

Крылов, Н. А.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНІЕ БѢЛОМОРСКАГО КАНАЛА.

СОСТАВЛЕНО
Н. А. КРЫЛОВЫМЪ.

Изданіе Олонецкаго губернскаго земства, подъ
редакціею предсѣдателя губернской земской управы,
В. В. САВЕЛЬЕВА.

UNIV. OF
CALIFORNIA

Г. ПЕТРОЗАВОДСКЪ.
ВЪ ГУБЕРНСКОЙ ТИПОГРАФІИ.
1889.

HE 166
B4K7

Печатано съ разрѣшенія Г. Олонцакаго Губернатора.

TO .VIMU
ABBOCHIAO

Оглавление.

Предисловіе	Стран. I
-----------------------	-------------

ЧАСТЬ I.

НАСТОЯЩЕЕ ПОЛОЖЕНІЕ СѢВЕРА ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ.

Водораздѣлъ Вѣлаго и Балтійскаго морей. Работы И. С. Полякова.—Ось канала.—Площадь пути.—Провѣздъ англичанъ.—Частные предприниматели.—Земство.	1—3
--	-----

ГЛАВА I.

Населенность и экономическое положеніе края.—Исторія края.—Почва.—Пространство Повѣнецкаго уѣзда.—Населеніе.—Надѣль.—Статистика.—Скотъ.—Посѣвъ.—Продовольствіе.—Продовольствіе скота.—Коровы.—Лошади.—Обработка земли.—Сѣно.—Подсѣвки.—Рыба.—Охота.—Спортъ.—Нравственность.—Трезвость.—Исторія Колы.—Исторія Кемп.—Кемскій уѣздъ.—Пространство Кемскаго уѣзда.—Населеніе.—Продовольствіе.—Заонежье.—Населеніе.—Скотъ.—Посѣвъ.—Продовольствіе.—Движеніе народонаселенія.—Рождаемость.—Бракъ.—Плодовитость.—Смертность.—Приростъ.—Физическое развитіе.—Болѣзни.—Умственное развитіе.—Путь канала.—Повѣнецъ.—Петровско-Ямская волость.—Мяндусельская волость.—Богоявленская волость.—С. Сондамы.—Селецкое общество.—Кемскій уѣздъ.—Надвоицкое и Парандово.—Выгостровъ.—Р. Выгъ.—С. Сороки.—Сельдяной ловъ.—Коптильни.—Продажа сельди.—Поморы.—Семга	4—58
--	------

ГЛАВА II.

О естественныхъ богатствахъ края.—Геологія.—Исторія руды.—Развѣдки.—Заявки.—Анализъ рудъ.—Нужда въ желѣзѣ.—Привозъ металла.—Финляндія.—Заонежье.—Казенные заводы.—Вліяніе водянаго пути.—Пошлины.—Заонежская руда.—Озерная руда.—Образованіе озерной руды.—Сайминская система.—Мѣдь.—	
---	--

II.

Стран.

Исторія иѣди.—Серебро.—Исторія серебра.—Залвки на серебро.—
Золото.—Горпечный камень.— Глина.— Огнеупорная глина.—
Талькъ.—Мраморъ.—Краски.—Антрацитъ.—Торфъ.—Лѣсъ.—Так-
са.—Исторія таксы.—Вывозъ лѣса.—Заготовка.—Отпускъ лѣса.—
Заработокъ.—Дичь.—Грибы.—Ягоды.—Корьа.—Осина . . . 59—109

ГЛАВА III.

О продуктахъ, провозимыхъ по уѣздамъ. Количество ихъ. Цѣ-
на и расходы на доставку. Дороги.—Хлѣбъ.—Цѣна.—Товаръ.—
Рыба.—Дичь.—Извозъ 110—117

ГЛАВА IV.

О настоящемъ положеніи торговаго флота. Отпускъ лѣса.—Су-
достроеніе.—Стоимость флота.—Мурманъ.—Норвегія.—Соль.—Про-
мыслы.—Каботажъ.—Торосовый промыселъ.—Новая земля.—Га-
гачій пухъ.—Дѣятельность флота.—Онежскій флотъ. 118—136

ЧАСТЬ II.

БУДУЩЕЕ КАНАЛА.

ГЛАВА I.

Предполагаемый привозъ товаровъ по каналу (сверхъ нынѣ
доставляемыхъ) для иѣстнаго потребленія Вѣломорскаго края
и для отпуска за границу. Вопросъ о каналѣ.—Хлѣбъ.—Товарно-
пассажирское движеніе въ Соловецкій монастырь и Вѣло-
морскій край.—Привозъ продуктовъ взаимѣвъ заграничныхъ.—
Кукуруза.—Рисъ.—Фрукты.—Вино.—Кожи.—Масло кокосовое.—
Керосинъ.—Краски.—Машины.—Суда.—Посуда.—Соль.—Желѣзо.
—Металлическія издѣлія.—Заграничный отпускъ продуктовъ . . 137—148

ГЛАВА II.

Предполагаемый вывозъ продуктовъ по каналу изъ Вѣломор-
скаго края въ Россію, сверхъ отвозимыхъ нынѣ сухихъ путемъ
черезъ Олонецкую губернію. Ячмень.—Кукуруза.—Глины.—Це-
ментъ.—Камень.—Руда.—Уголь.—Смола.—Скипидаръ.—Кани-
фоль.—Дубильныя вещества.—Лѣсной товаръ.—Сѣно.—Бумажная
масса.—Животные продукты.—Скотъ.—Кирпичъ.—Плотничная
работа.—Суда.—Ягоды.—Мясо, сыръ и масло.—Грибы.—Рыба.—
Металлы.—Мѣдь.—Свинецъ.—Общее количество грузовъ.—Лѣсъ.—

III

Стран.

Развитіе промысловъ.—Руда.—Стекло.—Мельницы.—Водяная сп-
ла.—Расходы доставки.—Типъ судовъ.—Развитіе флота.—Выгоды
отъ флота.—Работа жителей 149—179

ГЛАВА III.

Экономическая выгода канала. Земледѣіе.—Лѣвъ.—Рыболов-
ство.—Охота.—Рудныя работы.—Заводская работа.—Лѣсная рабо-
та.—Производительность труда.—Районъ выгоды.—Рѣка Сегежа.—
Вліяніе канала.—Поморье.—Пеньковая нитка.—Корелы . . . 180—190

ГЛАВА IV.

Стратегическое значеніе канала. 1854 годъ.—Блокада.—1855 г.—
Упраздненіе порта.—Новыя надежды.—Новыя опасенія.—Круго-
воръ поморовъ.—Свирь и Кошка. 191—199

ГЛАВА V.

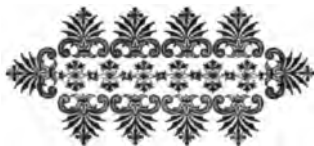
Сѣверо-Екатерининскій каналъ. Архангельскъ.—Районъ Ар-
хангельскаго порта.—Проекты желѣзныхъ дорогъ.—Водяныя пути.—
Соединеніе бассейновъ.—Исторія канала.—Положеніе канала.—
Возможное улучшеніе.—Будущность канала 200—212

ГЛАВА VI.

Сравненіе путей. Сѣверо-Екатерининскій или Онежско-Бѣло-
морскій?—Каналъ или желѣзная дорога 213—218

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Обмѣлъ произведеній. — Пошлина.—Волокъ.—Бездорожье. —
Оцѣнка канала.—Выгоды канала.—Кому строить.—Эксплоатація
канала.—Связь съ Сибирью.—Ожиданія.—Мѣстныя волокна.—Се-
гозеро.—Европейскіе пути.—Изысканія.—Своевременность по-
стройки.—Выгодность эксплуатаціи. 219—240



ПРЕДИСЛОВІЕ.

Обширная западная часть Русской сѣверной равнины, заключающая Архангельскую и Олонецкую губерніи, на пространствѣ 88½ милліоновъ десятинъ, омываемая Ледовитымъ океаномъ и Бѣлымъ моремъ, съ незамерзающими гаванями, въ теченіе двухъ вѣковъ, привлекаетъ вниманіе Правительства и частныхъ промышленниковъ—русскихъ и иностранцевъ. По географическому положенію и естественнымъ богатствамъ край этотъ обладаетъ всѣми задатками, не только для самаго широкаго развитія народнаго благосостоянія, но и для общегосударственныхъ интересовъ. Мурманъ, по отзывамъ ученыхъ изслѣдователей Сѣвера, представляетъ богатѣйшую рыбную мѣстность на всемъ земномъ шарѣ. Уловы Бѣлаго моря, по изобилію сельдей, не имѣютъ себѣ подобныхъ въ Европѣ. Казенные лѣса Архангельской и Олонецкой губерній, занимающіе площадь болѣе 60 милліоновъ десятинъ, могутъ служить важною статьею Русской отпускной торговли и недорогимъ подручнымъ матеріаломъ для развитія Русскаго торговаго флота. Изъ всѣхъ русскихъ морей, на одномъ только Бѣломъ морѣ, Россія является полною обладательницею, независимою отъ произвола сосѣдей.

Значеніе Бѣломорскаго края оцѣнено было гениемъ Императора Петра Великаго и Императрицы Екатерины II. Во все прошедшее столѣтіе, благодаря строго покровительственнымъ мѣрамъ къ развитію Бѣломорской торговли и промышленности, Сѣверный край былъ оживленъ промышленнымъ движеніемъ, населеніе его пользовалось благосостояніемъ и зажиточностью. Въ послѣдніе годы царствованія Императрицы Екатерины II, Архангельскъ имѣлъ свою биржу: въ немъ было болѣе 30 Русскихъ фирмъ, которыя вели заграничную торговлю на собственныхъ корабляхъ,

II.

построенныхъ на верфяхъ Бѣлаго моря. На морскихъ промыслахъ господствовали русскіе промышленники.

Со времени присоединенія къ Россіи Балтійскаго побережья и основанія С.-Петербурга, хотя Архангельскъ утратилъ значеніе единственнаго морскаго выхода изъ Россіи въ Европу, но промышленная дѣятельность неустанно шла впередъ. Устройство Маріинской системы, соединившей Поволжье съ Балтійскими портами, не могло еще имѣть значительнаго вліянія на упадокъ Бѣломорской промышленности, которая процвѣтала до тѣхъ поръ, пока пути сообщенія внутри Россіи находились въ одинаковомъ съ Сѣвернымъ краемъ первобытномъ состояніи.

Но, по мѣрѣ того, какъ улучшеніе сообщеній распространялось въ государствѣ, отвлекая капиталы отъ Бѣлаго моря и окружающаго его края, особенно-же со времени обращенія правительственнаго покровительства въ пользу иностранной коммерціи, — торговля и промыслы Бѣломорскаго края стали постепенно падать. Сѣверъ Россіи остался совершенно въ *изолированномъ положеніи* въ отношеніи къ внутреннимъ рынкамъ, которые, съ распространеніемъ рельсовыхъ путей, начали привлекать сильнѣе и сильнѣе торговую предпримчивость. За недостаткомъ русской конкуренціи на Сѣверѣ, торговля иностранцевъ, преимущественно англичанъ, въ Бѣломорскихъ портахъ приняла широкіе размѣры; сосѣдніе-же Норвежцы распространили свои промыслы до самыхъ становищъ русскихъ промышленниковъ.

Такимъ образомъ, владѣя богатѣйшими источниками рыбныхъ промысловъ, изъ коихъ одно Бѣлое море, при удобствѣ сообщеній съ внутренними рынками, могло-бы снабжать обѣ столицы, всю среднюю и западную Россію, превосходною и дешевою рыбою, русскіе рыботорговцы и потребители уплачиваютъ ежегодно иностранцамъ отъ *трехъ* до *четырехъ* милліоновъ рублей за рыбу, привозимую чрезъ порты Балтійскаго моря и по сухопутной западной границѣ. Въ томъ-же числѣ заключается весьма значительная доля рыбнаго товара изъ Ледовитаго океана, доставляемаго, вокругъ Скандинавскаго полуострова, на иностранныхъ судахъ и промѣниваемаго обмѣнѣвшими Архангельскими промышленниками на хлѣбъ Норвежцамъ. Въ то время, когда Норвегія

III.

живетъ продуктами своего моря, уступающаго богатствомъ рыбы русскимъ владѣніямъ на Мурманѣ и Бѣломъ морѣ, когда тщательно организованное Норвежское рыболовство, поставленное въ цвѣтущее положеніе большими пожертвованіями Норвежскаго Правительства, вызвало появленіе коммерческаго флота, занимающаго нынѣ третье мѣсто въ мірѣ, — русскіе промышленники на Мурманскомъ берегу и въ Бѣломъ морѣ бѣднѣютъ съ каждымъ годомъ, а жители сѣвернаго края, не смотря на громадныя богатства окружающихъ ихъ морскихъ водъ, находятся въ постоянной нуждѣ и иногда вынуждены даже примѣшивать къ хлѣбу древесную кору. Становясь отхожимъ угольемъ *иностранныхъ фирмъ и подданныхъ*, край безлюдѣетъ и вызываетъ ежегодныя заботы Правительства для его прокормленія.

Одновременно съ упадкомъ экономическаго положенія на Сѣверѣ, уничтожилось военно-морское значеніе Архангельска и прибрежья Бѣлаго моря остались безъ всякой военной защиты.

По географическимъ и экономическимъ условіямъ, Сѣверный край Россіи, заключающій Бѣломорское побережье съ прилегающею къ нему обширную часть Олонецкой губерніи, требуетъ, главнымъ образомъ, промышленной связи съ столицами, съ центральными и западными губерніями и въ особенности съ Балтійскими портами. Для правильнаго и прочнаго развитія Бѣломорскихъ промысловъ необходимъ вѣрный, скорый и прибыльный сбытъ рыбныхъ, звѣриныхъ и другихъ промысловъ на внутренніе рынки, нужно удобное и дешевое сообщеніе между Бѣлымъ моремъ и Балтійскими портами, а также другими главными внутренними торговыми центрами. Устройство такого пути должно преслѣдовать три цѣли:

- 1) *развитіе промышленности и торговли на Сѣверѣ, зависящее отъ удобства сбыта продуктовъ,*
- 2) *обезпеченіе жителей Сѣвернаго, нехлѣбороднаго, края продовольствіемъ и*
- 3) *защиту его отъ непріятеля въ случаѣ войны.*

Направленіе соединительнаго пути должно соприкасаться на югѣ съ хлѣбородными губерніями, а сѣверный конецъ пути долженъ выходить, какъ можно ближе, къ главнымъ пунктамъ Бѣло-

IV.

морскихъ и Мурманскихъ промысловъ. Въ первомъ случаѣ ближайшимъ хлѣбнымъ рынкомъ для обезпеченія Сѣвера продовольствіемъ представляется Маріинская водная система; во второмъ—главные рыбные промыслы сѣвернаго края, сосредоточенные въ Сорокской, отчасти въ Кемской и Сумской губахъ Бѣлаго моря и на Мурманскомъ берегу Сѣвернаго океана. Для сбыта продуктовъ съ этихъ промысловъ ближайшій путь представляется на г. Полярный, соединенный естественнымъ и вполне устроеннымъ судоходнымъ путемъ чрезъ Онежское озеро съ Маріинскою системою и С.-Петербургомъ.

Для ближайшаго сообщенія Бѣломорскихъ промысловъ съ Балтійскими портами, внутренними рынками и хлѣбнымъ Поволжьемъ, сама природа подготовила удобные и дешевые способы соединенія Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ. Вся мѣстность *) между этими двумя бассейнами, на протяженіи 219 верстъ, покрыта сѣтью рѣкъ и озеръ, болѣею частью судоходныхъ; изъ этихъ 219 верстъ двѣ трети годны для судоходства въ своемъ естественномъ состояніи, и лишь только 90 верстъ придется углубить, расчистить, устроить шлюзы и плотины, чтобы открыть *непрерывный* путь между Каспійскимъ, Балтійскимъ и Бѣлымъ морями.

Важность и необходимость этого пути уже давно сознавалась самими сѣверянами, постоянно указывалась мѣстными администраторами и нерѣдко даже высшими представителями власти и русскими Монархами, начиная съ Петра Великаго, генію Котораго, по справедливости, принадлежитъ первая мысль объ устройствѣ означеннаго воднаго пути.

Чтобы не показался голословнымъ выраженный взглядъ о всеобщемъ сознаніи необходимости воднаго пути, считаю нелишнимъ привести краткій историческій обзоръ предположеній, проектовъ и ходатайствъ объ устройствѣ этого пути.

Въ 1800 году, вслѣдствіе заявленій *Амстрона* и мѣщанина *Жданова* о необходимости устроить водный путь, вся мѣстность между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ была осмотрѣна строителемъ Маріинскаго пути генераломъ Деволандтомъ.

*) Прилагается карта мѣстности.

V.

Въ 1824 году, купеческій сынъ *Антоновъ* проектировалъ соединеніе Онежскаго озера съ Бѣлымъ моремъ, по направленію отъ г. Повѣнца на р. Выгъ. Этимъ путемъ онъ даже привозилъ въ Петербургъ въ 1824—1825 годахъ, въ августѣ мѣсяцѣ транспорты рыбы, удививъ столичныхъ рыбопромышленниковъ, привыкшихъ получать бѣломорскую рыбу только въ ноябрѣ мѣсяцѣ, по зимнему пути.

Въ 1832 году, *Лешевичъ-Бородулинъ* представилъ описаніе и карты проектированнаго имъ водянаго пути отъ Бѣлаго моря до озера Онега на рр. Выгъ и Телекинскую. Для провѣрки проекта посланъ былъ, отъ морскаго вѣдомства, капитанъ 1-го ранга флигель-адъютантъ Казарскій, который выполненіе проекта нашелъ возможнымъ. Избравъ кратчайшія разстоянія и легчайшіе способы для устраненія встрѣчающихся на пути препятствій, онъ составилъ особое описаніе всего водянаго сообщенія.

Въ 1835 году, одинъ изъ жандармскихъ офицеровъ представилъ графу Бенкендорфу проектъ о соединеніи каналомъ Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ, также указывая для этого направленіе весьма близкое къ Антоновскому.

Въ 1858 году, бывшій Архангельскій губернаторъ *Арендаренко* представилъ проектъ соединенія Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ, объясняя, что *объ этомъ усердно ходатайствуютъ мѣстные жители*. По этому проекту путь направлялся отъ г. Повѣнца до Сумскаго посада, на протяженіи 192 верстъ, изъ коихъ 106 верстъ по рѣкамъ и озерамъ, а на 46 верстахъ требовались каналы.

Въ томъ-же году, въ Бозѣ почившій Императоръ Александръ Николаевичъ, во время пребыванія Своего въ Архангельскѣ, благосклонно отнесся къ такой просьбѣ купцовъ гг. Колы и Кеми, мѣщанъ Сумскаго посада и государственныхъ крестьянъ Кольскаго и Кемскаго уѣздовъ. Благодаря Высочайшему вниманію, по распоряженію бывшаго главнаго управленія путей сообщенія, былъ отправленъ для изысканій капитанъ Лебедевъ. Къ сожалѣнію, оказалось, что Лебедевъ избралъ самое неудобное направленіе пути. Впрочемъ, проектъ былъ оставленъ главнымъ управленіемъ путей сообщенія безъ послѣдствій только въ виду, показавшейся, громадной стоимости требуемаго сооруженія.

VI.

Въ 1866 году, новый Архангельскій губернаторъ, *князь Гагаринъ*, доносилъ министру внутреннихъ дѣлъ, что осуществленіе предполагаемаго сообщенія составляетъ *преобладающее желаніе жителей Архангельской губерніи*.

Въ 1868—69 годахъ, съ цѣлію устроить водяной путь между Онежскимъ озеромъ и Бѣлымъ моремъ, составилось *общество частныхъ капиталистовъ*. Произведенныя обществомъ въ 1869, 1870, 1871 и 1874 годахъ подробныя гидро-техническія и геологическія изслѣдованія мѣстности въ избранномъ направленіи пути несомнѣнно доказали, какъ утверждало общество, полную осуществимость и даже относительную легкость предпріятія въ техническомъ отношеніи.

Въ 1870 году, *Повънецкіе жители* обращались къ Олонецкому губернатору Григорьеву съ просьбою о содѣйствіи въ дѣлѣ соединенія Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ. Къ ходатайству этому сочувственно отнесся бывшій тогда министръ внутреннихъ дѣлъ, генераль-адъютантъ А. Е. Тимашевъ.

Въ 1871 году, генераль-адъютантъ *К. Н. Посетъ*, сопутствовавшій Его Императорскому Высочеству Великому Князю Алексѣю Александровичу въ путешествіи по сѣверу, въ донесеніи своемъ Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу Великому Князю Константину Николаевичу, высказалъ мнѣніе, что соединеніе Онежскаго озера съ Бѣлымъ моремъ имѣетъ несомнѣнно важное торгово-промышленное значеніе.

Въ 1874 году, вопросъ этотъ возбужденъ въ Олонецкомъ губернскомъ земскомъ собраніи, которое, указывая на неотложность его рѣшенія, просило Правительство о производствѣ техническихъ изысканій.

Въ 1875 году, въ министерство путей сообщенія поступили предложенія *А. Ахшарумова и К^о* объ устройствѣ воднаго пути между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ на акціонерныхъ основаніяхъ, при содѣйствіи Правительства; причемъ соучастниками проектируемаго къ учрежденію общества были представлены техническія изысканія, одобренныя въ общихъ основаніяхъ комитетомъ шоссеиныхъ и водяныхъ сообщеній.

Въ 1882 году, министръ путей сообщенія, генераль-адъютантъ

VII.

К. Н. Посыетъ, внесъ записку о соединеніи Бѣлаго моря съ Онежскимъ озеромъ въ комитетъ министровъ, который выполнѣ присоединился къ мнѣнію генераль-адъютанта Посыета о необходимости произвести предварительныя изысканія по сооруженію канала.

Такъ какъ въ теченіи трехъ лѣтъ вопросъ оставался нерѣшеннымъ, то населеніе Олонецкой губерніи сдѣлало новую попытку, сопряженную уже съ значительною, для небогатаго средствами населенія, жертвой. Повѣнецкое уѣздное земство очередной сессіи 1885 г. ассигновало, на необходимыя для Бѣломорско-Онежскаго канала правительственныя изысканія, 3000 руб., а Олонецкое губернское земское собраніе той-же сессіи постановило: 1) ходатайствовать предъ высшимъ правительствомъ о производствѣ изысканій по сооруженію воднаго пути между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ, ассигновавъ на это, въ пособіе Правительству, 12,000 руб., и 2) о возможно скорѣйшемъ началіи работъ по самому сооруженію воднаго пути.

Такимъ образомъ, предположенія о соединеніи Бѣлаго моря и Сѣвернаго океана, чрезъ Онежское озеро, съ Балтійскимъ моремъ и Волгою, постоянно и настойчиво поднимавшіяся въ сферахъ правительственныхъ, торгово-промышленныхъ и въ средѣ поморскаго населенія, въ теченіи почти 100 лѣтъ, служатъ несомнѣннымъ признакомъ, что вопросъ этотъ не случайный и не произвольный, но имѣетъ для страны существенное жизненное значеніе.

При усиленной и энергичной поддержкѣ Олонецкаго губернатора Григорьева, въ теченіе почти двадцатилѣтняго управленія краемъ хорошо ознакомившагося съ его нуждами и давно уже указывающаго на благотѣльное значеніе Бѣломорско-Онежскаго канала для бѣдствующаго мѣстнаго населенія,—возбужденныя въ 1885 году ходатайства земскихъ собраній—Повѣнецкаго уѣзднаго и Олонецкаго губернскаго разрѣшились въ самомъ благопріятномъ смыслѣ. Высочайше утвержденнымъ, 8 марта 1886 года, положеніемъ комитета министровъ разрѣшено было министру путей сообщенія произвести на средства казны, безъ всякаго пособія земства, какъ подробныя техническія изысканія для устройства искусственнаго воднаго пути между Онежскимъ озеромъ и Бѣлымъ моремъ, такъ и подробное изслѣдованіе экономическаго значенія проекти-

VIII.

руемаго пути. При докладѣ сего дѣла изволилъ присутствовать въ комитетѣ министровъ Его Императорское Высочество Великій Князь Владиміръ Александровичъ. Къ объясненіямъ гг. министровъ о первостепенномъ государственномъ значеніи Бѣломорско-Онежскаго канала, Его Императорскому Высочеству благоугодно было присовокупить, что *„мѣстное населеніе съ особеннымъ участіемъ слѣдитъ, какъ лично убѣдился Его Высочество при посѣщеніи Своемъ Олонецкой губерніи, за разрѣшеніемъ упомянутого вопроса. Готовность мѣстнаго земства къ пожертвованіямъ изъ своихъ скудныхъ средствъ, для осуществленія этого дѣла, служитъ достаточнымъ доказательствомъ того, какія надежды возлагаются жителями этого края на устройство упомянутого пути“....*

На ассигнованныя въ распоряженіе министерства путей сообщенія средства, специальною партіею инженеровъ и техникувъ, съ 1886 года, производились техническія изысканія. Что-же касается экономическаго изслѣдованія, то, за неассигнованіемъ испрашивавшагося на этотъ предметъ особаго кредита отъ казны, министерство путей сообщенія просилъ Олонецкаго губернатора оказать содѣйствіе въ означенномъ дѣлѣ привлеченіемъ административныхъ и земскихъ учреждений Олонецкой губерніи къ собиранію и доставленію въ департаментъ шоссейныхъ и водныхъ сообщений возможно болѣе точныхъ и подробныхъ свѣдѣній, что существенно важно для успѣха дальнѣйшихъ ходатайствъ министерства объ отпускѣ средствъ на устройство самаго пути.

Олонецкое губернское земство, особенно заинтересованное въ настоящемъ дѣлѣ, относящемся къ насущнымъ хозяйственнымъ вопросамъ Олонецкаго края, съ полною готовностію отнеслось къ исполненію выраженнаго въ отзывѣ начальнику губерніи требованія министра путей сообщенія, и дабы обстоятельно выяснить, въ какой степени усовершенствованный водный путь, между Бѣлымъ моремъ и Онежскимъ озеромъ, будетъ соотвѣтствовать экономическимъ условіямъ Сѣвернаго края, нашло нужнымъ произвести экономическое изслѣдованіе при содѣйствіи свѣдущихъ и знакомыхъ съ подобнымъ дѣломъ лицъ. Утвердивъ заблаговременно составленную Олонецкою губернской земскою управою программу (приложеніе № 1) экономическаго изслѣдованія, губер-

IX.

ское земское собраніе отпустило на этотъ предметъ въ распоряженіе управы 5000 рублей и притомъ добавило, что кромѣ указанныхъ программю вопросовъ, лица, которымъ поручено будетъ экономическое изслѣдованіе, обязаны обратить особенное вниманіе на собираніе и такихъ свѣдѣній, которыя-бы касались не только существующихъ промысловъ и потребностей перевозки, но и освѣтили-бы вопросъ съ точки зрѣнія будущаго развитія такихъ промысловъ которые безъ существованія воднаго пути не могли и выразиться по настоящее время, несмотря на наличіе всѣхъ остальныхъ условій, подробное опредѣленіе которыхъ, безъ сомнѣнія и послужить главнымъ доказательствомъ необходимости и пользы Бѣломорскаго канала.

На основаніи вышеозначеннаго постановленія губернскаго земскаго собранія, губернскою управою приглашенъ былъ, въ лѣто 1887 года, для собиранія статистико-экономическихъ свѣдѣній въ районѣ Бѣломорскаго воднаго пути, членъ общества содѣйствія русской промышленности и торговли Н. А. Крыловъ, заявившій свои разностороннія знанія многими замѣчательными статьями, между которыми особеннаго вниманія заслуживаетъ статья: „поездка въ Америку“ (Журн. Русск. Суд. № 1—6, 1886 г.), гдѣ со стороны автора видна особенная наблюдательность и любознательность по части хозяйственно-экономическихъ вопросовъ. Ревностный и серьезный сотрудникъ Н. А. Крыловъ произвелъ подробныя изслѣдованія въ Заонежѣ, Бѣломорскихъ побережьяхъ, на побережьяхъ Ледовитаго океана отъ Кандалакши до Колы и оттуда по всему Мурманскому берегу. Крыловымъ въ помощь себѣ приглашенъ былъ кандидатъ Московскаго университета П. Н. Иковъ, участвовавшій въ трудахъ А. А. Клопова, производившаго въ 1886 году изслѣдованіе Волжской хлѣбной торговли, по порученію министерствъ финансовъ и государственныхъ имуществъ. Кромѣ того, по приглашенію губернской земской управы, въ мѣстностяхъ, расположенныхъ около проектируемаго воднаго пути, на Мурманѣ, Сѣверной Двинѣ и въ Архангельскѣ, собирали свѣдѣнія редакторъ журнала „Русское Судоходство“ М. О. Мецъ и отставной капитанъ 2-го ранга А. Е. Конкевичъ.

Независимо сего, въ дѣлѣ экономическаго изслѣдованія выра-