холод, морозило и часто снежило, а на Сухоне, 12 мая, мы около 2 часов шли среди зимнего пейзажа. Было это между Брусенцом и Тотьмой, когда утром мы попали под снеговую тучу, разразившуюся настоящей пургой... Все берега были покрыты белоснежным покровом, распустившиеся деревья гнулись под хлопьями снега, везде бушевала метель. С парохода долго сгребали кучи снега, ложившегося на все открытые места.

Жутко было на пароходе среди этой неожиданной обстановки, а каково же приходилось несчастным бурлакам на плотках... Двигались только те плоты, на которых были шалаши, куда укрывались от пурги бурлаки, а другие грелись у разведенных костров, бесцеремонно заливаемых волною от нахала – парохода, не желавшего уменьшать ход ради этих несчастных... Плоты без шалашей стояли у берегов, на причалах, и сплавщиков на них не было видно: вероятно, они разошлись по соседним деревням, в ожидании лучшей погоды.

Через два часа мы вышли из-под снеговой тучи, показалось солнце и зимний пейзаж исчез. Стало теплее ближе к Вологде, где нас встретил дождь. В Вологду „Ломоносов“ пришел по расписанию – в 12 ч. пополудни, 13 мая.

Оглоблин Н. Н. На р. Вычегде. (Из путевых заметок). – Русское судоходство, 1912, № 4, с. 26-34.

Май–июнь 1911 г. „Северное пароходное общество“. Плавание на пароходах „Преподобный Зосима“ и „Сольвычегодск“ по Малой Двине и Вычегде от Великого Устюга до села Усть-Кулом Устьсысольского уезда Вологодской губернии. Река Вычегда (берега, русло, размеры, притоки, значение ее как водного пути). Прибрежные города и пристани. Их облик, промышленность. Занятия коми (зырян). Полезные ископаемые и лесные богатства Вычегодского края. Рыбные промыслы. Типы сплавных судов. Заработки сплавщиков. Значение Старого Екатерининского канала.

На р. Вычегдѣ.

(Изъ путевыхъ замѣтокъ).

I.

Чтобы попасть на р. Вычегду, надо совершить от Вологды тот путь по рр. Вологде, Сухоне и Малой Двине, который уже описан в моих путевых заметках „На Сухоне и Сев. Двине“ („Рус. Судох.“ 1911, № 7). Линию по Вычегде держит монопольное „Северное пароходное общество“ – и я сел в Вологде, вечером 28 мая 1911 года, на пароход этой компании „Преподобный Зосима“.

Этот двухдечный пароход не хуже „Ломоносова“, на котором пришлось ехать в прошлом году до Архангельска. Довольно поместительные и чистые каюты I и II классов (III класс, как почти везде водится – и неудобен, и грязноват) страдают недостатком, общим всем пароходам северо-двинского бассейна – отсутствием умывальников, давно уже обязательных на всех порядочных пароходах волжского бассейна.

Флотилия Северного пароходного общества растет с каждым годом. Кроме двух новых пароходов „Генерал Кондратенко“ и „Гоголь“, пришедших с Волги в полуразобранном виде по Виртембергской системе и окончательно собиравшихся в ремонтных мастерских общества в г. Устюге (где оно предполагает устроить и судостроительную верфь), общество приобрело всего за 350 тыс. 9 пассажирских и буксирных пароходов, с пристанями и проч., принадлежащих „Северо-Двинскому обществу“, ликвидировавшему свои дела.

Последний серьезный соперник Северного общества сошел со сцены и монопольное положение богатого пароходства все более и более крепнет. Держится еще небольшая пароходная компания Варакина и др., содержащая линию от Вологды до Тотьмы и Котласа. На Вычегде ходят товаро-пассажирские пароходы „Вага“ и „Мезень“ Гурылева, владельца Сереговского соляного завода на р. Выми. Но они больше заняты своими заводскими грузами, доставляя их и на Сухону, и на Сев. Двину, до Архангельска.

По Вычегде же, от Сольвычегодска до Котласа, ежедневно бегают, возя почту и пассажиров, пароходик Хамина „Волна“. В Устьсысольске есть пароходы Комлина и др.

Благодаря прибавке пароходов, Северное общество открыло новые линии – по р. Сыsole, притоку Вычегды, и по р. Лузе, притоку р. Юга. Но рейсы здесь неправильные и пароходы ходят „по особому расписанию“, в зависимости от состояния воды и проч.

Навигация по Сыsole, довольно многоводной, бывает продолжительнее, чем на мелководной Лузе, где можно работать только весной. Да и быстрый Юг очень капризная река, меняющая фарватер чуть не ежедневно. Хорошо еще, что на Юге и Лузе нет камней. Несмотря на эти неудобства, весенняя навигация по этим рекам дала обществу блестящие результаты. На Лузе (в Никольском уезде) пароходы появились весной 1911 г. в первый раз, собирая толпы зрителей, многие из которых раньше не видали этих „водяных машин“.

Северному обществу следует еще открыть пароходную линию по р. Вишере, правому притоку верхней Вычегды, довольно многоводному и значительно населенному. Буксирные пароходы уже ходят туда весной. Это один из путей на нефтеносную Ухту.

Владея теперь большой флотилией, Северное общество могло бы изъять из употребления своих старых инвалидов, в роде, напр., жалкого „Северянина“ (где даже I класс состоит из одной общей каюты и т. п.), ходящего на Вычегодской линии (второй после Архангельской), или той отчаянной посудины (имени этого „парохода“ не помню, а видел его 6 июня в Устюге), который рейсирует по Югу.

Неказисты и многие другие порядки пароходства. Введя на своих пароходах электрическое освещение, общество до сих пор осталось при опасном и тяжелом для команды дровяном отоплении, хотя нефтяные склады Нобеля давно появились на Сухоне и Сев. Двине.

Служащие на пароходах жалованье получают только за навигацию: командиры по 1200–1500 р., помощники 450 р. и выше, старшие лоцмана 250–350 р. и выше, младшие 120–150 р., матросы по 13 р. в месяц, а за нагрузку и выгрузку клади по 4 р. с тысячи пудов. Артелей у них нет (как на Волге, Каме и др.) и кормятся они больше всухомятку, покупая припасы из дому. Доходы матросов от пассажиров здесь слабые.

Несмотря на свое монопольное положение, Северное общество держится умеренных тарифов: билет I кл. от Вологды до Усть-Кулома (пределный пункт на Вычегде) стоит 15 р. 50 к. (вверх 5 суток), II кл. 10 р., III кл. 5 р. Также сравнительно умеренны тарифы и на грузы.

Дела Северного общества идут блестяще, несмотря на многие естественные препоны для развития пароходства, особенно на Сухоне, где летом навигация почти совсем прекращается на два–три месяца. Большие пароходы тогда ходят только от Устюга или Котласа, а малые с трудом пробираются по каменистой и обмелевшей Сухоне, в иные же очень засушливые годы и совсем прекращается движение.

II.

Утром 30 мая мы пересели в Устюге с „Зосимы“ на „Сольвычегодск“ и в 1 ч. дня отвалили по Малой Двине. Этот вычегодский пароход занимает второе место среди однодечных пароходов общества и, конечно, много хуже двухдечных „американцев“. Построен он 10 лет назад и уже выглядывает староватым. Машина в 35 сил слабовата для его большого корпуса.

I и II классы помещаются в надстройке, а III класс в носовом и кормовом трюмах и на нижней палубе. В холода публика очень довольна теплым помещением в трюмах, но в жару здесь душно; опасна и близость грузов, ничем не отделенных от пассажиров. Помещение последних в трюмах уменьшило грузоподъемность парохода: вместо 5 тыс., он берет только 2 т. п.⁸ грузу.

Пристаней на Вычегде очень мало – всего 18 на протяжении 670 верст, не говоря уже о том, что, кроме трех (в Ульянове монастыре, в Усть-Выми и в Усть-Куломе), пароходы пристают прямо к берегу.

Еще можно бы помириться с малым количеством пристаней на верхнем плесе, от Устьсыольска до Устькулома, где навигация прекращается в половине июня (иногда и

⁸ Тысяч пудов.

раньше), отчасти вследствие мелководья, а больше из-за отсутствия грузов (последнее обстоятельство не рекомендует, впрочем, агентов общества, не умеющих привлечь на Вычегду такой неисчерпаемый запас водных грузов, какой находится на Печоре, близкой к Устькулому); но на остальных плесах количество пристаней безусловно недостаточно.

III.

В 6-м часу вечера, „Сольвычегодск“ был у Котласа, через час отвалил и скоро мы вошли в устье р. Вычегды, оставив влево уходящую в даль широкую полосу Северной Двины.

Но и Вычегда на устье и выше не уже Двины. Многие считают последнюю продолжением первой и, кажется, справедливо, так как, действительно, обе реки очень схожи и размерами, и многоводностью, и характером русла, берегов и речной долины. Говоря о близком сходстве, надо иметь в виду собственно верхний плес С. Двины и нижний Вычегды. И там, и здесь, приблизительно одинаковая ширина речного русла (до полуверсты и больше) и речной долины (более 10 верст), один и тот же характер последней, представляющей обширную заливную пойму, изрезанную „курьями“ (старыми руслами), затонами, озерами, островами; такие же невысокие „древние берега“ (10–15 саж.), с редкими селениями и пр. и пр. В общем сходство очень большое, но, чем дальше от устья, тем заметнее оно слабеет и совершенно исчезает выше устья р. Выми, где Вычегда резко меняет свой характер.

Вычегда принадлежит к значительным рекам Европейской России. Беря начало на водоразделе с Печорою (верховья Вычегды сближаются с верховьями р. Ижмы, левого притока Печоры), Вычегда имеет протяжение более тысячи верст. На верховьях ширина реки около 30 сажен, на верхнем плесе (от Устькулома до р. Сысолы) 50–200 саж., на среднем (до р. Выми) 150–250 с., на нижнем 200–300 с. и больше. Благодаря такой ширине, Вычегда очень бурлива.

На верхнем плесе река проложила свое ложе в твердых породах и потому русло здесь устойчивее. Но на среднем и на нижнем плесах ложе песчаное и русло кривулистое, изменчивое, с массою стариц, мелей, островов. Особенно кривулиста река на среднем плесе, где „древние берега“ выходят на реку и часто заставляют ее делать крутые повороты. Около пристаней Подъельск и Сторожевск приходилось (уже 2 июня) пароходу делать наметку на перекатах. Но это на верхнем плесе, а на среднем и нижнем даже в малую воду на перекатах не бывает меньше 4 четвертей.

Благодаря широкой долине и мягкому ложу, Вычегда на среднем и нижнем плесах часто меняет свое русло, передвигаясь по долине, сносит старые острова, наматывает новые, образуя множество глухих стариц, затонов, озер, болот. Так, река некогда шла под самым г. Яренском, а теперь находится в 4 верстах от него. Г. Сольвычегодск, подмываемый рекою, стоит уже на третьем месте с его основания и, кажется, вынужден в недалеком будущем переходить на четвертое, так как река продолжает подмывать городской берег. Большие изменения русла произошли также в недавнее время около г. Устьсысольска и в других местах.

На нижнем плесе, начиная с устья, берега совершенно низменные, безлесные, скучные. На обширных пойменных лугах пасутся большие стада из селений, лежащих вдали от реки на „надлуговых террасах“. Луговая низина поросла тальником и кустарником, но уже в 3 верстах от устья показываются леса, виднеющиеся на горизонте. Селения больше тянутся по правому берегу. Изредка, на более высоких местах, пашни выбегают на самый берег.

„Древние берега“, окаймляющие речную долину, виднеются с правой стороны, начиная с устья. Но слева они обнаруживаются лишь против Сольвычегодска, в 23 в. от устья, скрытые раньше лесами и широкой (до 10 верст) заливной поймой. Местами и на нижнем плесе древние берега выходят на реку (у Пустыни, Гама и др.), но больше они тя-

нутя вдали от реки и реке в виду ее. Высота их 10–15 саж., редко больше. Выше Пустыни, у с. Березники, древние берега с обеих сторон выходят на реку и тянутся по ней больше версты, а затем левые высоты снова отходят в сторону. Вообще, река идет, больше прижимаясь к правым высотам.

Около Яренска и ближе к Выми древние берега становятся значительно выше – от 20 до 30 саж. Наибольшие, очень красивые высоты находятся выше устья р. Выми, где они выходят на реку с обеих сторон. Подходя к Выми, Вычегда делает очень большой и крутой поворот почти под прямым углом. Длина кривуля здесь около 30 верст, а волоком самое короткое расстояние 4 версты. Левые древние берега выходят на реку за 50 в. выше устья Выми, начиная с дер. Ежол и кончая ниже д. Писика. Правые же высоты тянутся почти непрерывною цепью, редко уходя с реки, по всему среднему плесу, до устья р. Сысолы.

Подходя к низменности на устье Выми, левые древние берега Вычегды выделяют отрог, обрывающийся покатой возвышенностью на Вымской низине. Этот отрог, на котором расположено с. Коквицы, носит название „Коквицких гор“. Действительно, это настоящие горы, возвышающиеся (до 20 саж.) с обеих сторон, а не береговые высоты, обрывающиеся к речной долине одною стороною. Две церкви с. Коквицы долго видны, когда пароход идет по кривулю то с одной стороны Коквицких гор, то с другой. Эти горы и высокие берега Вычегды выше Устьвыми – самые живописные места на реке, вообще небогатой красивыми видами.

Берега Вычегды и рек ее бассейна богаты полезными ископаемыми, почти еще не тронутыми. Часто встречается железная руда – напр., около г. Яренска, у с. Гама, по р. Сыsole и ее притокам и др. На притоках Сысолы есть два железодельных завода – Кажемский и Нючпанский.

У пристани Гама несколько лет назад некто Галин (иностранец) делал разведки по берегам Вычегды и нашел богатейшие и превосходного качества железные и медные руды. Он сделал заявление об отводке, началась наша обычная канцелярская волокита, конца которой Галин не дождался и умер. Дело заглохло, хотя были и есть самые благоприятные условия для постановки и развития здесь крупного и ценного дела. В 6 в. от Гама есть речка, где удобно поставить завод. Разведки Галин делал на правом берегу Вычегды, ниже Гама, где видны следы ям.

Говорят, что около г. Яренска, кроме железной руды, встречаются месторождения серебра. Около пристани Сторожевск недавно найдены залежи каменного угля. Болотистый край богат торфом, залежи которого совершенно не разрабатываются. В обнажениях береговых высот попадают алебастровые породы (есть маленькие известковые заводы). В водах Вычегды и ее притоков находится масса колчедана, но нигде не собирают его.

На Выми существует соляной Сереговский завод Гурылева, который вываривает в год до 200 тыс. пудов соли. Эти соляные варницы давнего происхождения. Соленость раствора значительная, но, благодаря слабой выварке, соль получается темная. Лучшие сорта владелец вывозит на своих пароходах к Архангельску, где всегда стоят хорошие цены на соль, на Вычегде же остаются отбросы Сереговской соли, которых местные жители избегают, предпочитая дорогую, но лучшую камскую соль (на Вычегде 35 коп. пуд, в Усолье 10 к.).

Главное же богатство Вычегодского края – леса, местами еще девственные, куда не ступала человеческая нога. В 1910 г. была снаряжена правительством первая экспедиция для первого еще, т. е. самого поверхностного, описания казенных лесов... Надзора за ними почти не существует: можно ли говорить о „надзоре“ если „участки“ иных лесных сторожей доходят до 150 тысяч десятин!.. Эксплоатация лесов самая ничтожная: в Вологодской губернии чистый доход с десятины леса 4–5 копеек!.. В вологодских лесах ежегодно гниет более 2 миллионов кубических сажень, т. е. „годовой прирост“ леса... Масса леса гибнет от пожаров, бурелома и пр. Леса почти исключительно казенные, частных мало. Раньше

леса стоили здесь очень дешево: за тысячу руб. можно было купить тысячу десятин самого роскошного леса...

На Вычегде преобладают хвойные леса, но подлесье у реки, как и луговые заросли, из лиственных пород. Чем выше по реке, тем берега становятся лесистее. На нижнем плесе леса тянутся преимущественно по левому берегу, но ближе к среднему плесу оба берега покрыты лесами. На верхнем плесе еще сохранились сосновые боры. Но лучшие леса находятся на притоках Вычегды. На самой же реке много лесов уже вырублено, много их истреблено пожарами и вычищено под пашни. На берегах часто встречаются палы – выжженные большие пространства леса, нарочно подожженного, чтобы купить лес подешевле, или расчистить его под пашню.

Селения встречаются на Вычегде сравнительно редко, особенно на нижнем плесе. Средний и верхний плесы гуще заселены, как и притоки Вычегды. Вообще зыряне – обруселые аборигены Вычегодского края – селились исключительно по рекам. Зырянские селения некрасивы, благодаря полному отсутствию зелени. На верхнем плесе некоторые деревни, расположенные на самом берегу, обращены к реке не лицевой стороной, а задними...

Неудивительно, что зыряне свободно селились только по рекам и речкам: Вычегда поражает обилием своих притоков, коих насчитывается до 200. Главные притоки справа – Вишера, Вымь, Яренга, слева – Нем, Северная Кельтма, Сысола, Лунья, Виледь, Лала. Бассейн Вычегды занимает 237 тыс. квадратных верст.

Вычегодский бассейн очень богат рыбою и славится высокими сортами вкусной местной рыбы – нельмы, хариуса и др. По спаде вод ловится стерлядь.

Рыбный промысел особенно развит на среднем плесе Вычегды. Везде тут у селений сушатся сети и др. рыболовные снасти, на берегу видна масса лодок и челноков. У одной небольшой деревни насчитал до 50 разного размера лодок.

IV.

Пароходная линия по Вычегде тянется, как сказано, 670 верст. Пароходные рейсы следовало бы продолжить выше – по крайней мере, до с. Помозина, откуда идет Сибиряковский прекрасный тракт на Печору, или еще дальше – до с. Усть-Нем, на 100 в. выше Усть-Кулома (по реке). Правда, Вычегда здесь узка, имеет очень быстрое течение и забита карчами⁹. Но, ведь, борьба с карчами дело не хитрое... Кстати: карчеподъемницы следовало бы вообще завести на Вычегде, как на лесной реке. На заливной пойме, очистившейся от разлива, приходилось видеть массу громадных карчей, занесенных полою водою. Они портят луга, а будущей весной большая вода снова снесет их в реку.

Первые плоты, спускавшиеся под буксирными пароходами, мы встретили недалеко от устья Вычегды. Они имели форму громадных четырехугольников – один до 100 саж., другой меньше. Первый был растрепан волнением и, вероятно, должен был чиниться перед выходом на более бурную Сев. Двину.

Перед Усть-Сысольском задержал нас буксир, спускавший еще более грандиозный плот – в 60 звеньев (челенов), связанных в несколько рядов, т. е. представлявших четырехугольник много больше 100 сажен.

Вообще, лесной сплав по Вычегде с притоками очень значительный. Направляется он почти исключительно к Архангельску.

Мы захватили еще начало сплава, которому раньше мешали и большая вода, и ветры, разводившие волнение.

Местами на Вычегде, именно на устьях речек, шла сплотка плотов из маленьких плотиков, спущенных по речкам. На верхнем плесе очень торопились с этой работой, так как со 2 июня вода стала там быстро спадать. Вообще, на этом плесе плотов встречалось меньше.

⁹ Лежащие на дне древесные стволы, пни, корневища.

Зыряне, работающие зимою на рубке леса и подвозке его к речкам, от сплава плотов отказываются, говоря: „мы не привычны к этой работе...“, сплавом же занимается русское население края. Не редкость видеть на плотках женщин и детей, т. е. целые семьи сплавщиков. Чаще семьи встречаются на небольших плотках – в 2–5 челенов. Очевидно, эти маленькие плоты, так сказать, кустарного производства: лес выработан силами семьи и ею же сплавляется или на продажу, или на свои нужды.

Эти маленькие плоты обычного везде типа: челены связаны один за другим, вдоль по течению, т. е. тянутся узкой лентой. Но таких плотов немного, а типичные вычегодские плоты совершенно другого вида: это или большие четырехугольники, или правильные квадраты, составленные из связанных вместе челенов. Последние очень длинны – вдвое и втрое обычных, т. е. доходят до 10–15 и более сажен. Таких длинных челенов бывает в плоту, идущем самоплавом, от 6–8 до 10–12 и больше.

Плоты, идущие самоплавом, большею частью представляют двурядки, причем нижний ряд состоит из более мелкого леса, а верхний ряд из крупных и тяжелых бревен. Это делается в виду того, что тяжелые бревна, будучи внизу, глубже тонут и плот тогда становится тяжелее на ходу и неповоротливее. Все это верно, но с другой стороны нижний ряд, под тяжестью верхнего, глубже сидит в воде и она проступает наружу, так что сплавщики всегда работают в мокроте.

Впрочем, они вообще не избалованы „удобствами“...

Только на „грузовиках“, или по здешнему – на „готовках“ встречаются хорошие избы, сплавляемые вместе с лесом, на большинстве же плотов стоят такие жалкие шалаши, или, вернее, невозможные подобию их, каких не приходилось встречать ни на одной из наших лесных рек, даже самых захолустных. Это собственно и не шалаши, а навесы, состоящие иногда из одной крыши, а чаще с прибавкою еще двух боковых „стенок“, сделанных из еловых веток, или из полотна, редко из досок. Крыша, сильно покатавая к противоположной от входа стороне, упирается в настил плота и покрывается еловыми ветками. Широкое входное отверстие свободно пропускает в шалаш-навес и холод, и дождь и т. д.

Заработок вычегодских сплавщиков невысок: за путину получают 15–20 р. и выше, смотря по расстоянию: напр., сплавщики, спускающие плот с р. Сысолы до Сольвычегодска, получают по 15 р. на человека за путину, тянущуюся больше 2 недель. Лоцман этого плота, как всегда, получает больше – 25 р. На сплотке плотов подрядчик получает с бревна по 30 к., а рабочим дает по 20 к. Всего дороже оплачиваются зимние работы по валке леса и вывозу его на речки: рабочий с лошадей получает в день по 1½ и 2 р. В этих лесных работах участвуют и зыряне.

Кроме двурядок, по Вычегде идут самоплавом и более тяжелые „готовки“ (грузовики, соймы – по другим лесным рекам) состоящие из 4–5 рядов бревен. Готовки состоят из нескольких „плиток“ (так называются здесь челена, звенья плотов), от 20 и больше, связанных вместе квадратом, или неправильным четырехугольником.

Команды на готовках бывает от 20 до 30 человек и больше, смотря по величине плота. Такой состав необходим для поднятия воротом и опускания громадных лотов, регулирующих движение тяжелого плота. На других лесных реках соймы с лотами, как и беляны, уже переводятся и заменяются более удобными и безопасными баржами, на Вычегде же лоты появились только года 4 назад.

С р. Выми идут из Удорского края плоты с роскошной лиственницей. Еще более прекрасный корабельный лес направляется оттуда же за границу по рр. Удоре и Мезени.

V.

Войдя около 7 ч. вечера в устье Вычегды, „Сольвычегодск“ подошел к первой пристани городу Сольвычегодску – около 11 ч. ночи, т. е. 23 версты от Котласа сделал в 4 часа.

Сольвычегодск, расположенный на правом, несколько возвышенном берегу, далеко виден издали, верст за 10. Резко выделяется в сумеречном освещении белой ночи высокая колокольня грандиозного старинного собора, возвышающегося над рекой, на крутом мысу, влево от пристани. Справа, на другом мысу, сильно подмываемом рекой (берег здесь и около собора укрепляется), стоит древняя церковь. За рядом довольно приличных домов, вытянувшихся по берегу, окаймленному недурным бульварчиком, виднеется еще несколько церквей (всего их в городе 12). От пристани начинается широкая улица, обставленная хорошими домами и упирающаяся в монастырь.

В Сольвычегодске всего 1200 жителей и он не имеет никакого промышленного значения, являясь только административным центром для очень большого уезда.

Следующая крупная пристань с. Пустынь, а далее Яренск – крошечный городок (около 800 жителей), мало видный с реки, от которой он отделяется заливной поймой в 4 версты (от пристани). Он расположен на опушке большого леса, а от реки скрыт тальниковыми и другими луговыми зарослями.

VI.

В 6-м ч. утра (1 июня) были мы у Усть-Выми. Это довольно большое село, с 4 церквями, расположенное на устье р. Выми (ширина ее здесь более 200 сажен).

Некоторое оживление на пристани и на берегу говорить о торговом значении Усть-Выми, обслуживающей селения по р. Выми и соседний Удорский край. В селе бывает значительная ярмарка и еженедельные базары.

Но главное значение Усть-Выми в том, что она является передаточным пунктом для отправляющихся на нефтеносную Ухту. Верховья притоков р. Выми сближаются с верховьями притоков р. Ухты (левый приток р. Ижмы). Волок между ними всего в 5 верст и именно это обстоятельство прежде всего привлекло внимание к р. Выми, как самому близкому, якобы, пути на Ухту.

Эта „близость“, разумеется, относительная: от устья Выми до устья ее левого притока р. Весляны (по которой идет дальнейший водяной путь на Ухту) и до с. Веслян около 100 в., а от села до Ухты около 120 в. Да и эти расстояния взяты по карте, т. е. по прямым направлениям, в действительности же путь на Ухту следует считать, по крайней мере, в 300 верст, если не больше. К тому же путь этот не отличается удобствами: начать с того, что возможность часть его (до Веслян) сделать на пароходе на практике весьма проблематична, так как пароходы совершают эти рейсы „по особому расписанию один раз в неделю“ – иначе говоря, как Бог на душу положит, в виду чего публике весьма часто приходится прибегать к лошадям, на которых и совершать переезд до д. Поповки на р. Выми (80 верст). Далее, от Веслян (или, все равно, от Поповки) приходится пробираться по Выми, Весляне и притокам последней до „волока“ на лодках. Это чрезвычайно трудный, продолжительный и рискованный путь. По мелким лесным речкам лодка с трудом протискивается при помощи багров, пассажирам же приходится часами сидеть согнувшись – настолько густо и низко переплелись над рекою нависшие ветви. Затем, на пути попадает мшистое болото, 10 верст длины, с редкими прогалинами воды, пробитыми лодками, которым сплошь и рядом приходится идти прямо по пластам мха, который опускается от тяжести лодки. Перевернись лодка – и спасения нет: бездонное болото засосет.

Есть другой путь с Выми на Ухту – пресловутый „земский тракт“, о готовности которого еще весной 1911 г. торжественно возвестил (в „Новом Времени“) председатель Вологодской губернской земской управы. Но тогда же это заявление было опровергнуто, так как в сущности была „готова“ кое-как только часть тракта, всего в 44 версты (от Поповки до притока Ухты), да и та слабо обставлена лошадьми.

Один земец рассказывал на пароходе, что в сущности вся работа на этом земском тракте состояла в проложении просеки, причем „дорога проложена больше по болотам, чтобы подрядчику не тратиться (sic) на корчевку пней по просекам“... Лошадей и людей

мало на тракте и он совершенно не пригоден для перевозки больших тяжестей (машин и пр.), требующихся на Ухту. Этот незаконченный тракт приводить пока не на Ухту, а в лесную пустыню, из которой дальше нет ходу.

Понятно, почему ухтинцы избегают этого „готового“ тракта и предпочитают пробираться по Выми на 5-ти верстный волок.

Вообще же, на Вычегде отрицательно относятся к вымскому направлению, которое взято наобум, по инициативе губернского земства, не сделавшего предварительных изысканий. Знатоки края указывают другие, более короткие и удобные направления на Ухту.

Так, указывают на путь по судоходной р. Вишере, притоки которой много ближе подходят к центральной Ухте, чем Вымь с ее притоками. Вишерский волок около 15 верст, а водный путь до волока около 130 в., да за волоком до р. Ухты 60 в.; путь этот гораздо удобнее, благодаря многоводности здешних притоков, далеко не похожих на лесные речонки вымского направления.

Вишерское направление летнего пути на Ухту выгодно и в том отношении, что сближает ее с Печорой и Камой, а в случае развития ухтенских нефтяных промыслов главными рынками для этой нефти явятся именно Печора и Кама. Устье Вишеры лежит в 100 в. ниже Усть-Кулома, откуда рукой подать до Печоры, да и до Камы недалеко, через Старый Екатерининский канал.

Для устройства же сухопутного зимнего пути с Вычегды на Ухту местные жители знают самое короткое и удобное направление вблизи устья Вишеры – от с. Деревянска (ниже Ульянова монастыря) прямо на Ухту, расстоянием около 170 верст. Здесь есть старинные тропы, которыми давным давно пользуется население верхней Вычегды для звериных промыслов. Переделать испытанные вековые тропы на проездную дорогу дело нехитрое.

Чем бросать сотни тысяч на бесполезную вымскую дорогу, которая, все равно, будет со временем заброшена, лучше потратить деньги на соединение Ухты с Печорой через р. Ижму – настоящий центр Печорского края. Протяжение р. Ухты, левого притока Ижмы, около 100 в.; от Ухты до впадения Ижмы в Печору около 250 в.; вблизи устья лежит богатое село Усть-Ижма – самый ближайший (с этой стороны) к Ухте населенный пункт, дающий Ухте рабочие силы, материалы, жизненные припасы и проч.

В большую воду пароходы могут ходить по Ижме и частью по Ухте, но со спадом вод судоходство здесь невозможно, особенно по каменистой (целые гряды камней) Ухте, ложе которой состоит из твердого плитняка. На каменных грядах тогда бывает воды не больше одной четверти.

Необходима, очевидно, сухопутная дорога с Усть-Ижмы до Ухты. Связать последнюю с Печорой, имеющей выход в море, надо уже и теперь, не дожидаясь будущего расцвета Ухты. И сейчас требуются для нее машины и разные громоздкие материалы, которые удобно доставить морем на Печору, Ижму и т. д. Один ухтенец рассказывал, что доставка на Ухту, через Вымь, груза в 600 пудов, по зимнему пути от Котласа, обошлась ему в 800 р.; летом же – немыслимо провезти по вымскому направлению груз и в 10 раз меньше.

Возможно, однако же, что, пока вологжане и вычегодцы будут колебаться в выборе водных и сухопутных путей на Ухту, предприимчивые пермяки перешагнут их, соединивши с Камой Ухту железным путем. Уже идут изыскания по проведению железной дороги от Усолья на Каме, через Соликамск, Чердынь, с. Троицкое на Печоре, на Ухту. Если и не оправдаются надежды на ухтенскую нефть, железная дорога будет прекрасно работать по перевоз грузов с Печоры и Вычегды и обратно.

VII.

Пройдя обширную низменность на устье р. Выми, „Сольвычегодск“ вступил в живописный средний плес Вычегды, огибая красивые Коквицкие горы и дальнейшие высоты

левого и правого берегов. Выше очень красиво расположено далеко видимое с. Крестовое, с двумя большими каменными (как везде здесь) храмами, на высоком правом берегу реки, где она делает крутой поворот, почти под прямым углом. На берегу масса лодок – признаки рыболовного села.

Вообще, правый берег Вычегды на среднем плесе очень населенный, благодаря чему пароход делает частые остановки для спуска и приема пассажиров.

Около 8 ч. вечера мы подошли к Усть-Сысольску, самому „крупному“ городу на Вычегде (до 6 тысяч жителей). Подход к городу, мимо лесных высот левого берега, как и самый город, довольно красивы.

Вычегда здесь разбивается на несколько рукавов и принимает в себя р. Сысолу. Город стоит вблизи устья последней и вдали от главного русла Вычегды. Надо пройти около 3 верст по рукаву реки, чтобы подойти к городской пристани.

Устьсысольск широко раскинулся по высотам левого берега, образующего полукруг. На самом берегу несколько церквей (всего их в городе до 7) и больших домов. И дальше виднеются хорошие постройки. Но с реки видна только часть города.

Устьсысольск, помимо административного значения, является культурным центром Вычегодского края. В городе есть женская гимназия, мужское духовное училище, мужская прогимназия, городское 4-классное училище и др. учебные заведения.

В 11 ч. ночи „Сольвычегодск“, переполненный новыми пассажирами из Устьсысольска отвалил от городской пристани и, выйдя на главное русло, тронулся по верхнему плесу Вычегды.

Благодаря вообще пустынности края и недостаточному количеству торговых пунктов, по Вычегде ходят плавучие магазины, снабженные всевозможными продуктами. Они передвигаются по реке, от селения до селения, везде останавливаясь и торгуя. Один из них мы встретили выше Устьсысольска: у берега, подле какого-то селения, стоял „баркас“, к которому мы пристали, чтобы сдать торговцу выписанные им товары. В палубной надстройке расположены разнообразные и всевозможные товары, требующиеся для деревни, и тут же происходит торговля, больше меновая: за товары уплачивают чаще деревенскими продуктами – пушниной, дичью, рыбой и проч. Передвигается плавучий магазин, кажется, конной тягой, а вниз самоплавом.

Около 11 ч. вечера мы подошли к пристани Ульянова монастыря. Он был основан Св. Стефаном Пермскими, но потом запустел и возобновлен в прошлом веке.

Каменные храмы и братские корпуса, заключенные к каменной ограде, благодаря белой окраске построек хорошо видны с реки, находясь от нее в расстоянии более версты. Монастырь расположен на опушке леса, а от реки его отделяет широкая поляна, на которой, вблизи монастыря, стоит гостиница и еще какие-то постройки. Около Ульянова монастыря и выше Вычегда значительно суживается, доходя местами до 30 саж. ширины. Оба берега тут покрыты лесом и деревни крайне редки.

3 июня на рассвете „Сольвычегодск“ дошел до предельного пункта пароходной линии – до с. Усть-Кулома., расположенного на несколько возвышенном берегу, на устье р. Куломы, вытекающей из оз. Кулома.

Являясь конечным пунктом вычегодского пароходства, Усть-Кулом имеет большое значение, как передаточный пункт для грузов, идущих на Печору и обратно. Вблизи находится с. Помозино, откуда идет на Печору прекрасная грунтовая дорога, протяжением в 170 верст. Это так называемый „Сибиряковский тракт“, устроенный по инициативе и на средства „благодетеля Печоры“ (как называют печорцы) – известного сибирского миллионера И. М. Сибирякова. Прямая, как стрела, дорога 15 раз пересекает по мостам очень криволистую здесь Вычегду. По тракту поставлены избы для отдыха проезжающих.

Не менее важно значение Усть-Кулома, как пункта, лежащего вблизи Старо Екатеринбургского канала, соединяющего Вычегду с Камой, через их притоки – Северную и Южную Кельтмы. От Усть-Кулома до впадения в Вычегду Северной Кельтмы около 40 в., да по С. Кельтме до канала около 90 верст.

Длина канала 12 верст; от канала по Южной Кельтме до впадения ее в Каму около 100 верст; по Каме же около 80 верст до устья камской Вишеры, т. е. до пункта, лежащего на пароходной линии из Перми в Чердынь. Всего, значит, водного пути через Екатерининский канал от конечного пункта вычегодского пароходства до ближайшего пароходного пункта на Каме около 320 верст.

Через канал же Усть-Кулом близок к Чердыни – крупному торговому центру верхнего Прикамья, издавна ведущему значительную торговлю с Печорою. От Кулома можно и на лошадях проехать до Чердыни – всего 200 в. но, по плохим лесным дорогам (только частью разработанным земством в колесные дороги) и по пустынному краю, находя приют в лесных „амбарах“, построенных для нужд охотников на зверя и дичь. Несколько населеннее верхняя Кама.

Но удобнее проехать водным путем, на лодках, от Кулома до канала, вблизи которого находится дер. Подног, где можно достать лошадей до Чердыни. Еще лучше продолжить путь на лодках от канала до ближайшего села на Каме (всего от Кулома будет 7–10 дней водного пути), откуда идет на протяжении 100 в. до Чердыни порядочная колесная дорога.

Всеми этими путями через Екатерининский канал давным давно и до сего дня пользуется население Вычегодского края для сношений с Камой и Прикамьем. Правительство забросило канал вскоре же после его открытия; но „канавка“ (как называют зыряне) существует доселе и население эксплуатирует ее. Может быть, вспомнят о заброшенном канале, когда на Ухте забьют нефтяные фонтаны промыслового значения и на очередь станет вопрос о сбыте ухтенской нефти на Каму, Урал и в Сибирь.

А поддерживать его не трудно, так как канал сохранился в хорошем состоянии, как сообщают бывавшие там люди. При длине в 12 верст, ширина канала 4 сажени, но местами, где бечевник осыпался и дно заплывало – уменьшилась до 3 сажени и меньше. Деревянные шлюзы сгнили, но вполне сохранилась солидная облицовка стенок канала, состоящая из крупного кирпича полуаршинного размера и настолько прочного, что его „никак нельзя разбить“ – рассказывали зыряне.

До постройки Пермь-Котласской железной дороги все рабочее движение с Вычегды на Урал направлялось именно через этот вековой канал, служивший тогда единственным путем сообщения вычегодского края с прикамьем. Ежегодно тысячи зырян шли в лодках этим путем и выходили на Каму, откуда расходились на Чердынь, Усолье и по уральским заводам (Богословским и др.).

Этот путь был несколько продолжителен – от 7 до 12 дней, а также утомителен: не все шли под парусами, да и не всегда можно было пользоваться ими, а больше двигались на веслах. Зато дорога обходилась очень дешево – в 6 р. один конец (т. е. стоимость прокормления), тогда как передвижение с Вычегды на Урал по Пермь-Котласской железной дороге стоит вдвое дороже.

Зырянские лодки оставались на зимовку на Каме, в ближайших к каналу селениях, у знакомых крестьян. Весною зыряне возвращались сюда с заводов, разбирали свои лодки и тем же путем, через канал, шли домой, на Вычегду, поспешая на лесные и звериные промыслы и т. д.

Теперь масса зырян едет на Урал по железной дороге, но жители верховьев Вычегды по прежнему продолжают пользоваться каналом для поездок на Каму. Во всяком случае, пассажирское движение через канал ослабло, но грузовое осталось в прежней силе. Весною, когда канал наполняется водой от разлива Северной и Южной Кельтм, по каналу свободно проходят с Камы небольшие тихвинки, шняки и др. суда, с грузом в 400–500 пудов. Они везут на Вычегду соль из Усожья, хлеб из Кунгура и другую кладь с Камы и ее притоков. Обратное же грузовое движение на Каму незначительное и случайное. По спаде вешних вод в канале остается мало воды и тогда по нему могут ходить только легкие лодки.

Будем надеяться, что Старый Екатерининский канал, проработавший более ста лет, несмотря на свое заброшенное состояние, скоро дождется полного восстановления и в том виде, чтобы по нему круглое лето могли проходить не одни лодки, тихвинки и шняки, но и пароходы с баржами. Тогда на Каму потянутся не одни вычегодские, но и печорские, и северо-двинские грузы. А о камских грузах, и теперь движущихся через канал на Вычегду, нечего и говорить.

Приложение 1

Замеченные ошибки передачи оригинального текста в книге:

Оглоблин Н. Н. Реки и пристани. Из путевых заметок / Сост.: Н. В. Морохин, Д. Г. Павлов. – Нижний Новгород: Литера, 2023. – 328 с., ил.

Составителями книги «Реки и пристани» авторский текст приведен к нормам современной орфографии. Но ими не описана методика работы, из-за чего совершенно неясно, что из авторской орфографии сохранено, а что исправлено. Сравнение с оригинальными текстами показало, что четкой единой методики не прослеживается. Числительные, завышенный текст и др. элементы передаются по-разному, часто отличаясь как от оригинального текста, так и между разными частями одного очерка или других очерков книги, т.е. при распознавании составители ориентировались только на свое «представление о правильности».

Тексты очерков «На Сухоне и Северной Двине» и «На р. Вычегде» нами проверены досконально, побуквенно. В очерке «На Сухоне и Северной Двине» ошибок множество, часть из которых серьезно искажает смысл. При этом в очерке «На р. Вычегде» – единственная незначимая опечатка. Вероятно, текст распознавали разные люди.

Дополнительно мы бегло просмотрели очерки «На верхней Волге», «На реке Костроме», «На реке Шексне» и также обнаружили ошибки, в основном, в числительных. Скорее всего, в этих и остальных очерках книги ошибки еще могут найтись.

В предисловии к книге составители много пишут про уникальность и значение замечательных очерков Н. Н. Оглоблина, поэтому удивляет их небрежное отношение к текстам самих очерков.

Еще одним недостатком книги считаем отсутствие информации об авторах и источниках фотографий. В предисловии сказано про использование фотографий М. П. Дмитриева и З. З. Виноградова, но, например, про использование одной из известнейших фотографий пионера русской цветной фотографии С. М. Прокудина-Горского не упомянуто.

Стр.	В книге	В оригинале	Комментарий
<i>Хроника речных путешествий Николая Оглоблина</i>			
12	Очерк «Старый Макарий» написан по материалам поездки не 1904, а 1903 года. В тексте самого очерка на стр. 123 верно указан август 1903 года.		
<i>На верхней Волге</i>			
18	просидевши на Черной Грязи одни двое суток	просидевши на Черной Грязи 1-2 суток	изменение смысла – люди не сидели в одиночку по двое суток
22	Воды здесь было всего 14 вершков, а «Дриада» безо всякого груза сидит в воде 11 вершков. Но нехватка полвершка не была особенно чувствительною.	Воды здесь было всего 14 вершков, а «Дриада» без всякого груза сидит в воде 14 ½ вершков. Но нехватка полвершка не была особенно чувствительною.	ошибка в цифрах делает непонятным следующее предложение
32	не хватает шести-десяти рублей	не хватает 5-10 рублей	
<i>На реке Костроме</i>			
166	до 40-60 с. на верховьях	до 40-50 с. на верховьях	изменена ширина реки
173	до 60 р.	до 50 р.	изменен заработок возчиков леса

<i>На реке Шексне</i>			
239	около 350 км	около 350 в.	км ≠ верста, кроме того, в остальных местах очерка составителями везде оставлены версты
243	на пристани Вахново	у пристани Вохново	две неточности
244	на «пятках» плота	на «пятке» плота	
246	Любец, (Милют-я), Луховец	Любец (Милют-я), Луковец	в перечислении пристаней лишняя запятая, из-за которой можно подумать, что «(Милют-я)» это пристань, а не принадлежность милютинскому пароходству; затем ошибка в названии
253	Речное судоходство, 1910, № 10, с. 71-86.	Русское судоходство, 1911, № 10, с. 71-86.	две ошибки в ссылке
<i>На Сухоне и Северной Двине</i>			
254 и др.	оз. Кубенское и р. Кубина	оз. Кубинское и р. Кубина	по всему тексту озеро переименовано по современному гидрониму, а река нет
255	отваливая четыре раза от Устюга	отваливая 4 раза из Устюга	
256	Пристань Северного пароходства	Пристань Северного общества	
258	нередко с сарайчиком для грузов	изредка с сарайчиком для грузов	
258	а то на мелководье этот премьер с ванной не доходит до Котласа	а то в мелководье этот премьер с ванной не доходит даже до Котласа	две неточности в предложении
259	Полезных же в пожарном отношении	Полезных в пожарном отношении	
260	далеко от города по ветке железной дороги	далеко от города – на ветку железной дороги	
260	на четыре блюда	за 4 блюда	
260	дело ведется кустарным способом	дело ведется чисто кустарным способом	
260	Вологда вышла из городских пределов	Вологда вышла из городских пределов	
260	Узкая (от 30 до 60 саж., редко больше) и кривулистая Вологда	Узкая (от 20 до 30 саж., редко больше) и кривулистая Вологда	самая грубая ошибка – река стала вдвое шире, совсем не узкая
261	Усть-Толщемское	Устье-Толшемское	две неточности в топониме
262	В Бруснеце	В Брусенце	
263	Выше Бруснеца	Выше Брусенца	
263	засаривающие реки	засаривающие реку	

264	самое опасное место в Опоках	самое опасное место на Опоках	
267	судоходная, а по верховьям сплавная	судоходная, а на верховьях сплавная	
267	верховья самого крупного притока – р. Лузы	верховья самого крупного южского притока – р. Лузы	
270	Овечином	Овечиным	
272	которая подпирает Малую Двину	которая сильно подпирает Малую Двину	
272	идет среди высот обоих речных берегов	идет среди высот обоих древних берегов	
274	долбленые	выдолбленные	
277	излишек пассажиров спускает в трюмы... совсем поветлужски... Мертвый груз на крытой палубе, а „живой груз“ в темных сырых трюмах!..	излишек пассажиров спускает в трюмы... совсем поветлужски!.. Когда на „Ломоносове“ нижняя палуба была совершенно закупорена пассажирами, новым пассажирам не отказывали, как следовало бы по совести и по закону, а сажали их в трюмы... Мертвый груз на крытой палубе, а „живой груз“ в темных и сырых трюмах!..	вначале знак восклицания заменен на точку, затем пропущено целое предложение, а в следующем предложении пропущено «и»
277	на большое опоздание	на большое запоздание	
280	хотя машина в нем 100 сил, а у маленького пинежца 60 сил	хотя машина в нем 150 сил, а у маленького пинежца всего в 50 сил	мощность двигателей пароходов сильно изменилась, кроме того, пропущено «все в»
283	«шияхах»	«шняках»	эта ошибка может привести к появлению мифа о неизвестном типе поморского судна
283	Пароход шел почти пустой	Пароход шел почти пустым	
283	Брусенцом	Брусенцом	
283	а каково приходилось несчастным бурлакам	а каково же приходилось несчастным бурлакам	
<i>На реке Вычегде</i>			
312	ухтевец	ухтенец	

Приложение 2

Перечень очерков Н.Н. Оглобина из поездок по европейской части России

Название	Год поездки	Источники
В мордовском крае (Из заметок туриста)		Исторический вестник, 1899, Т. LXXVII, сентябрь, с. 880-901. https://runivers.ru/bookreader/book484276/#page/988
На верхней Волге (Из путевых заметок 1897 г.)	1897	Исторический вестник, 1900, Т. LXXXI, июль, с. 170-192. Автор под псевдонимом: Н.Н.О. https://runivers.ru/bookreader/book484523/#page/176
«Сонный город» (Из путевых заметок) <i>про Симбирск</i>		Исторический вестник, 1901, Т. LXXXVI, октябрь, с. 209-229. https://runivers.ru/bookreader/book484534/#page/215
На реке Ветлуге (Из путевых заметок)	1901	Исторический вестник, 1902, Т. XC, октябрь, с. 175-208. https://runivers.ru/bookreader/book484542/#page/181/
На реке Суре (Из путевых заметок)	1903	Русское судоходство, 1904, № 1, с. 95-112. https://elib.rgo.ru/handle/123456789/225578
Ветлужские бурлаки (Из путевых заметок)	1903	Русское судоходство, 1904. № 6, с. 39-60; № 7, с. 48- https://elib.rgo.ru/handle/123456789/222182 https://elib.rgo.ru/handle/123456789/226503
Василий Тюлин (Из Ветлужских впечатлений)	1903	Вестник знания, 1904, № 12, с. 152-165. https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_60000280964/
«Старый Макарий» (Из волжских впечатлений)	1903	Исторический вестник, 1905, Т. XCIX, март, с. 999-1018. https://runivers.ru/bookreader/book484657/#page/1137
На реке Вятке (Из путевых заметок)	1904	Русское судоходство, 1905, № 3, с. 90-104; № 4, с. 54-72. Оригинала в сети найти не удалось. Есть только версия, приведенная к современной орфографии. https://tornado-84.livejournal.com/225356.html https://tornado-84.livejournal.com/252382.html
На ветлужских пароходах (Из путевых заметок)	1904	Русское судоходство, 1905, № 6, с. 113-125. https://elib.rgo.ru/handle/123456789/226496
На озере Светлояре (Из путевых заметок)	1904	Русское богатство, 1905, № 6, с. 131-158. https://archive.org/details/russkoe-bogatstvo-1905-no-6/
На реке Белой (Из путевых заметок)	1906	Русское судоходство, 1906, № 12, с. 51-75. https://elib.rgo.ru/handle/123456789/222163
На вольных митингах (Из провинциальных настроений) На волжском пароходе, На пристани, На унженском пароходе, В фабричном центре.	1907	Исторический вестник, 1908, Т. CXI, январь, с. 186-208. https://runivers.ru/bookreader/book485075/#page/192
Весенняя поездка на реку Ветлугу (Из путевых заметок)	1908	Русское судоходство, 1909, № 1, с. 15-30. https://elib.rgo.ru/handle/123456789/221177

На реке Костроме (Из путевых заметок)	1908	Русское судоходство, 1909, № 3, с. 98-118. https://elibrigo.ru/handle/123456789/221198
Затишье (Из провинциальных настроений) Крах революции, Левые и правые, О хлебе едином, Старые настроения.	1908	Исторический вестник, 1909, Т. СХV, март, с. 1062-1096. https://runivers.ru/bookreader/book485087/#page/1207
Прудовские раритеты (Из «Ветлужских очерков») Клюев, Никанор Павлыч		Исторический вестник, 1909, Т. СХVII, август, с. 476-493. https://runivers.ru/bookreader/book485093/#page/532
По реке Мологе (Из путевых заметок)	1907, 1909	Русское судоходство, 1910, № 4, с. 17-44. https://elibrigo.ru/handle/123456789/224229 https://www.booksite.ru/fulltext/natural/ogloblin/text.pdf
На реке Клязьме (Из путевых заметок)	1909	Русское судоходство, 1910, № 5, с. 21-42. https://elibrigo.ru/handle/123456789/224226 https://flagman-news.ru/news/retroflot/na_klyazme_iz_putevykh_zametok_n_ogloblina_chast_i.html
Не жизнь, а декорация... (Из провинциальных настроений)		Исторический вестник, 1911, Т. СХХIII, январь, с. 141-165; февраль, с. 578-603. https://runivers.ru/bookreader/book485286/#page/147 https://runivers.ru/bookreader/book485286/#page/634 https://www.booksite.ru/folk/data/ogloblin.pdf
На Сухоне и Северной Двине (Из путевых заметок)	1910	Русское судоходство, 1911. № 7, с. 14-31; № 8, с. 45-60. https://elibrigo.ru/handle/123456789/224139 https://elibrigo.ru/handle/123456789/224140
На Шексне (Из путевых заметок)	1910	Русское судоходство, 1911, № 10, с. 71-86. https://elibrigo.ru/handle/123456789/224141
В Черемшанских скитах (Из путевых заметок)	1910	Исторический вестник, 1911, Т. СХХVI, октябрь, с. 213-225. https://runivers.ru/bookreader/book485296/#page/243
На Виртембергской системе (Из путевых заметок)	1910	Русское судоходство, 1911, № 12, с. 26-46. https://elibrigo.ru/handle/123456789/226372
На реке Вычегде (Из путевых заметок)	1911	Русское судоходство, 1912. № 4, с. 26-34. https://elibrigo.ru/handle/123456789/226423
Развал (Из провинциальных настроений)		Исторический вестник, 1913, Т. СХХХII, апрель, с. 160-196. https://runivers.ru/bookreader/book485432/#page/166
Политические ссылки на Вычегде		Исторический вестник, 1913, Т. СХХХII, июнь, с. 918-924. https://runivers.ru/bookreader/book485432/#page/1124 https://www.booksite.ru/exile/data/istorvestnik_1913_132_918-924.pdf
Из жизни старообрядчества на севере России		Исторический вестник, 1913, Т. СХХХIII, август, с. 593-597. https://runivers.ru/bookreader/book485436/#page/649
Из ветлужских впечатлений		Исторический вестник, 1915, Т. СХLI, июль, с. 156-173. https://runivers.ru/bookreader/book560553/#page/242