





М. П. С.

# СБОРНИКЪ

КАЗАНСКАГО ОКРУГА  
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Выпускъ XVI.

## СПЛАВЪ на рѣкѣ ВЕТЛУГѢ.



### О Ч Е Р К Ъ

составленный на основаніи отчетовъ, донесеній, распоряженій Чиновъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія и другихъ документовъ Округа о рѣкѣ Ветлугѣ, а также и статистическихъ Сборниковъ М. П. С. и проч. документальныхъ данныхъ.



КАЗАНЬ  
1911.



ЛИТО-ТИПОГРАФІЯ И. Н. ХАРИТОНОВА,  
УГОЛЬ ВОСКР. И КАЗАНСК., СОБ. ДОМЪ.

БИБЛИОТЕКА  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ



М. П. С.

**СБОРНИКЪ**  
КАЗАНСКАГО ОКРУГА  
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ  
Выпускъ XVI.

**СПЛАВЪ на рѣкѣ ВЕТЛУГѢ.**



**О Ч Е Р К Ъ**

составленный на основаніи отчетовъ, донесеній, распоряженій Чиновъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія и другихъ документовъ Округа о рѣкѣ Ветлугѣ, а также и статистическихъ Сборниковъ М. П. С. и проч. документальныхъ данныхъ.



КАЗАНЬ  
1911.



ТИТО-ТИПОГРАФИЯ И. Н. ХАРИТОНОВА,  
УГОЛЬ ВОСКР. И КАЗАНСК., СОБ. ДОМЪ.

21969

1911

БИБЛИОТЕКА  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМА

СБОРНИКЪ

КАЗАНСКАГО ОКРУГА

ВЪЗНОВЛЕНІЯ

ВЫПУСКЪ XVI

---

Печатано по распоряженію Начальника Казанскаго Округа п. с.  
инженера *Н. Н. Бехтерева.*

---

## ВМѢСТО ПРЕДИСЛОВІЯ.

Небольшой очеркъ сплава на р. Ветлугѣ, помѣщаемый въ Сборникѣ трудовъ чиновъ Казанскаго Округа путей сообщенія предназначался сначала къ напечатанію на страницахъ „Дополненій къ бюллетенямъ“ лишь въ видѣ отчета о сплавѣ на Ветлугѣ за 1911 г. и въ размѣрѣ не превышающемъ статью к.—л. временнаго ежедневно издаваемого органа.

Въ основаніе такой статьи долженъ былъ лечь одинъ изъ наиболѣе полныхъ отчетовъ \*) со стороны чиновъ Округа, непосредственно соприкасающихся со сплавомъ на Ветлугѣ.

Вся обработка представленнаго отчета предполагалась лишь съ внѣшней стороны стили и системы изложенія въ особенности.

Но масса интереснаго, какъ въ избранномъ, такъ и въ остальныхъ донесеніяхъ и распоряженіяхъ другихъ членовъ Округа, а также и ознакомленіе съ литературой по данному вопросу, заставили пишущаго эти строки совершенно измѣнить планъ и значительно раздвинуть рамки работъ до болѣе или менѣе обстоятельнаго, хотя отнюдь не исчерпывающаго, использованія наиболѣе цѣнныхъ изъ первоисточниковъ Округа путей сообщенія за послѣдніе 10—15 лѣтъ.

Однако при новомъ планѣ оказалось:

1) болѣе умѣстнымъ помѣстить статью, разросшуюся въ очеркъ, не въ „дополненіяхъ“, а въ сборникѣ трудовъ чиновъ Округа п. с. и

2) совершенный недостатокъ во времени,—почему въ предлагаемой работѣ вполне возможны нѣкоторые недочеты какъ со стороны внѣшней, такъ и внутренней.

Таково происхожденіе настоящаго очерка.

„Сплавъ на р. Ветлугѣ“—тема довольно узкая и спеціальнаго характера и при томъ—не изъ самыхъ важныхъ. Но это только

\*) Отчетъ подъ названіемъ „Обзоръ сплава лѣса на р. Ветлугѣ“ Начальника постовъ г. Мазуревича.

на первый взглядъ. Стоитъ только взглянуть на вопросъ нѣсколько подь другимъ угломъ зрѣнія—не съ точки зрѣнія ультра-практической, а нѣсколько въ иной плоскости и откинуть на время,—забыть—о подавляющемъ значеніи гигантской артеріи, прорѣзывающей чуть-ли не третью часть всей Европейской Россіи, забыть о Волгѣ, какъ тема получаетъ совершенно иное освѣщеніе и важность ея становится ясной почти до очевидности.

Если-же учесть тотъ довольно невысокій уровень, на которомъ до настоящаго времени стоитъ описаніе отечественной территоріи, въ связи съ болѣе широкой мыслью отечествовѣдѣнія вообще, то объ умѣстности темы едва-ли придется спорить. При рассмотрѣніи же темы съ болѣе спеціальной точки зрѣнія отечественнаго сплава вообще, а тѣмъ болѣе—сплава въ Казанскомъ Округѣ п. с., описаніе сплава на этой—первой по величинѣ и значенію въ данномъ вопросѣ—рѣкѣ Округа является, несомнѣнно, умѣстнымъ; болѣе того въ такомъ описаніи—а для Округа въ особенности—является настойчивая необходимость, такъ какъ сколько нибудь выдающихся работъ по описанію рѣки Ветлуги и сплава по ней почти нѣтъ; и даже напимѣрь, такіа солидныя изданія—справочники, какъ Географическо-Статистическій Словарь Россіи П. П. Семенова \*) и Энциклопедическій словарь изд. Брокгаузъ и Ефрона \*\*) даютъ о рѣкѣ Ветлугѣ, какъ это будетъ показано ниже, свѣдѣнія краткія и при томъ не всегда достовѣрныя, а иногда и досадныя... Объясненій этому искать особенно долго не приходится, ибо написанныя не по первоисточникамъ эти изданія—при самомъ серьезномъ отношеніи къ вопросу со стороны составителей статей о Ветлугѣ—были поставлены въ совершенно безвыходное положеніе и принуждены были оперировать съ не всегда достовѣрными данными, принуждены были говорить—что называется—съ чужого голоса, а не языкомъ официальныхъ документовъ.

Послѣдніе, конечно, могли и должны были быть у вѣдомства М. П. С., въ частности у Казанскаго Округа п. с., но эти достовѣрныя свѣдѣнія въ сыромъ видѣ мирно покоились въ Архивѣ

---

\*) Изданіе 60-хъ годовъ минувшаго столѣтія, предпринятое нынѣ маститымъ П. П. Семеновымъ Тянь-Шаньскимъ.

\*\*) Изданіе 90-хъ годовъ минувшаго столѣтія.

Округа \*). Впрочемъ и изысканія Ветлуги болѣе или менѣе солидно начали производиться Округомъ лишь въ началѣ нынѣшняго столѣтія (подъ руководствомъ Инженера Палицына). Въ числѣ монографій, посвященныхъ специально гидрографическому и гидрологическому описанію р. Ветлуги нельзя обойти молчаніемъ трудъ этого Инженера. Эта небольшая книга написана г. Палицынымъ по даннымъ, добытымъ изысканіями подъ его руководствомъ и могла-бы, несмотря на то, что изысканія вышли не вполне безупречными, пролить свѣтъ на гидрографію и гидрологію рѣки Ветлуги.

Что касается остальныхъ сторонъ описанія Ветлуги, какъ на примѣръ, движенія грузовъ и товаровъ или сплава лѣса всякихъ сортовъ, этого виднѣйшаго промысла на Ветлугѣ, то упомянутый трудъ не даетъ полной картины, не говоря уже объ исчерпывающемъ характерѣ. При томъ и то немного, что дано авторомъ, написано имъ не всегда по первоисточникамъ, каковыми въ данномъ случаѣ являются соответствующія дѣла Начальника Козмодемьянской судоходной дистанціи, Инспектора Судоходства Нижегородскаго участка, Искусственного и Судоходнаго Отдѣленій Правленія Казанскаго Округа п. с., статистическіе сборники того-же М. П. С. и проч.

Принявъ во вниманіе хотя-бы и только вышеизложенное и ежегодно повторяющіяся заминки, заторы, а также и аваріи иногда довольно внушительныхъ размѣровъ, какъ на примѣръ 16—17 июня 1911 г., когда было утеряно только однихъ якорей до 400 штукъ, попытка набросать хотя-бы бѣглыми штрихами эскизъ сплава на рѣкѣ Ветлугѣ окажется не только умѣстной, но и вполне своевременной.

Ядро предлагаемой работы составлено исключительно на основаніи документальныхъ данныхъ: донесеній, отчетовъ чиновъ судоходнаго надзора на Ветлугѣ, а также распоряженій другихъ чиновъ Казанскаго Округа п. с., а равно и соединенныхъ совѣщаній чиновъ того же Округа съ лѣсопромышленниками Ветлужскаго бассейна.

---

\*) Хотя данныя о грузооборотѣ на Ветлугѣ, вскрытіи и замерзаніи ея опубликовывались уже съ 60-хъ—70-хъ годовъ минувшаго столѣтія въ статистическихъ сборникахъ М-ва пут. сообщенія.

Использовать столь цѣнные первоисточники, а также и массу интереснаго для даннаго вопроса матеріала, для пишущаго эти строки явилось несомнѣнною, а въ качествѣ перваго и чрезвычайно пріятной, обязанностью; сводка-же этихъ данныхъ въ нѣчто болѣе или менѣе цѣльное, развитіе и освѣщеніе явились уже само собою какъ логическій выводъ.

Предлагаемая работа явилась для пишущаго эти строки работою хотя и интересной, но совершенно случайной и навѣрное первой и послѣдней; тогда какъ, несомнѣнно, она должна быть лишь однимъ изъ звеньевъ цѣлой цѣпи подобныхъ же работъ по остальнымъ сплавленнымъ рѣкамъ Округа \*).

Появленіе такого систематическаго труда явится не только чрезвычайно интереснымъ, но цѣннымъ и полезнымъ—въ особенности для Округа и несомнѣнно будетъ пріветствуемо.

К а з а н ь,

Декабрь 1911 года.

\* ) Всего сплавленныхъ рѣкъ Казанскаго Округа путей сообщенія насчитывается до 25760 верстъ; судоходныхъ—11706 верстъ.



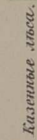

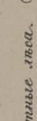
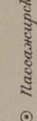
КАРТА БАССЕЙНА Р. ВЕТЛУГИ  
СЪ ПОКАЗАНИЕМЪ КАЗЕННЫХЪ И ЧАСТНОВЛАДЕЛЬЧЕСКИХЪ ЛѢСОВЪ.

Масштабъ 30 верстъ въ 1 дюймѣ.



Составлено по картѣ Евр. Россіи, изд. № 4 П. С. 1910 и Гл. Штаба.

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

-  Казенные лѣса.
-  Частные лѣса.
-  Частновладельческія прістѣлы.
-  Граница губернская.

КАРТОГР. ЗАВ. А. ИЛЬИНА, СПБ. ПРИБИМ. 5.

## Краткое гидрографическое и гидрологическое описание рѣки Ветлуги.

Въ самыхъ краткихъ чертахъ *гидрографическое* описание Ветлуги можетъ быть представлено въ слѣдующемъ видѣ: лѣвый притокъ Волги рѣка Ветлуга по своей длинѣ и мощности занимаетъ слѣдующее за Камой, Окой, Вяткой и Бѣлой мѣсто.

Образуется Ветлуга слияніемъ двухъ ручьевъ—рѣчекъ: Вороной и Быстрой.

Истокъ ея въ Котельническомъ уѣздѣ, Вятской губ., устье—почти на границѣ Нижегородской и Казанской губерній, у с. Покровскаго.

**Бассейнъ рѣки Ветлуги** выражается слѣдующими данными:  $13^{\circ} 42'$ — $17^{\circ} 31'$  вост. долготы и  $56^{\circ} 16'$ — $59^{\circ} 40'$  сѣверн. широты.

**Длина линіи водораздѣла**, ограничивающей бассейнъ Ветлуги, достигаетъ . . . . . 1000 верстъ;

Ширина бассейна, minimum . . . . . 10 „

„ „ maximum . . . . . 140 „

Бассейнъ Ветлуги достигаетъ до 36,500 квад. вер.

Что касается главнѣйшихъ притоковъ Ветлуги, то ихъ бассейны выражаются въ слѣд. цифрахъ:

1. Вохмы . . . . .	до 5700 кв. вер.
2. Усты . . . . .	„ 5100 „ „
3. Б. Какши . . . . .	„ 2300 „ „
4. Лапшанги . . . . .	„ 1850 „ „
5. Люнды . . . . .	„ 1550 „ „
6. Неи . . . . .	„ 1450 „ „
7. Вола . . . . .	„ 500 „ „

До самаго послѣдняго времени сколько-нибудь точнаго въ гидрографическомъ отношеніи описанія Ветлуги произ-

ведено не было. Только сплошныя изысканія, произведенныя Казанскимъ Округомъ п. с. въ 1900—1904 г.г., если и не являются вполне безупречными, то все-же даютъ возможность судить о Ветлугѣ съ большею чѣмъ ранѣе достовѣрностью.

Вышеизложенными обстоятельствами и объясняется въ достаточной мѣрѣ тѣ разнорѣчивыя данныя о длинѣ, ширинѣ, глубинѣ рѣки и проч., которыя будутъ приведены ниже.

**Длина** Ветлуги: 1) По Географическо-Статистическому Словарю П. П. Семенова . 606 вер. \*)

2) По Энциклопедическому Словарю изданія Брокгауза и Ефрона около . . . . . 700 вер. \*\*)

3) То-же по малому и новѣйшему изданію 1907 г. и той-же фирмы . . . . . 712 вер. \*\*\*)

4) По изысканіямъ Казанскаго Округа п. с., произведеннымъ Инженеромъ Палицынымъ . 739<sup>1</sup>/<sub>2</sub> в. \*\*\*\*)

5) По перечню внутреннихъ водныхъ путей Е. Россіи . . . . . 747 вер. \*\*\*\*\*)

Крупную расходимость между данными Географическо-Статистическаго Словаря П. П. Семенова и остальными цифрами возможно, кромѣ ошибокъ въ опредѣленіи длины вообще, отнести и объяснить различной номенклатурой, а именно—иногда счетъ верстъ ведутъ не отъ истока Ветлуги, а отъ начальнаго пункта сплава—села Кожерева, отстоящаго отъ устья Ветлуги по изысканіямъ Казанскаго Округа п. с. 1904 г. на 648<sup>1</sup>/<sub>2</sub> вер.

Объясняется разница также и значительной извилистостью Ветлуги—по прямой линіи между истокомъ и устьемъ Ветлуги всего нѣсколько болѣе 200 верстъ, такъ что на необычныя петли и излучины, то приближающіяся, то

\*) П. П. Семеновъ. Географическо-Статистическій словарь т. I, СПб. 1863 г. У него же въ прекраснѣйшемъ изданіи „Россія“ подл. Географич. опис. нашего отечества т. I, стр. 392 (СПб. 1899) и т. VI, стр. 23 (СПб. 1901) длина Ветлуги опредѣляется по прежнему неправильно въ 600 верстъ.

\*\*) Энциклопедическій словарь Брокгауза и Ефрона полумомъ 11, СПб. 1892 г. подъ словомъ „Ветлуга“ рѣка.

\*\*\*) То-же малый и новѣйшій т. I, СПб. 1907 г.

\*\*\*\*) Изысканія рѣки Ветлуги 1904 г. и Е. А. Палицынъ „Рѣка Ветлуга“ Казань, 1905 г., стр. 24.

\*\*\*\*\*) Перечень В. В. П. Е. Россіи изд. 1907 г. стр. 91.

удаляющіяся отъ древнихъ береговъ рѣки, приходится болѣе 500 верстъ \*).

**Длины притоковъ Ветлуги слѣдующія:**

Названіе воднаго пути и главнѣйшихъ на немъ пунктовъ	Разстояніе отъ устья пути въ верстахъ		
	По перечню вн. водн. путей Европ. Россіи		По Инженеру Палицыну
	Изданіе 1907 г.	Изданіе 1911 г.	
<b>Вохма.</b>			
Истокъ . . . . .	117	—	120
Сп. пл. и рз. . . . .	105	—	—
Сп. пл. . . . .	—	80	—
<b>Н е я.</b>			
Истокъ . . . . .	75	—	70
Сп. пл. и рз. . . . .	70	—	—
<b>Большая Какша.</b>			
Истокъ . . . . .	100	—	101
Сп. пл. и рз. . . . .	79	—	—
<b>В о л ъ.</b>			
Истокъ . . . . .	72	—	66
Сп. пл. . . . .	37	—	—
<b>Лапшанга.</b>			
Истокъ . . . . .	80	—	65
Сп. рз. . . . .	54	—	—
<b>У с т а.</b>			
Истокъ . . . . .	200	—	195
Сп. рз. . . . .	133	—	—
Сп. ед. . . . .	111	111	—

\*) Измѣрить эти излучины болѣе точно возможно только по вѣрному плану и при помощи сурвимѣтра, а не по магистрали и тѣмъ болѣе не на глазъ, не по ходу парохода.

Название водного пути и главнѣйшихъ на немъ пунктовъ	Расстояние отъ устья пути въ верстахъ		
	По перечню вн. водн. путей Европ. Россіи		По Инженеру Палицыну
	Издание 1907 г.	Издание 1911 г.	
<b>Люнда.</b>			
Истокъ . . . . .	93	—	87
Сп. ед. и пл. . . . .	61	—	—
Судх. . . . .	—	4	—
<b>Лекма.</b>			
Истокъ . . . . .	30	—	—
Сп. рз. . . . .	4	—	—
<b>Большая Шойма.</b>			
Истокъ . . . . .	15	—	—
Сп. рз. . . . .	6	—	—
<b>Пыжма.</b>			
Истокъ . . . . .	30	—	—
Сп. пл. и рз. . . . .	30	—	—
<b>Пыцугъ (Пыстюгъ).</b>			
Истокъ. Сп. пл. и рз. . . . .	60	—	—
<b>Карцеуха.</b>			
Истокъ . . . . .	27	—	—
Сп. пл. и рз. . . . .	17	—	—
<b>Большой Утрасъ.</b>			
Истокъ . . . . .	33	—	—
Сп. рз. . . . .	27	—	—
<b>Большая Якшанга.</b>			
Истокъ . . . . .	37	—	—
Сп. рз. . . . .	18	—	—

Названіе воднаго пути и главнѣй- шихъ на немъ пунктовъ	Разстояніе отъ устья пути въ верстахъ		
	По перечню вв. водн. путей Европ. Россіи		По Инженеру Палицыну
	Изданіе 1907 г.	Изданіе 1911 г.	
<b>Малая Какша.</b>			
Истокъ . . . . .	68	—	—
Сп. пл. и рз. . . . .	51	—	—
<b>Курдома.</b>			
Истокъ . . . . .	25	—	—
Сп. рз. . . . .	11	—	—
<b>Юронга.</b>			
Истокъ . . . . .	47	—	—
Сп. рз. . . . .	38	—	—
Сп. пл. . . . .	8	не произво- дится	—
Сп. ед. . . . .	2	—	—
<b>И к ш а.</b>			
Истокъ. Сп. рз. . . . .	30	12	—

**Ширина Ветлуги.** Казалось-бы въ этомъ пунктѣ могло быть больше однообразія въ опредѣленіяхъ различныхъ изданій и лицъ, такъ какъ ширина Ветлуги доступна непосредственному измѣренію,—во всякомъ случаѣ зимой, по льду. Но и здѣсь встрѣчаются цифры довольно разно- рѣчивыя, что увидимъ изъ помѣщаемыхъ ниже свѣдѣній,

такъ—по Географическо-Статистическому словарю П. П. Семенова въ Ветлужскомъ уѣздѣ ширина Ветлуги отъ 30 до 60 сажень, а при устьѣ только 5 (?) сажень.

Болѣе опредѣленные и достовѣрные данныя опять найдемъ въ цитированной выше книгѣ Инженера Палицына на стр. 41.

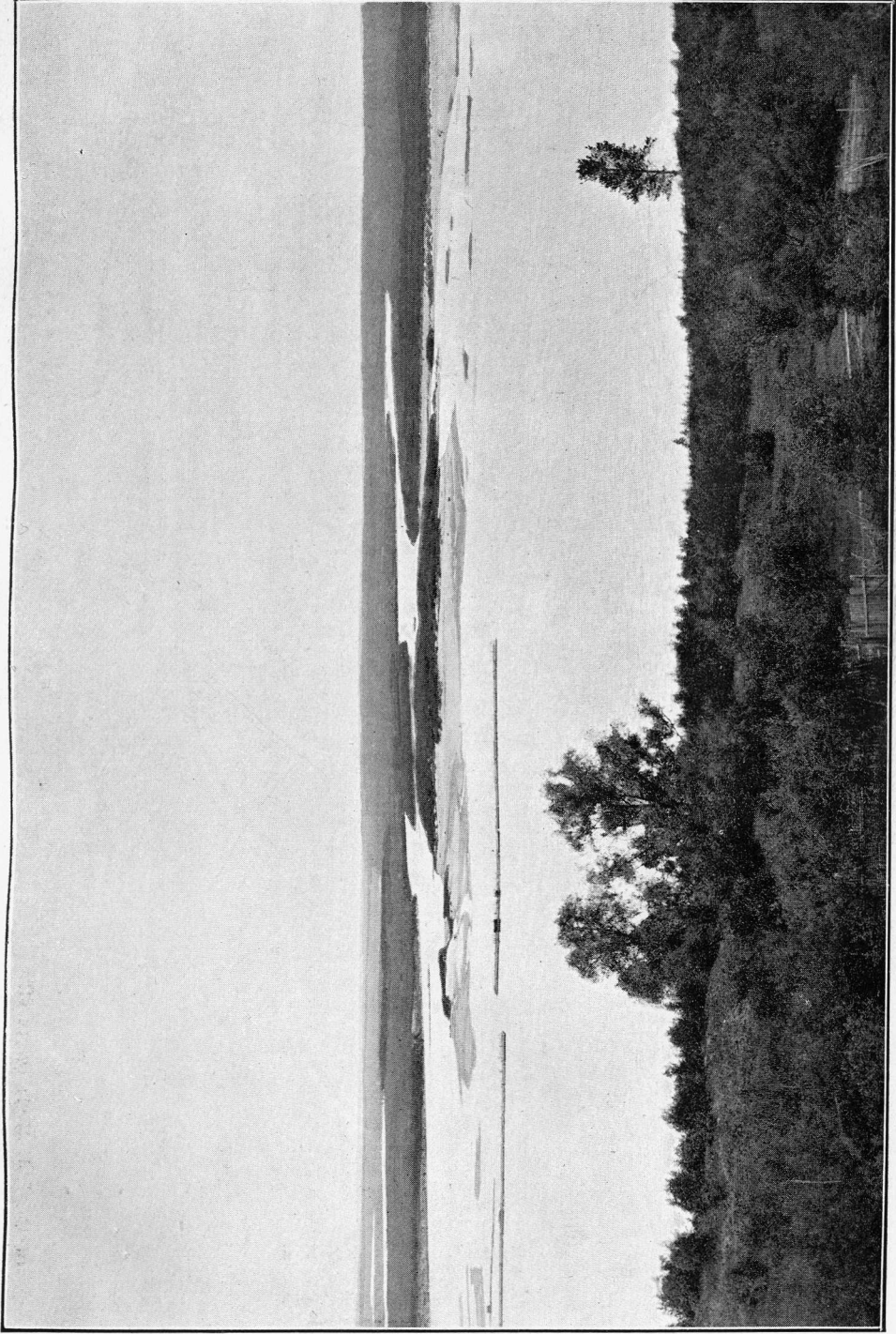
## ТАБЛИЦА

### ширины меженяго русла рѣки Ветлуги

Участки:		Наименьшая ширина	Наибольшая ширина
1	Отъ слиянія до устья р. Якшенки . . .	10 саж.	25 саж.
2	Отъ устья р. Якшенки до Безнега . .	20 „	35 „
3	Отъ Безнега до г. Ветлуги . . . . .	20 „	100 „
4	Отъ г. Ветлуги до с. Воскресенскаго .	18 „	170 „
5	Отъ с. Воскресенскаго до устья . . . .	24 „	160 „

Пишущій эти строки приводитъ данныя о ширинѣ Ветлуги, взятая у главнѣйшихъ изъ населенныхъ пунктовъ Ветлуги, непосредственно съ изысканій 1904 года.

Вереть отъ с. Кожерева	Наименованіе пунктовъ	Ширина Ветлуги	Горизонтъ воды по в. п.	Примѣчаніе
138—139	д. Безнегъ . . . .	до 45 с.	0.23 с.	Ветлужскому
275—276	г. Ветлуга . . . .	до 85 с.	0.23 с.	
396—397	г. Варнавинъ . . .	до 75 с.	0.23 с.	
494—5	с. Воскресенское .	до 85 с.	0.11 с.	Воскресенскому
648 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Устье р. Ветлуги .	{ <i>нижній рукавъ</i> до 25 с. наиболѣе узкое мѣсто { <i>верхній рукавъ</i> до 35 с. наиболѣе узкое мѣсто	0.11 с.)	



По фотографіи М. П. Дмитриева.

Впаденіє рѣки Ветлуги.



Разумѣется, здѣсь ширина находится въ прямой зависимости отъ высоты горизонта воды, который въ большинствѣ изданій не указывается, въ томъ числѣ и у П. П. Семенова въ его Географическо-Статистическомъ словарѣ, но все-же цифра 5 саж. для устья, кажется, мало вѣроятной для такой рѣки какъ Ветлуга. Правда при впадении она разбивается на 2 рукава, однако ширина ихъ даже и при 0.11 саж. по Воскресенскому в. п. = 25—35 саж.

**Глубина Ветлуги**—въ данномъ вопросѣ непосредственное измѣреніе еще доступнѣе, но разнорѣчія—и во всякомъ случаѣ неясности—также наблюдаются, такъ—по Геогр. Статис. словарю П. П. Семенова наибольшая глубина Ветлуги колеблется отъ 7 до 15 фут.; льтомъ мѣстами отъ 1½ до 2 фут.

Инженеръ Палицынъ на стр. 28, 29 и 30 приводитъ большія таблицы наибольшихъ и наименьшихъ глубинъ различныхъ пунктовъ перекатовъ Ветлуги. Причемъ наибольшія глубины у него колеблются отъ 9 футъ до 14 футъ \*), наименьшія глубины отъ 1 до 3 футъ \*\*).

Излишне говорить, что данныя о глубинахъ также всецѣло зависятъ отъ высоты горизонта воды. Точно-же послѣдній не опредѣляется ни въ Словарѣ П. П. Семенова, ни въ Энциклопедическомъ словарѣ Брокгауза и Ефрона.

Однако можно сдѣлать заключеніе, что дѣло идетъ о горизонтѣ низкомъ, меженнемъ, а не высокомъ весеннемъ, когда, какъ увидимъ ниже, бѣляны идутъ нерѣдко гружеными на осадкѣ болѣе 20 четвертей.

По тѣмъ источникамъ и пособіямъ, которыми пользовались составители статей о Ветлугѣ у П. П. Семенова и Брокгауза и Ефрона можно заключить, что среди этихъ пособій строго специальныхъ изслѣдованій и основанныхъ на изысканіяхъ не было. Этимъ и можно объяснить и дальнѣйшія—такъ сказать—недоразумѣнія. „Течение тихое—говорится въ словарѣ П. П. Семенова \*\*\*), дно къ

\*) Ор. cit. стр. 28 отъ 4 арш. до 2 саж.

\*\*) Ор. cit. стр. 29 отъ 1 ч. 2 в. до 5 ч. 1 в., но въ 1903 г. Карандашескій перекатъ былъ всего 1 ч., т. е. ½ фута, въ устьѣ 8 ч. 2 в., т. е. 5 футовъ.

\*\*\*) Ор. cit.

правой сторонѣ иловатое, къ лѣвой песчаное "... Непонятно... для всякаго, кто знакомъ съ общимъ характеромъ нашихъ рѣкъ, какимъ образомъ можно отнести подобную характеристику ко всей длинѣ 700 верстной рѣки, или даже и къ значительному участку ея, напр., въ к—л. уѣздѣ, когда нерѣдко—и пожалуй большею частью—какъ общее правило замѣчается, что всего на нѣсколькихъ верстахъ происходитъ чередованіе песчанаго дна то у праваго, то у лѣваго береговъ (см. также и изысканія р. Ветлуги 1904 г.)

„Пороговъ,—говорится далѣе въ словарѣ П. П. Семенова,—на Ветлугѣ нѣтъ, что касается мелей, то ихъ значительное число, причемъ они отличаются непостоянствомъ“. Эти замѣчанія вполнѣ соотвѣтствуютъ дѣйствительному характеру Ветлуги. Но дальнѣйшія замѣчанія о томъ, что на Ветлугѣ совсѣмъ нѣтъ большихъ острововъ кромѣ одного, находящагося въ 1 верстѣ (?) отъ устья и имѣющаго длину 200 саж. и 50 саж. шириною, не можетъ быть оставлено безъ возраженія, такъ какъ островъ Липовскій напр., находящійся въ 15 верстахъ отъ устья Ветлуги имѣетъ длину до 3—4 верстѣ, въ ширину до 1 вер. при горизонтѣ 0.11 с. по Воскресенскому в. п.

**Берега** по словарю П. П. Семенова съ правой стороны въ предѣлахъ Казанской губерніи крутые отъ 2 до 7 саж. высоты \*), съ лѣвой—низменные, лѣсистые, а въ предѣлахъ Нижегородской губ. оба берега низменны, болотисты и лѣсисты.

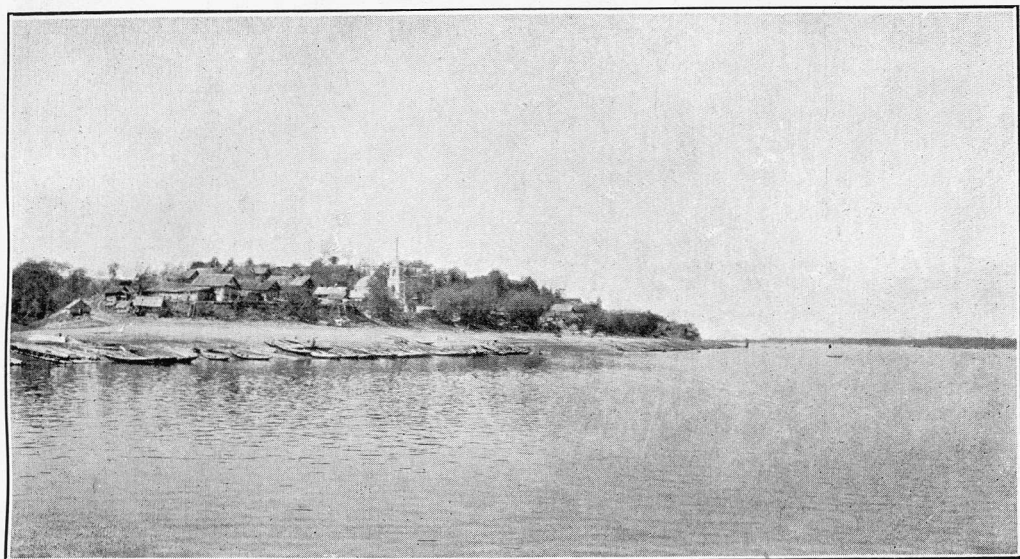
**Наибольшая ширина разлива** Ветлуги достигаетъ нѣсколькихъ верстѣ (по П. П. Семенову и Брокгаузу—Ефрону == 12 в., по книгѣ Палицына \*\*) до 5—6 вер.

**Теченіе**, говорится въ словарѣ П. П. Семенова, весною становится быстрымъ. Но и это замѣчаніе требуетъ возраженія: общее правило, что на плесахъ весною уклонъ увеличивается, а на перекатахъ уменьшается и на оборотъ, остается, конечно, справедливымъ и для Ветлуги.

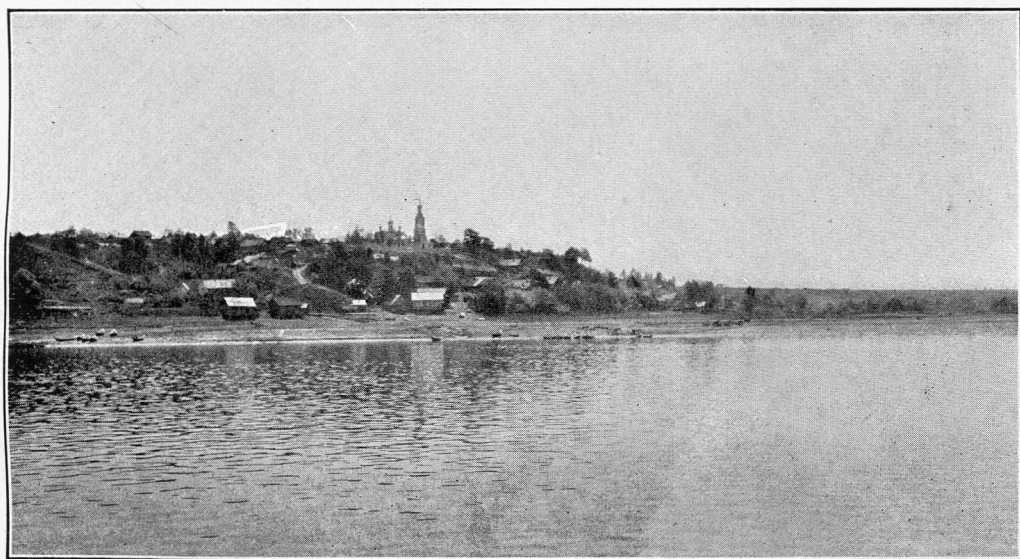
---

\*) По Брокгаузу и Ефрону около Варнавина достигаютъ 200 фут. высоты, по Палицыну до 50 саж. (стр. 9).

\*\*) Op. cit., стр. 42.



С. Покровское.



Троицкий Посадъ.

Что-же касается устья Ветлуги, то здѣсь весною вслѣдствіе болѣе быстро, чѣмъ на Волгѣ спада воды, нерѣдко наблюдается, какъ будетъ сказано ниже, даже довольно сильное обратное теченіе, такъ что сплавные суда принуждены бывають въ это время „вытягиваться“ изъ Ветлуги при помощи якоревъ.

Осенью на Ветлугѣ по Географическо-Статистическому словарю П. П. Семенова бывають наводненія (!) Такое заявленіе требовало-бы несомнѣнно поясненія, но въ словарь оно не дается и, — думается, — больше потому, что и матеріала достаточнаго для этого, вѣроятно, не было.

Малой изслѣдованностью Ветлуги и едва-ли чѣмъ инымъ можно объяснить нижеслѣдующее заявленіе составителя статьи въ Энциклопедическомъ словарѣ Брокгауза и Ефрона Г-на А. С. Еще въ 1892 году онъ говоритъ: „Не смотря на значеніе Ветлуги для судоходства, она не изслѣдована въ гидрографическомъ отношеніи и даже нѣтъ положительныхъ свѣдѣній о времени вскрытія и замерзанія“ (?) (Г-нъ А. С. полагаетъ, что то и другое въ нижнемъ теченіи Ветлуги ранѣе чѣмъ на сосѣдней Волгѣ).

Но эти свѣдѣнія у Казанскаго Округа путей сообщенія въ то время несомнѣнно имѣлись, но не были извѣстны г-ну А. С.; правда использованіе ихъ производилось лишь въ цѣляхъ специальныхъ, практическихъ. Однако данныя о вскрытіи и замерзаніи были еще въ 1877 г. обнародованы въ Статистическомъ Сборникѣ Министерства Путей Сообщенія (См. ч. II „свѣдѣнія о водяныхъ и шоссейныхъ сообщеніяхъ“ съ 1865 по 1875 г. изд. Министерства Путей Сообщенія, СПБ. 1877). Здѣсь изъ таблицы вскрытія и замерзанія рѣкъ, озеръ и каналовъ Европ. Россіи и времени навигаціи на нихъ въ 1864—1874 г.г. видно, что вскрытія и замерзанія за эти годы были:

НА ВЕТЛУГЪ		НА СРЕДН. ВОЛГЪ (у Чебоксаръ)	
Вскрытіе	Замерзание	Вскрытіе	Замерзание
	Среднія	за 10 лѣтъ	
10 Апрелья	12 Ноябрья	4 Апрелья	21 Ноябрья
	Самое	раннее	
4 „	3 Ноябрья	4 Апрелья (?)	6 „
	Самое	позднее	
24 „	19 Ноябрья	16 Апрелья	10 Декабря

Въ цитированной выше книгѣ Инженера Е. А. Плицына приводятся данныя водомѣрныхъ постовъ о замерзаніи, а равно и вскрытіи Ветлуги за пять навигацій съ 1900 по 1904 годъ включительно.

Данныя эти также говорятъ за то, что навигація на Ветлугѣ въ среднемъ продолжается 184 дня (на Волгѣ 197 дней).

Что-же касается вышеуказаннаго предположенія г-на А. С. о томъ, что вскрытіе и замерзание Ветлуги ранѣе чѣмъ на Волгѣ, то это, какъ видно изъ приводимыхъ ниже данныхъ, не подтверждается.

Наименованіе пунктовъ наблюденія	Г о д а	Вскрытіе на Ветлугѣ		Вскрытіе на Волгѣ		ЗАМЕРЗАНИЕ				Примѣчаніе
		Первая подвижка	Рѣзка очист.	Первая подвижка	Рѣзка очист.	На Ветлугѣ		На Волгѣ		
						Появ. сала	Ледо-ставъ	Появ. сала	Ледо-ставъ	
На р. Ветлугѣ—г. Ветлуга (Ветлужск. в. п.) На р. Волгѣ—г. Чебоксары (Чебоксарск. в. п.)	1900	7 апр.	14 апр.	6 апр.	17 апр.	22 ок.	28 ок.	29 ок.	5 н.	
	1901	4 „	9 „	27 мар.	5 „	11 „	24 „	23 „	1 „	
	1902	8 „	15 „	27 „	8 „	2 „	24 „	24 „	10 „	
	1903	30 мар.	6 „	25 „	1 „	2 „	13 н.	31 „	20 „	
	1904	10 апр.	13 „	12 апр.	16 „	23 „	25 ок.	25 „	20 „	
	1905	9 „	14 „	5 „	14 „	26 „	6 н.	31 „	14 д.	
	1906	3 „	8 „	26 мар.	4 „	13 „	23 ок.	19 „	31 ок.	
	1907	7 „	13 „	5 апр.	13 „	18 „	20 „	22 „	26 „	
	1908	9 „	15 „	10 „	16 „	7 „	19 „	18 „	29 „	
	1909	7 „	16 „	5 „	16 „	20 „	5 н.	6 н.	15 н.	
1910	1 „	7 „	31 мар.	6 „	11 „	18 ок.	16 ок.	14 „		

Приведенныя цифры говорятъ за то, что вскрытіе на Волгѣ происходитъ большею частью ранѣе, а замерзаніе обыкновенно позднѣе и иногда на довольно значительное время, и вообще продолжительность навигаціи на средней Волгѣ болѣе чѣмъ на Ветлугѣ на цѣлыхъ 2 недѣли: на первой она 197 дней, на второй 184 дня (въ среднемъ).

Въ упомянутомъ выше замѣчательномъ изданіи (подъ общ. руководствомъ П. П. Семенова) „Россія“. Полное географическое описаніе нашего отечества, т. I, стр. 42 приводятся

**Средніе дни вскрытія и замерзанія рѣкъ:**

	Вскрытіе	Замерзаніе	Число дней свободныхъ отъ льда	Опозданіе сравнит. со днемъ, когда температура = 0°		
				Вскрытіе	Замерзаніе	
ВОЛГА . . . { у Нижняго.	20/IV	1/XII	225	+16	+32	
ВЕТЛУГА . . . {	у Ветлуги .	20/IV	21/XI	215 (?)	+12	+26
	у Макарьевскаго . . .	27/IV	16/XI	203 (?)	+19	+22

Эти данныя довольно значительно расходятся съ установленными выше цифрами средней продолжительности навигаціи на Волгѣ и Ветлугѣ. Однако едвали они могутъ рассчитывать на признаніе въ безусловной точности и колебать выше установленные, на основаніи официальныхъ данныхъ Казанскаго Округа путей сообщенія, цифры.

Стоитъ обратить вниманіе хотя бы на устанавливаемую изд. „Россія“ продолжительность навигаціи на Ветлугѣ у г. Ветлуги и Макарьевскаго; пункты эти находятся очень близко одинъ отъ другого и разница въ продолжительности навигаціи на цѣлыхъ 12 дней является совершенно невозможной, ошибочной.

На этомъ самомъ необходимомъ и можно закончить гидрографическое описаніе Ветлуги.

**Гидрологическое-же описаніе** Ветлуги въ виду ограниченности рамокъ настоящаго очерка и потому, что оно довольно подробно сдѣлано Инженеромъ Е. А. Пали-

цынымъ \*) по мнѣнію пишущаго эти строки возможно ограничить упоминаніемъ о весеннемъ и осеннемъ паводкахъ, о межени, паденіи и среднихъ уклонахъ и скоростяхъ теченія, а также и расходѣ воды Ветлуги.

**Весенній паводокъ В.** можно охарактеризовать какъ интенсивный и короткій; также и *осенній паводокъ* на описываемой рѣкѣ достигаетъ значительныхъ размѣровъ влѣдствіе обильныхъ атомосферическихъ осадковъ и значительности задерживающихъ ихъ элементовъ въ видѣ громадной площади лѣсовъ.

Что касается *меженнаго горизонта*, то онъ можетъ быть признанъ довольно устойчивымъ, но чувствительно реагирующимъ на дожди, хотя бы они выпадали и въ іюнѣ, іюлѣ.

**Общее паденіе** рѣки Ветлуги отъ города того же наименованія до устья рѣки по изысканіямъ Инженера Палицына = 14.888 саж.; такимъ образомъ *паденіе на 1 версту 0.04 саж., а средній уклонъ В.* въ этомъ участкѣ ея опредѣляется въ 0.00008435 \*\*).

**Средняя скорость теченія В.** (по поверхности) колеблется отъ 1½ *футъ* до почти 10 *футъ* въ 1 секунду на знаменитомъ затрудненіи сплаву Мѣдянскомъ перекаатѣ и даже до 10½ *фут.* на перекаатѣ называемомъ „Устье“ \*\*\*).

**Расходъ воды** недалеко (въ 10—15 верстахъ) отъ устья Ветлуги при одномъ изъ низкихъ горизонтовъ (+ 0.11 саж.) приближается почти къ 50 куб. саж. въ 1 секунду.

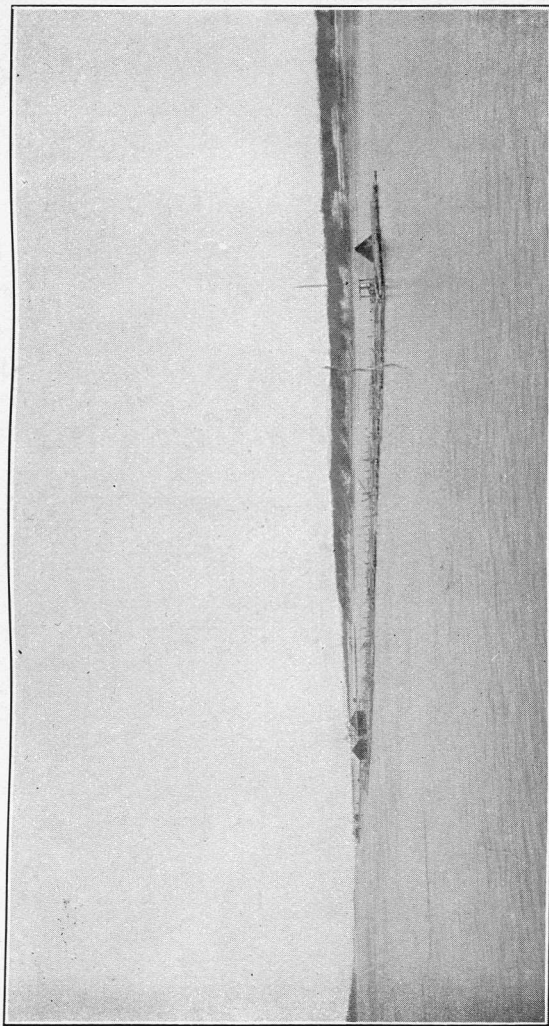
Болѣе подробныя данныя какъ о среднихъ скоростяхъ теченія, такъ и о расходѣ воды, въ цитированной выше книгѣ сведены г. Палицынымъ въ особой таблицѣ, къ которой интересующіеся и отсылаются.

---

\*) См. его книгу т. I и т. II—чертежи.

\*\*) Op. cit. стр. 19. Частные уклоны колеблются отъ 0.00003725 саж. до 0.00015 саж., т. е. паденіе приблизительно отъ 2 до 7½ сотокъ на версту.

\*\*\*) Loco cit.



«Сплавъ на Велугѣ».



## Сплавъ на рѣкѣ Ветлугѣ.

Ветлуга считается сплавной отъ с. Кожерева, а по позднѣйшимъ свѣдѣнiямъ отъ устья р. Лаптюга въ разстоянiи 661 версты отъ устья р. Ветлуги \*).

Выше же этого пункта сплавъ возможенъ только „молемъ“, розсыпью \*\*).

Протяженiе того и другого сплава опредѣляется въ 739<sup>1</sup>/<sub>2</sub> вер. и въ 648<sup>1</sup>/<sub>2</sub> в. Отъ города-же Ветлуги до впаденiя въ Волгу на протяженiи 373 верстѣ на Ветлугѣ уже возможно движенiе пассажирскихъ и буксирныхъ пароходовъ, хотя въ мелководныя навигацiи—въ межень—это движенiе иногда и прекращается.

Небольшия буксирные пароходы ходятъ весною и выше гор. Ветлуги почти на 200 верстѣ \*\*\*) но обстановка рѣки предостерегательными знаками тамъ не производится и та часть рѣки менѣе изслѣдована.

Всѣ-же болѣе затруднительныя и серьезныя мѣста внизъ отъ гор. Ветлуги до устья обставлены бакенами и перевальными столбами.

---

\*) См. Утвержд. правила сплава 23 февр. 1903 г. (Собрание узаконенiй и распоряженiй Пр-ва № 39—1903 г. и № 11—1905 г. и Статистическiй Сборникъ Министерства п. с. выпускъ 114, табл. П „Исправленiя свѣдѣнiй о протяженiи, сплавахъ, судоходствѣ и пароходствѣ на рѣкахъ, озерахъ и каналахъ, вошедшихъ въ перечень внутреннихъ водныхъ путей Европейской Россiи“, изданiя 1908 года, по морскимъ и рѣчнымъ бассейнамъ, СПб. 1911 г.).

По Географическо-Статистическому словарю П. П. Семенова и по Энциклопедическому словарю Брокгауза и Ефрона сплавъ считается отъ устья р. Вохмы, что не соотвѣтствуетъ дѣйствительности.

\*\*) См. Утв. Правила 23 февр. 1903 г. помѣщаемыя ниже въ приложенiяхъ.

\*\*\*) Ветлуга считается судоходной отъ с. Кожерева. (Перечень Вн. В. П. Европ. Россiи, СПб. 1907 г., стр. 91).

Что касается сплава, то-какъ было уже сказано—онъ можетъ совершаться почти на всемъ протяженіи Ветлуги.

Описываемая рѣка имѣетъ довольно значительное число притоковъ; важнѣйшіе между ними въ отношеніи сплава слѣдующіе: Б. Какша, Воль, Лапшанга, Уста, Юронга и Люнда. Изъ нихъ по р. Устѣ, впадающей нѣсколько выше с. Воскресенскаго, весною даже ходятъ буксирные пароходы.

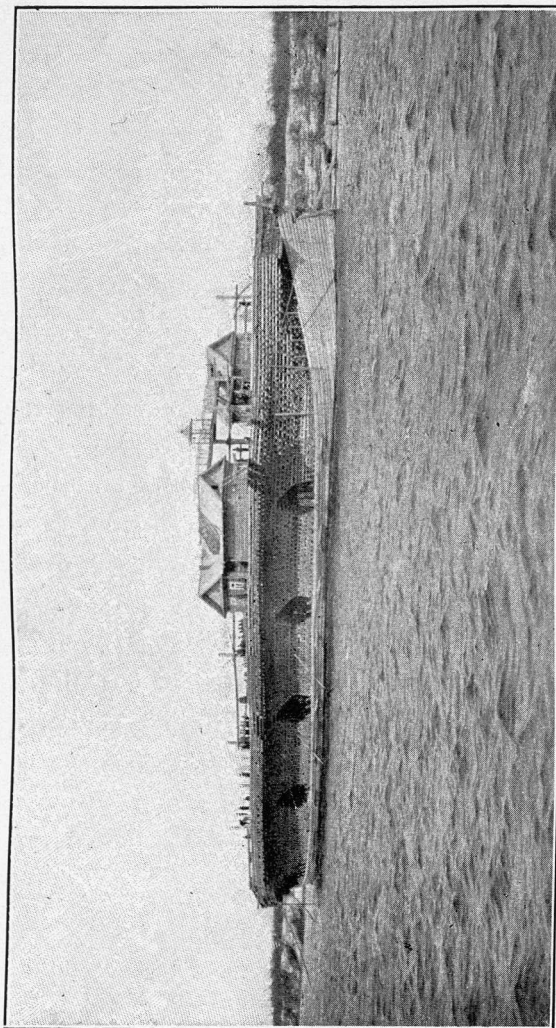
Вскрывается р. Ветлуга и очищается отъ льда, какъ выше было показано, нѣсколько позднѣе чѣмъ Волга. И какъ только рѣка очистится отъ льда и начнетъ прибывать вода, то на Ветлугу двинутся волжскіе пароходы съ баржами, нагруженными различнаго рода товарами и сырьемъ, а также въ значительномъ количествѣ и съ порожними—подъ лѣсъ.

Горячая работа кипитъ въ это время на лѣсныхъ Ветлужскихъ пристаняхъ по нагрузкѣ лѣсомъ громадныхъ глубокосидящихъ бѣлянъ и баржей. Погрузка эта ведется съ такимъ расчетомъ, чтобы названныя суда могли выйти изъ Ветлуги въ Волгу при самомъ высокомъ весеннемъ горизонтѣ воды. Пользуясь имъ лѣсопромышленники грузятъ суда максимальной осадкой, оставляя лишь самый незначительный запасъ противъ глубины перекатовъ.

Такъ напримѣръ, въ навигацію 1910 года, когда глубина перекатовъ при самой высокой водѣ была около 25 четвертей, бѣяны шли съ осадкой 23—24 четв. Затѣмъ вслѣдъ за пониженіемъ горизонта воды, соотвѣтственно уменьшалась и осадка. (Обыкновенно запасъ воды подъ дномъ оставляется не болѣе одной четверти. Такъ что бывали годы, когда бѣяны шли съ осадкой 27—28 четв.).

Въ мелководныя навигаціи, какъ напримѣръ, въ упомянутую—1910 года, лѣсопромышленники, учитывая и предвидя заранѣе невысокій горизонтъ весенней воды, предусмотрительно выпускаютъ бѣяны съ неполнымъ (иногда всего половиннымъ) грузомъ, съ расчетомъ догружаться уже на устьѣ Ветлуги.

Такъ какъ уровень воды на р. Волгѣ при впадении Ветлуги весною бываетъ нерѣдко выше чѣмъ въ устьѣ послѣдней, то одно время здѣсь образуется подпоръ и даже



Бѣляна груженая лѣсомъ.

обратное теченіе вверхъ по Ветлугѣ, иногда до 20—30 верстъ. При этомъ положеніи бѣлянамъ и прочимъ судамъ приходится уже не сплавляться въ Волгу, а „вытаскиваться“ при помощи завозныхъ якорьевъ. Конечно, такой способъ передвиженія тяжелыхъ громоздкихъ судовъ не можетъ производиться быстро и потому въ это время нерѣдко въ устьѣ Ветлуги наблюдается скопленіе каравана.

Но бываетъ и такъ, что разность уровней горизонтовъ воды въ Ветлугѣ и Волгѣ у устья первой создаетъ совершенно иную картину, когда, вмѣсто стоячей воды, или даже обратнаго теченія, устью Ветлуги сообщается громадное паденіе, громадный уклонъ и теченіе въ сторону Волги. Это бываетъ, — какъ было и въ только что минувшую навигацію 1911 г., — въ тѣхъ случаяхъ, когда на Ветлугѣ идетъ еще прибыль, а на Волгѣ вода уже убываетъ. Такое положеніе нерѣдко создаетъ уклонъ Ветлуги въ ея устьѣ въ сторону Волги столь значительныхъ размѣровъ, что (какъ было и нынѣшней весной), образуется водопадъ, составляющій значительныя, а иногда и грозныя препятствія сплаву. Въ этихъ случаяхъ вмѣсто того, чтобы тянуться въ Волгу, караванъ сплавляется, бросая въ воду якорья и лоты, бросая все, что могло-бы замедлить движеніе судна, увлекаемого по волѣ могучаго теченія. И все-же требуется крайняя осторожность, иначе — малѣйшая оплошность въ управленіи — и сплавляемое судно или плотъ будутъ брошены на песокъ, или навалены на яръ; малѣйшій промахъ — и аварія.

Славъ, какъ было уже сказано выше, начинается и развивается по достиженіи весеннимъ горизонтомъ воды своего кульминаціоннаго пункта. Именно, сначала идутъ наибольшихъ размѣровъ и наиболѣе глубокой осадки — бѣляны. И не успѣютъ еще все онѣ выйти изъ Ветлуги, какъ вслѣдъ за ними сейчасъ-же потянутся также довольно глубокосидящія баржи.

Затѣмъ начинается славъ плотовъ-грузовиковъ, имѣющихъ также довольно значительную осадку.

Все эти суда и плоты плывутъ при помощи лотовъ и якорьевъ.

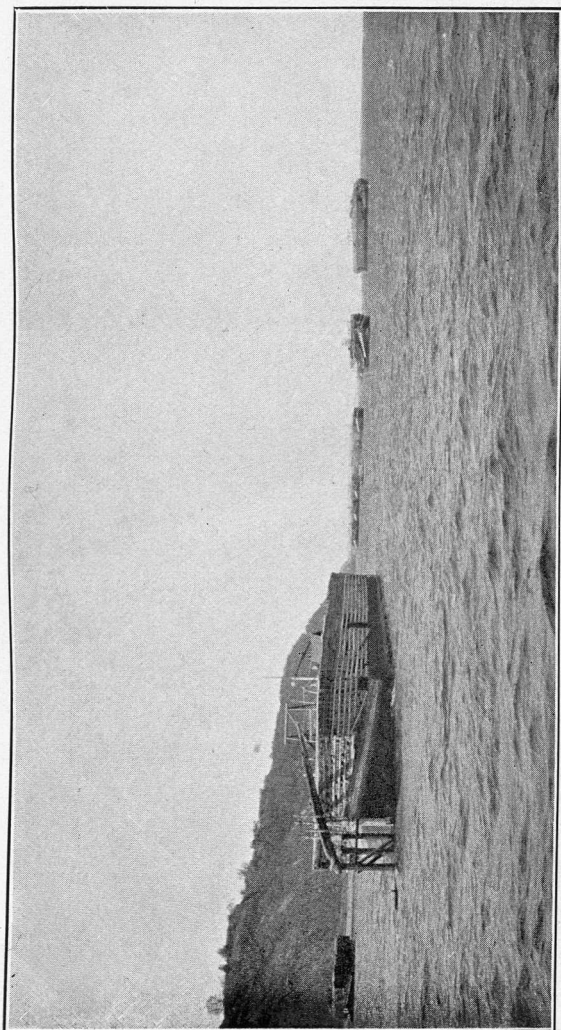
Но для того, чтобы вся масса этого каравана могла плыть безпрепятственно и успешно является *необходимость въ судоходномъ надзорѣ*. Последнему приходится непрерывно рейсировать барказомъ по Ветлугѣ, въ цѣляхъ предупрежденія заминокъ и заторовъ, а также и улаживанія всѣхъ недоразумѣній, которыхъ въ описываемое время въ особенности много въ устьѣ Ветлуги. Здѣсь, по причинамъ уже указаннымъ выше, въ нѣкоторыя изъ навигацій скопляется значительный караванъ и здѣсь-то въ это время и приходится мобилизовать почти всѣ силы судоходнаго надзора Ветлуги.

Задача его въ самыхъ существенныхъ чертахъ заключается въ достиженіи того, чтобы:

- 1) суда плыли съ интервалами, въ одинъ, а не нѣсколько рядовъ, не обгоняя и не наплывая другъ на друга,
- 2) чтобы не былъ затрудненъ свободный проходъ пароходамъ.

Последнее важно въ особенности еще и потому, что нерѣдко фарватеръ можетъ быть загороженъ не по винѣ кого-либо изъ сплавщиковъ, а напр., вслѣдствіе вѣтра: поставить поперекъ фарватера баржу или плотъ, стѣснить и безъ того неширокій ходъ, или совсѣмъ загородить его и приостановить совершенно пароходное движеніе. Тогда судоходный надзоръ принимаетъ экстраординарныя мѣры, приглашая на помощь съ другихъ судовъ или плотовъ рабочихъ, съ помощью которыхъ общими силами и удается наконецъ повернуть судно или плотъ-грузовикъ, загородившіе ходъ и освободить такимъ образомъ необходимую для прохода пароходовъ, часть фарватера. Судоходный надзоръ въ это весеннее время обыкновенно обслуживается небольшимъ барказомъ \*). Наличный составъ судоходнаго надзора: Начальникъ постовъ и 2 старшины—одинъ годовой и одинъ навигаціонный. Начальникъ постовъ находится съ барказомъ тамъ, гдѣ образуется наибольшее скопленіе каравана, а старшины въ другихъ, менѣе отвѣтственныхъ пунктахъ Ветлуги.

\*) Обыкновенно это былъ 4-хъ сильный барказъ „№ 26“.



Баржа груженая лѣсомъ.

При нарушении судоходцами правил плавания и сплава судоходнымъ надзоромъ составляются протоколы, а иногда—если въ устройствѣ судовъ находятся такіе дефекты, благодаря которымъ стѣсняется движеніе прочихъ судовъ или плотовъ,—эти послѣдніе задерживаются совершенно до устранения въ нихъ причинъ, вредно отражающихся на плаваніи.

Судоходному надзору нерѣдко также приходится разбираться въ возникающихъ по различнымъ поводамъ спорахъ между судорабочими съ одной стороны и судовладельцами, или ихъ довѣренными съ другой, а также и между разными лѣсопромышленниками и ихъ приказчиками и рабочими. Однако вмѣшательство судоходнаго надзора въ этихъ случаяхъ ограничивается лишь психическимъ воздѣйствіемъ на спорящія стороны, является въ качествѣ какъ-бы посредничества.

Между тѣмъ быстрое разрѣшеніе болѣе чѣмъ страстныхъ иногда споровъ возможно не иначе, какъ съ помощью лишь мѣръ принудительнаго характера, при содѣйствіи общей полиціи. Это становится совершенно яснымъ изъ нижеслѣдующаго: на Ветлугѣ нерѣдко наблюдается, что плоты на значительномъ разстояніи стануть сплошной массой во всю рѣку, образуя какъ-бы мостъ. При этомъ сгонщики, беспокоясь каждый за цѣлость своихъ плотовъ, защищаютъ свой лѣсъ буквально съ кольями и топорами отъ всякаго, кто хотѣлъ бы разобрать заторъ. И только,—какъ все чаще за послѣднее время стало практиковаться,—принудительными мѣрами при помощи нанятыхъ артелей Инспектору Судоходства, или судоходнымъ надзирателямъ удается, проработавъ нѣсколько часовъ, (нерѣдко до 6-ти) разломать заторъ \*).

Въ подобномъ-же не вполне нормальномъ положеніи находится надзоръ и въ слѣдующемъ случаѣ: плоты однорядки, \*\*) плывя нерѣдко безъ интерваловъ и не въ одну

\*) Ср. Отчетъ о сплавѣ лѣса на р. Ветлугѣ въ 1911 г. по 1 іюня Инспектора Судоходства Нижегородскаго участка г. Кедрова, стр. 8.

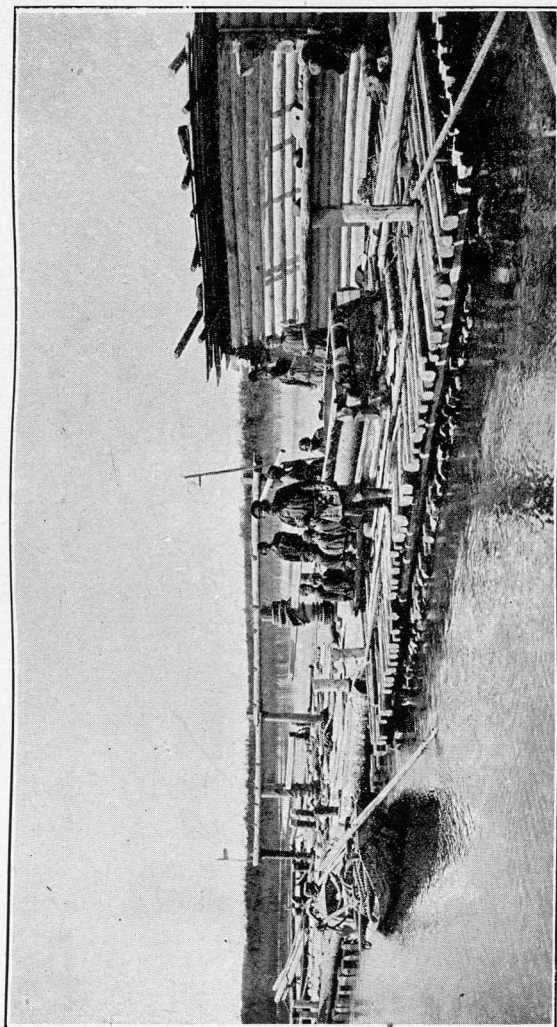
\*\*) Плотъ-однорядокъ—плотъ въ одинъ слой бревенъ. Изъ нѣсколькихъ слоевъ бревенъ, положенныхъ одинъ на другой можно образовать плотъ-грузовикъ.

ленту, а беспорядочною массою, не успѣвають отработать и попадають на стоящіе грузовые плоты. Последствія—плоты однорядки разбиваются о тяжелые грузовики, образуя заторы и мосты.

При этомъ надо замѣтить, что плоты-однорядки плывутъ въ такомъ огромномъ, даже подавляющемъ количествѣ, что урегулированіе вполне удовлетворительно ихъ движенія—задача чрезвычайно трудная, почти невозможная для наличнаго штата и при существующихъ средствахъ передвиженія судоходнаго надзора.

Сгонщики никого не хотятъ слушать: если напр., отчалилъ одинъ,—то отчаливаются и другіе и плывутъ кучами по всей ширинѣ рѣки, растянувшись на нѣсколько верстѣ. И если судоходный надзоръ возстановитъ порядокъ въ одномъ мѣстѣ, заторы и мосты въ то-же время могутъ образоваться въ другихъ мѣстахъ. Затѣмъ вся эта масса плотовъ-однорядковъ (иногда болѣе тысячи) скапливается гдѣ-либо въ наиболѣе затруднительномъ мѣстѣ, напр., выше „Липовки“ (въ 15 верстахъ отъ устья Ветлуги). Сбившись здѣсь въ кучу и простоявъ то или другое время, сгонщики начинаютъ торопиться выходомъ на Волгу въ г. Козьмодемьянскъ, гдѣ во время ярмарки они рассчитываютъ увидѣть своихъ хозяевъ, или ихъ довѣренныхъ и устроить съ ними свои дѣла. На полнѣйшій недостатокъ денегъ и на отсутствіе даже хлѣба въ это время раздаются стереотипныя жалобы почти у каждаго плота. Торопливость сгонщиковъ доходитъ иногда до такой степени, что многіе изъ нихъ въ опасныхъ мѣстахъ сплавляются слѣдующимъ образомъ: сгонщики двухъ плотовъ одного или разныхъ владѣльцевъ соединенными усиліями сплавляютъ сначала одинъ плотъ, а затѣмъ возвращаются уже къ другому и тѣмъ-же порядкомъ сплавляютъ и этотъ плотъ. Но случается въ этихъ случаяхъ и такъ, что оставшійся съ однимъ человекомъ плотъ иногда срывается, увлекается силою течения и, налетѣвъ на другіе стоящіе (плоты), создаетъ аварію: плоты ломаются и рассыпаются по бревнамъ, образуютъ заторы, мосты....





Плотъ «грузовинъ».

Ссоры, угрозы, порубки налетѣвшихъ плотовъ, физическія схватки стгонщиковъ и платоническое вмѣшательство судоходнаго надзора съ цѣлью возстановленія порядка сплава и судоходства....

И въ данномъ, и въ вышеуказанныхъ случаяхъ ненормальность положенія судоходнаго надзора чувствовалась уже давно, но только въ самое послѣднее время для устранения „скандаловъ“ и порубокъ наплывшихъ плотовъ на грузовые плоты ставятся старшины, находящіеся въ распоряженіи Начальника постовъ.

И все-же и при этомъ положеніи случаи порубокъ плотовъ наблюдались \*).

Отсутствіе энергичной санкціи за нарушенія самыхъ элементарныхъ правилъ плаванія и сплава, некультурность не только стгонщиковъ, но иногда и довѣренныхъ плотовладельцевъ представляютъ нерѣдко сплавъ на Ветлугѣ въ досадномъ и деморализованномъ видѣ. Вотъ одна изъ яркихъ картинъ сплава въ первую половину навигаціи 1911 г., рисуемая Инспекторомъ Судоходства Нижегородскаго участка г. Кедровымъ: „необходимо было задержать, говоритъ онъ \*\*), нижніе однорядки, дошедшіе до Марыина и Юркина, а также предупредить шедшіе сверху. Выйдя 18 мая вверхъ, я засталъ такое положеніе: выше деревни Мельковки грузовые плоты стоятъ другъ отъ друга съ огромными интервалами, по 6—7 верстъ, но при томъ иногда 3—4 плота сбились въ кучу и мѣшаютъ другъ-другу. Плотамъ можно было-бы плыть, такъ какъ устье было достаточно свободно для прохода, но они стояли благодаря отсутствію владѣльцевъ и распорядителей; плотовыя команды пьянствовали и препятствовали другъ другу двигаться, на многихъ плотяхъ приказчики были пьяны (sic). Силою, угрозами, арестомъ пьяныхъ лоцмановъ я заставилъ плоты идти далѣе; за 18 мая я спустилъ сверху до 20 плотовъ, стоявшихъ изъ-за самодурства (sic) одного—двухъ, заго-

\*) См. „Отчетъ о сплавѣ лѣса на р. Ветлугѣ въ 1911 году по 1-е іюня“, полулистъ 8 Начальника постовъ Мазуревича.

\*\*) См. „Отчетъ о сплавѣ лѣса на рѣкѣ Ветлугѣ въ 1911 г. по 1-е іюня“ Инспектора Судоходства Кедрова, стр. 5.

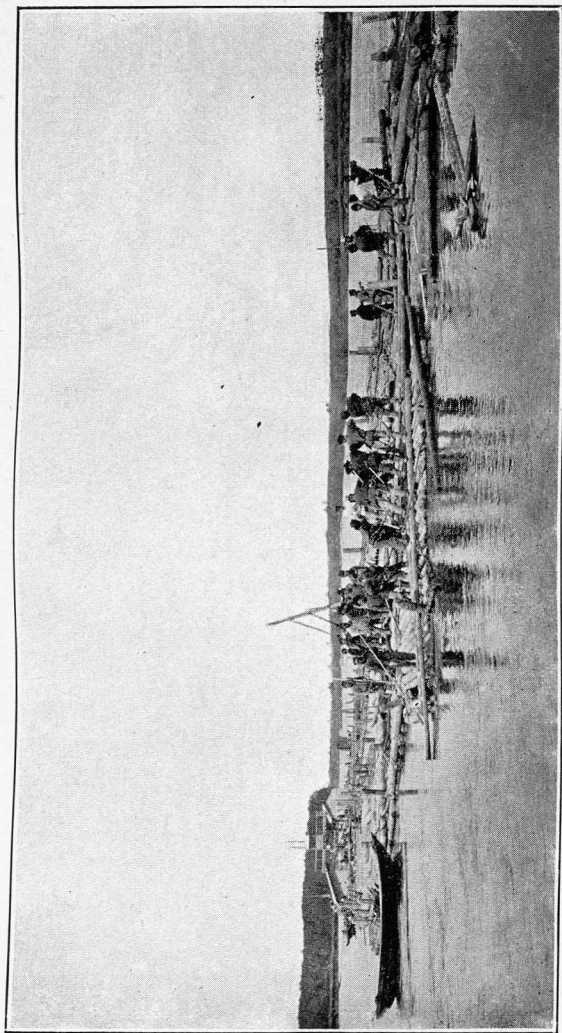
родившихъ фарватеръ. Главной задержкой послужилъ плотъ Колчина, на лощмана котораго мною составленъ протоколъ, съ општрафованіемъ на 50 рублей, причемъ лощманъ Р-въ и его два подручныхъ въ совершенно пьяномъ, до невмѣняемости, видѣ были мною сняты съ плота и препровождены при протоколѣ мѣстной полицейской власти. Давъ движеніе всѣмъ стоявшимъ выше плотамъ, я дошелъ до села Марыина, гдѣ встрѣтилъ первые однорядки. Идя далѣе, предупреждалъ однорядки хвататься (то есть задерживаться у берега) и до моего разрѣшенія не ходить внизъ. Дойдя такимъ образомъ до с. Баки я могъ убѣдиться, что грузовые плоты растянулись до деревни Юркина, а выше идетъ масса однорядокъ, причемъ сплавъ самый безобразный, (sic) въ 2—3 ленты врьдъ“.

Эта грубая, но красочная, выхваченная прямо изъ жизни, картина, показываетъ, что безъ твердой санкціи, безъ принудительныхъ мѣръ, по крайней мѣрѣ, въ настоящее время (позволительно думать и въ ближайшемъ будущемъ) дѣло сплава ни въ коемъ случаѣ обойтись не можетъ.

Едва-ли нужно при этомъ доказывать преимущества заранѣе точно опредѣленной санкціи вообще и при нарушеніи правилъ сплава въ частности: ибо какъ-бы не были цѣлесообразны и тактичны конкретныя мѣры, предпринимаемыя кѣмъ-либо изъ агентовъ судоходнаго надзора, все-же состояніе сплава при настоящихъ условіяхъ—какъ только что ошпсано выше—состояніе ненормальное и удовлетворительность сплава при такихъ условіяхъ можетъ постоянно находиться въ опасности.

Что касается агентовъ судоходнаго надзора, то они при существующемъ положеніи становятся нерѣдко въ совершенно невозможное положеніе.

Относительно примѣненія принудительныхъ мѣръ, примѣненія физическаго воздѣйствія для возстановленія порядка въ сплавѣ надо сказать, что эта функція свойственна скорѣе не судоходному надзору, а другимъ установленіямъ и органамъ государственнымъ, спеціально къ тому призваннымъ, напр., общей полиціи.... Но возвращаемся къ сплаву.



Столнове и разборка плотовъ.

Бѣяны и баржи, груженныя съ максимальной осадкой, а также и плоты-грузовики выплываютъ на Волгу къ тому времени, когда вода войдетъ въ яры. Последними начинаютъ плыть плоты-однорядки, управляющіеся лишь двумя большими веслами—такъ называемыми „потесями“—по одному на каждомъ концѣ плота.

Плоты однорядки по справедливому выраженію одного изъ чиновъ судоходнаго надзора являются *бичемъ* судоходства на Ветлугѣ и врагомъ всякаго порядка при сплавлѣ \*).

Бываютъ случаи, что пассажирскіе пароходы стоятъ по суткамъ, ожидая когда разберутся заторы плотовъ-однорядковъ \*\*).

Они—эти безконечныя отряды плотовъ - однорядковъ совершенно подавляютъ своею массою (ежегодно сплавляемое число однорядковъ достигаетъ 2—3 тысячъ).

При своей осадкѣ, не превышающей 2—3 четвертей, плоты - однорядки имѣютъ возможность плыть издалека почти съ самаго верховья р. Ветлуги и почти со всѣхъ ея притоковъ.

Размѣры плота-однорядка обычно слѣдующіе: длина 60—70 саж., ширина до 12 саж.; составляется же однорядокъ большею частью изъ толстаго лѣса въ естественномъ (необдѣланномъ) видѣ, тогда какъ бѣяны и баржи грузятся обыкновенно мелкимъ и уже обдѣланнымъ лѣсомъ, какъ-то: подтоварникомъ, шпалами, тесомъ и т. п.

Грузовые плоты образуются посредствомъ накладыванія одного на другой нѣсколькихъ слоевъ, нѣсколькихъ клѣтокъ („кошемъ“) иначе говоря, грузовой плотъ не что иное, какъ нѣсколько наложенныхъ одинъ на другой и скрѣпленныхъ между собою плотовъ-однорядковъ.

Такой грузовой плотъ имѣетъ осадку уже обыкновенно 12—15 четвертей и сплавляется при помощи лота.

---

\*) Отчетъ о сплавлѣ лѣса на рѣкѣ Ветлугѣ въ 1911 г. по 1-е июня Нач. постовъ Мазуревича, полулистъ 8-й на оборотѣ.

\*\*) *ibidem*, полулистъ 4.

Въ тотъ періодъ времени, когда по р. Ветлугѣ плывутъ безконечные, безчисленные отряды плотовъ-однорядковъ пароходство встрѣчаетъ не мало затрудненій.

Образованію заторовъ, влекущихъ за собою нерѣдко остановку пароходовъ на нѣсколько сутокъ, способствуетъ узкость и чрезвычайная извилистость Ветлуги. Все это вмѣстѣ дѣлаетъ предупрежденіе заторовъ чрезвычайно затруднительнымъ, а для наличнаго штата надзора почти невозможнымъ.

Типичная картина образованія заторовъ представляется нерѣдко въ слѣдующемъ видѣ: плывутъ плоты другъ за другомъ безпрепятственно, но стоитъ переднему „хватить“ мели, какъ онъ остановится, повернувшись къ какому-либо положенію поперекъ фарватера. Затѣмъ слѣдующіе за нимъ плоты наплывутъ на него, тоже остановятся, и вся рѣка забьется плотами, черезъ нее образуется мостъ. А сверху продолжаютъ наплывать все новые и новые плоты.

Иногда картина образованія заторовъ иная: ночуютъ плоты... Стоять всѣ на причалахъ, унизавъ оба берега Ветлуги. Но достаточно, чтобы у какого-нибудь плота причалъ лопнулъ, какъ этотъ плотъ, увлекаемый силой теченія, наплыветъ на другіе плоты, сорветъ ихъ также, и вся масса плотовъ противъ воли своихъ управителей—поплывутъ; попадутъ нѣкоторые изъ нихъ на мель—заторъ готовъ, рѣка заграждена. Начинается разборка... Крики... ругань, угрозы... порубки...

Конечно, въ такихъ случаяхъ пароходы задерживаются.

Подобные заторы могутъ образоваться въ любомъ мѣстѣ Ветлуги на всемъ ея протяженіи. Недопущеніе-же образованія ихъ можетъ быть достигнуто только при неуклонномъ требованіи соблюденія интерваловъ между сплавляемыми плотами. Но дѣйствительныя мѣры надзора въ данномъ случаѣ возможно осуществить при наличности быстрыхъ средствъ передвиженія въ видѣ мелко сидящихъ барказовъ или, по крайней мѣрѣ, одного. (Необходимость барказовъ для успѣшной борьбы съ заторами совершенно очевидна и едва-ли нуждается въ какихъ либо особенныхъ доказательствахъ).

Заторы могут образоваться еще и по той причинѣ, что плоты нерѣдко плывутъ не по одному, а по нѣсколькѣ въ рядъ. О средствахъ для дѣйствительной борьбы съ этими заторами приходится сказать то же, и слѣдовательно не является необходимымъ. Что-же касается болѣе подробной остановки на образованіи заторовъ, то это вызывается тѣмъ, что главнымъ образомъ на нихъ раздаются жалобы и неудовольствія со стороны парходчиковъ и лѣсопромышленниковъ.

Все вышесказанное относилось до рѣки Ветлуги.

На маленькихъ-же рѣчкахъ, притокахъ ея, лѣсъ гонится отдѣльными клѣтками, которыя уже на устьѣ такихъ рѣчекъ при впаденіи ихъ въ Ветлугу учаливаются въ плоты, что при значительномъ скопленіи сплаваемого на самой Ветлугѣ лѣса способствуетъ запруженію въ данныхъ мѣстахъ фарватера послѣдней.

Въ предупрежденіе этого въ устьяхъ такихъ рѣчекъ организуются сплавные посты—изъ рулевого и гребца. Имъ дается лодка и землянка.

Такихъ постовъ обыкновенно устраивается шесть у наиболѣе важныхъ притоковъ Ветлуги, рѣчекъ: Б. Какша, Воль, Лапшанга, Уста, Юронга и Люнда. Функционируютъ все эти 6 постовъ въ теченіи двухъ мѣсяцевъ. На обязанности ихъ лежитъ слѣдить за общимъ порядкомъ сплава по этимъ рѣчкамъ и главнымъ образомъ за тѣмъ, что-бы не было препятствій сплаву и судоходству на Ветлугѣ въ устьяхъ этихъ рѣчекъ.

Къ половинѣ или концу Мая, когда горизонтъ воды приблизится къ меженному, плоты-однорядни скопляются въ устьѣ Ветлуги, ожидая выхода на Волгу. Къ этому же времени здѣсь на протяженіи около 15 верстъ отъ устья Ветлуги до дер. Липовки организуются еще три поста.

Все послѣдніе посты передвижные, перемѣщаемые по мѣрѣ надобности къ тому или другому пункту, почему наличный составъ ихъ помѣщается на брандвахтахъ.

**Первый** постъ обыкновенно учреждается у самаго узкаго и извилистаго мѣста такъ называемаго „Липовскаго“ рукава.

Въ составъ этого поста входятъ: брандвахта, 2-хъ весельная лодка; при наличномъ составѣ изъ рулевого и гребца.

Задача-же-слѣдить за тѣмъ, чтобы плоты не останавливались на Липовскомъ ходѣ, не забивали его.

**Второй** постъ имѣетъ своею задачей выдачу ярлыковъ \*) и обыкновенно учреждается или у дер. „Сутырей“, (какъ было въ навигацію 1910 г.), или нѣсколько выше дер. Липовки у озера „Моршавинскаго“ (какъ было въ навигацію 1911 года).

Наличный составъ этого поста болѣе многочисленный: студентъ, рулевой и 4 гребца. Оборудование: брандвахта и 4-хъ весельная лодка.

Спеціальной задачей этого „поста по выдачѣ ярлыковъ“ является выдача на каждый изъ плотовъ-однорядковъ ярлыка, указывающаго сплавщикамъ, на какомъ именно участкѣ Козмодемьянскаго рейда ему ставиться. Кромѣ того постъ этотъ принимаетъ мѣры къ возстановленію порядка вообще; съ каковою цѣлью здѣсь имѣется небольшой барказъ „Гена“, арендованный за счетъ самихъ лѣсопромышленниковъ. Наемъ студента на „посту по выдачѣ ярлыковъ“ производится также лѣсопромышленниками за свой счетъ.

**Третій** постъ учреждается въ самомъ устьѣ Ветлуги; задачей его является устраненіе заминокъ плотовъ при выходѣ ихъ на Волгу. Въ составъ этого поста входятъ: рулевой, гребецъ, брандвахта и 2-хъ весельная лодка. Этимъ же постомъ на берегу устанавливается мачта для обозначенія времени, въ которое производится при помощи якорщиковъ вводка плотовъ-однорядковъ на Волгу. *Начало въ 3 часа утра*—обозначается поднятіемъ флага, *окончаніе въ 7 часовъ вечера*—обозначается опусканіемъ флага. Такимъ образомъ съ 7 ч. вечера и ночью выводка плотовъ-однорядковъ съ помощью якорщиковъ не производится; (однако плоты при помощи якорщиковъ можно вывести и

---

\*) Объ этихъ ярлыкахъ подробнѣе будетъ сказано ниже.



ночью, но въ порядкѣ экстраординарномъ, за двойную плату).

Справедливы возраженія относительно неиспользованія быть можетъ самыхъ лучшихъ („тихихъ“) часовъ для сплава. Правда, что эти часы должны бы быть непременно посвящены отдыху, но это вопросъ уже другого порядка... Съ точки же зрѣнія техники и успѣха сплава едва ли возможно не согласиться съ словамъ Инспектора Судоходства г. Кедрова, который считаетъ „большимъ тормозомъ въ дѣлѣ сплава установленіе (по обоюдному соглашенію артели Покровскихъ якорщиковъ \*) и лѣсопромышленниковъ владѣльцевъ плотовъ - однорядковъ) отдыха для артели именно съ 7 часовъ вечера до 3 ч. ночи. Это время обыкновенно самое тихое, самое подходящее для работы по крайней мѣрѣ, полагаетъ онъ, время съ 7 часовъ до 11 ч. вечера выкидывается совершенно непроизводительно. Плоты стоятъ въ устьѣ, скопляются, но выплывать не рѣшаются, т. к. на Волгѣ ихъ не встрѣтятъ якорщики, а если и встрѣтятъ, то за двойную плату \*\*).

Днемъ же въ указанные часы вѣтра бываютъ гораздо чаще и нерѣдко настолько сильны, что якорщики тоже принуждены не работать. Въ результатѣ теряется много полезнаго для сплава времени, использовавъ которое можно было бы предупредить образованіе многихъ заторовъ и тѣхъ убытковъ о которыхъ нерѣдко такъ сильно шумятъ лѣсопромышленники. Приведенныя слова рисуетъ своеобразными чертами взаимоотношеніе и участіе въ данномъ вопросѣ лѣсопромышленниковъ, якорщиковъ и судоходнаго надзора.

Вышеупомянутая мачта съ флагомъ ставится по инициативѣ лѣсопромышленниковъ. Рулевому поста ими же даются часы, по которымъ тотъ поднимаетъ при открытіи и спускаетъ флагъ при окончаніи, (закрытіи) сплава, что дѣлается также и во время шторменнаго вѣтра.

---

\*) Якорщики подхватываютъ и ставятъ плоты однорядки на указанный въ ярлыкѣ участокъ Козьмодемьянскаго рейда (о нихъ рѣчь будетъ ниже).

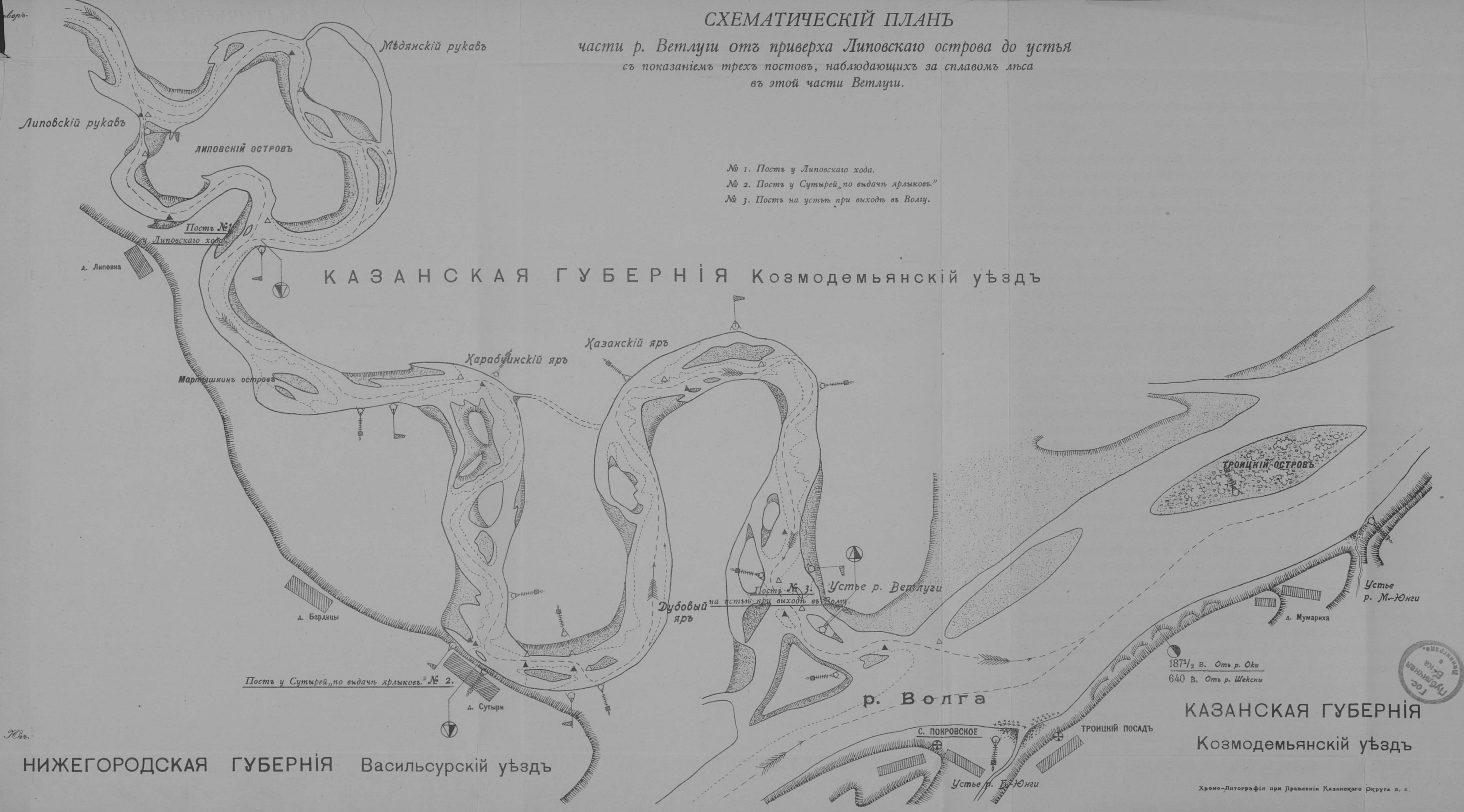
\*\*\*) См. отчетъ о сплавѣ на Велугѣ по 1 іюня 1911 г. И-ра Судоходства Г. Кедрова, стр. 8 и 9.

# СХЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАНЪ

части р. Ветлуги отъ приверха Липовскаго острова до устья съ показаніемъ трехъ постовъ, наблюдающихъ за сплавомъ мѣса въ этой части Ветлуги.

- № 1. Постъ у Липовскаго хода.
- № 2. Постъ у Сутырей, по выдачѣ ярлыковъ.
- № 3. Постъ на устьѣ при выходѣ въ Волгу.

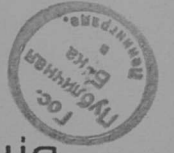
## КАЗАНСКАЯ ГУБЕРНІЯ Козмодемьянскій уѣздъ



## НИЖЕГОРОДСКАЯ ГУБЕРНІЯ Васильсурскій уѣздъ

## КАЗАНСКАЯ ГУБЕРНІЯ Козмодемьянскій уѣздъ

1874 1/2 в. Отъ р. Оки  
640 в. Отъ р. Шексны



Изъ названныхъ трехъ постовъ одинъ „постъ по выдачѣ арлыковъ“ функционируетъ 3 мѣсяца, остальные по два.

### „Липовка“

Прежде чѣмъ перейти къ постановкѣ плотовъ и сплаваемыхъ судовъ на Козмодемьянскомъ рейдѣ, умѣстно коснуться той особенно опасной для сплава части Ветлуги, которую однимъ изъ членовъ судоходнаго надзора довольно мѣтко назвалъ „Заставой“ для сплаваемого каравана \*). Мѣсто это находится верстахъ въ 15-ти выше устья Ветлуги и называется „Липовка“. Въ этомъ мѣстѣ Ветлуга развѣтвляется вокругъ Липовскаго острова на два рукава, длиною каждый до 3—4 верствъ. Далѣе оба рукава сливаются въ одинъ — и въ такомъ видѣ Ветлуга доходитъ уже почти до устья. Последнее развѣтвляется также на 2 рукава. Одинъ ходъ „Липовки“ называется „Липовскій проносъ“; онъ болѣе глубокой, но узкой и очень кривой.

Ширина этого хода настолько незначительна, что встрѣчнымъ судамъ расходиться, или попутнымъ оплывать другъ друга въ немъ невозможно.

Другой ходъ такъ называемый „Мѣдянскій“ — нѣсколько шире, но за то и мельче.

Оба хода имѣютъ своеобразныя капризныя теченія, а въ Липовскомъ еще и сильнѣйшая суводь, бросающая суда и плоты отъ одного берега къ другому, вѣдствие чего рѣдкое судно даже при соблюденіи всей осмотрительности не попадаетъ на мель, песокъ или не прижимается теченіемъ къ яру.

Попастъ сплаваемому судну именно въ желаемый, а не другой рукавъ, задача далеко не легкая, т. к. сплошь и рядомъ случается, что лоцманъ, желая пройти въ одинъ рукавъ, по прихоти теченія попадаетъ въ другой и притомъ очень часто въ рискованномъ положеніи, напр., какъ-нибудь развернувшись на низъ носомъ и имѣя якоря и лотъ уже впереди судна въ спутанномъ видѣ. Въ этомъ случаѣ для того, чтобы стать „по дѣлу“, т. е. кверху

\*) См. Отчетъ о сплавѣ на Ветлугѣ по 1 июня 1911 года Начальника постовъ Мазуревича, полулистъ 2.

носомъ, приходится тратить иногда болѣе сутокъ \*). И такое явленіе съ тяжелыми громадными бѣянами и баржами у Липовки явленіе далеко не единичное, скорѣе наоборотъ. Разумѣется, это не можетъ отражаться на сплавѣ иначе какъ отрицательно.

Оба рукава причиняютъ столько непріятностей сплавному каравану, что каждый лоцманъ не даромъ боится именно этого мѣста.

Дѣйствительно, почти со всякимъ судномъ здѣсь что-нибудь да случится: то сломается руль, то самое судно бросить на приверхъ Липовскаго острова; то якоря съ лотами перепутаются, то, не смотря на полную отдачу всѣхъ якорьевъ и лотовъ, судно неудержимо тащить теченіемъ на другія суда или на яръ. Въ результатѣ—поломки, аваріи въ разной степени, а нерѣдко и окончательная гибель судна \*\*). Неудивительно, что при такихъ обстоятельствахъ „Липовкой“ сплываютъ очень медленно и осторожно \*\*\*). Если же случится остановка на мели, то даже при самой напряженной работѣ судну удастся выйти изъ рукава только черезъ нѣсколько сутокъ; остальной караванъ въ этихъ случаяхъ долженъ ждать, т. к. обходъ, ставшаго на мель судна, въ этомъ мѣстѣ невозможенъ.

Однако нельзя не поставить въ вину самимъ лѣсопромышленникамъ и не отнести на ихъ счетъ значительную часть аварій и задержекъ въ сплавѣ, вслѣдствіе недостаточности какъ оборудованія судовъ, такъ и численности команды.

И, конечно, правъ Нач. постовъ г. Мазуревичъ, говоря: „если бы суда и плоты были оборудованы снастями, якорями и лотами по крѣпости и вѣсу соотвѣтственными (sic) силѣ теченія, тогда аварій куда бы меньше было \*\*\*\*)“.

\*) Такъ случилось напр., въ 1-ю половину навигаціи 1911 г. съ бѣяной № 1-й Велгужской вотчины, (ibid, 2 полулистъ на оборотѣ).

\*\*) Крупная аварія была въ нынѣшнемъ году 7 мая съ бѣяной Зеленова: увлекаемая теченіемъ и ударившаяся объяръ, она нѣсколько ниже затоула (ibidem, полулистъ 2 на оборотѣ и 3).

\*\*\*) Суда иногда спускаютъ, придерживая травками поданными на берегъ.

\*\*\*\*) ibidem, 4 полулистъ на оборотѣ.



Точно также значительное число аварий, безъ сомнѣнія, могло быть предотвращено при усиленномъ комплектѣ команды, ибо въ дѣйствительности, контингентъ служащихъ нерѣдко бываетъ даже и при проходѣ „Липовкой“ не только усиленнымъ, но совершенно недостаточнымъ.

Только при благоприятныхъ условіяхъ въ отношеніи оборудованія и штата возможно—такъ сказать—обезвредить, сдѣлать неопаснымъ теченіе у Липовскаго проноса.

Въ справедливости сказаннаго дѣйствительность убѣждала лѣсопромышленниковъ не разъ самыми наглядными иллюстраціями въ видѣ значительныхъ аварий.

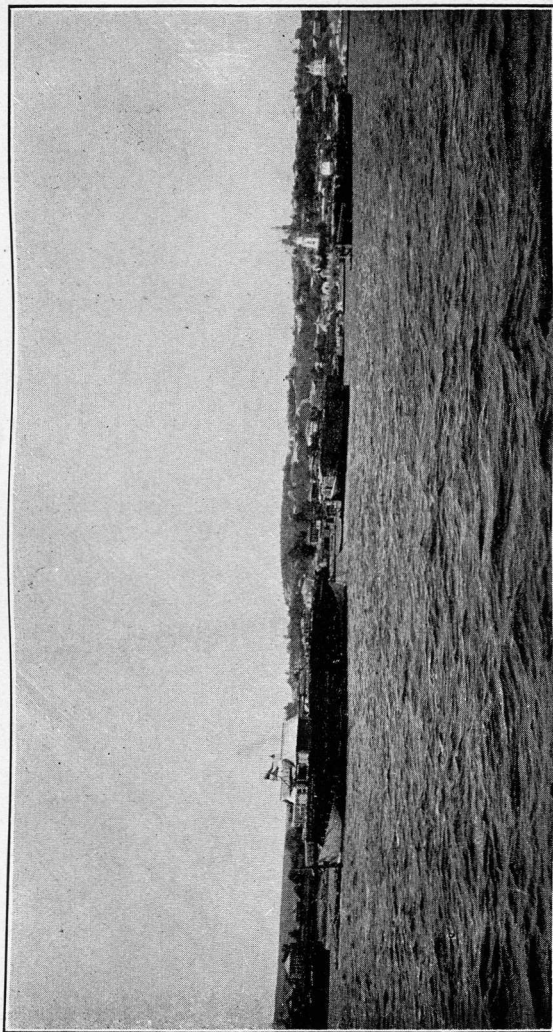
Лица, занимающіяся сплавомъ сами, наконецъ, пришли къ выводу о необходимости улучшенія оборудованія. По словамъ г. Мазуревича, они „поговаривали нанять человекъ 50 народа и арендовать достаточный запасъ снасти, съ тѣмъ, чтобы дать возможность проходить судамъ и плотамъ Липовскимъ ходомъ безъ задержки \*) (и быстрѣе)“.

Но—какъ это нерѣдко у насъ бываетъ—далѣе разговоръ эти благія пожеланія не двинулись и каждый продолжалъ сплавъ въ надеждѣ, что его именно судно или плотъ пройдетъ роковое мѣсто благополучно. Когда же аварія случалась, то поневолѣ приходилось тратиться на наемъ добавочныхъ людей и припасовъ и притомъ тратиться уже въ довольно значительныхъ иногда размѣрахъ.

За тотъ періодъ времени, когда суда и плоты доплывутъ до Липовки и съ трудомъ минуютъ, наконецъ, и эту „заставу“—вода уже спадетъ настолько, что затрудненія для сплава не закончатся прохождениемъ Липовки.

Такъ „*Карабчинскій*“ *перекатъ*, лежащій въ нѣсколькихъ верстахъ ниже Липовки, обыкновенно доставляетъ лоцманамъ тоже не мало хлопотъ. Послѣдніе грузовые плоты, здѣсь вслѣдствіе мелководья, обыкновенно приходится паузить, а судоходному надзору энергично бороться съ заторами и заминками. Если же предупредить образо-

\*) Loco cit.



Козьмодемьянскій рейдъ весной.

ваніе затора на Карабчинскомъ перекатѣ не удастся, то,— какъ практиковалось въ текущую навигацію,— объ этомъ дается знать на вышележащій (у Моршавинскаго озера) постъ. Послѣдній при помощи барказа „Гена“ и извѣщаль о происшедшемъ заторѣ, а также и о томъ, что дальше плыть нельзя и что нужно „хвататься“, т. е. чалиться за берегъ и ожидать когда образовавшійся ниже заторъ разберется чинами судоходнаго надзора, когда путь будетъ свободенъ.

Ограничивая на этомъ обзоръ о сплавлѣ на Ветлугѣ, „Козьмодемьянскій рейдъ“, переходимъ къ *Козьмодемьянскому рейду* на Волгѣ, гдѣ „Козьмодемьянскій рейдъ“ останавливаются сплывшіе изъ Ветлуги суда и плоты.

Весною ко времени выхода первыхъ сплавныхъ судовъ на Козьмодемьянскомъ рейдѣ ставится на лодкахъ нѣсколько бѣлыхъ и красныхъ бакеновъ такимъ образомъ, что образуются линіи, которыя и служатъ границами постановки судовъ и плотовъ,—постановки такимъ образомъ, чтобы оставить фарватеръ Волги свободнымъ.

Сплавливаемые съ Ветлуги суда и плоты-грузовики останавливаются въ Козьмодемьянскѣ на короткое время для расчета однихъ рабочихъ и найма другихъ, для закупки харчей и проч., послѣ чего они сейчасъ же и уплываютъ дальше.

Плоты же однорядки останавливаются въ Козьмодемьянскѣ въ значительномъ количествѣ и на болѣе долгое время для продажи лѣса на мѣстной лѣсной ярмаркѣ.

Разстановка этихъ плотовъ-однорядковъ на Козьмодемьянскомъ рейдѣ и является здѣсь самой серьезной задачей судоходнаго надзора, потому что свободный проходъ Волжскихъ пароходовъ и каравана стоятъ въ прямой зависимости отъ удовлетворительной или нѣтъ разстановки, именно, этихъ плотовъ-однорядковъ. Къ приходу ихъ на Козьмодемьянскомъ рейдѣ учреждаются три поста. Къ этому же времени выходитъ сюда изъ Ветлуги и Начальникъ постовъ съ барказомъ.

Въ составъ *перваго* поста, учреждаемаго *выше* Козьмодемьянскихъ пристаней входятъ: рулевой и 2 гребца; имъ дается брандвахта и 4-хъ-весельная лодка.

Въ составъ *второго* поста у пристаней входятъ: рулевой и 4 гребца. Оборудование этого поста заключается въ завознѣ съ якоремъ и снастью; и, наконецъ, въ составъ *третьяго* поста, учреждаемаго *ниже* Козьмодемьянскихъ пристаней, входятъ: рулевой и гребецъ; имъ дается землянка и лодка. Всѣ 3 поста функционируютъ въ теченіи 3-хъ мѣсяцевъ и находятся въ непосредственномъ завѣдываніи Начальника постовъ.

Лишь только главные массы \*) плотовъ-однорядковъ выйдутъ изъ Ветлуги, Начальникъ постовъ долженъ безпрестанно рейсировать по Козьмодемьянскому рейду и слѣдить за постановкой плотовъ-однорядковъ на указанныхъ въ выданномъ ярлыкѣ мѣстахъ. Если же плотъ всталъ не на мѣстѣ или загородилъ фарватеръ и не исполняетъ требованія судоходнаго надзора (стать на мѣсто) то послѣдній даетъ приказаніе казенной якорной лодкѣ убрать его силою и поставить ниже всего каравана. Только такими рѣшительными мѣрами судоходному надзору удается неизбѣжныя при массовомъ движеніи плотовъ заминки и загоразиваніе Волжскаго фарватера устранять въ короткое время въ какія-нибудь  $1/4$ — $1/2$  часа. Однако такой порядокъ является ненормальнымъ и нежелательнымъ... Но объ этомъ ниже.

Плотъ-однорядокъ тотчасъ же по выходѣ въ Волгу подхватывается очередной якорной лодкой (частныхъ владѣльцевъ, якорщиковъ „Покровской“ артели), которая и гонитъ этотъ плотъ до намѣченнаго участка.

Такихъ лодокъ въ устьѣ Ветлуги по словамъ Начальника постовъ г. Мазуревича въ навигацію 1910 г. было до 200—300 штукъ \*\*), въ навигацію же 1911 года ихъ насчитывалось уже значительно болѣе—до 400 штукъ. Оборудование каждой такой якорной лодки состоитъ: изъ якоря, мочальной снасти при 4-хъ гребцахъ и рулевомъ.

Совокупность владѣльцевъ всѣхъ этихъ лодокъ составляетъ *Покровскую трудовую артель*, заключающую договоръ

\*) Главная масса плотовъ выплываетъ въ періодъ двухъ-трехъ недѣль; въ меньшемъ же количествѣ плоты плывутъ все лѣто.

\*\*) См. его „Обзоръ“, полулистъ 7.



съ лѣсопромышленниками на сгонку плотовъ отъ устья Ветлуги до указанныхъ участковъ Козьмодемьянскаго рейда.

Плата за эту сгонку различна и поставлена въ зависимость отъ мѣста постановки плота: чѣмъ ниже по теченію участокъ, тѣмъ она выше.

Такихъ участковъ 11: *по горной сторонѣ*: 1) отъ устья р. Ветлуги къ дерев. Мумарихѣ не ниже р. Малой Юнги, 2) ниже р. Малой Юнги до пароходныхъ пристаней, 3) отъ пароходныхъ пристаней до первыхъ кустовъ, 4) отъ кустовъ до Сѣнной пристани, 5) отъ Сѣнной пристани въ Воложку, 6) отъ Воложки до Батыгинскаго затона; *по луговой сторонѣ*: 1) противъ Мумарихи къ песку, 2) отъ песка до перевоза, 3) отъ перевоза до дер. Рутки, противъ кустовъ, 4) отъ этой мѣстности до Руткинскаго затона и 5) въ Руткинскій затонъ.

Плата за постановку на мѣсто колеблется отъ 8 руб. за самый верхній участокъ, затѣмъ, послѣдовательно увеличиваясь до 9, 10, 11, 12, 14 руб., достигаетъ 17 руб. за самый низшій участокъ.

Разстановка плотовъ регулируется такимъ образомъ: въ случаѣ заполнения какого-либо изъ участковъ плотами, судоходной надзоръ даетъ знать объ этомъ на Ветлужскій постъ „по выдачѣ ярлыковъ“, который и прекращаетъ выдачу послѣднихъ на этотъ участокъ. Беспорядковъ же при постановкѣ плотовъ-однорядковъ на Козьмодемьянскомъ рейдѣ бываетъ достаточно: каждому хотѣлось бы стать на участкѣ не на томъ, который указанъ ему въ выданномъ ярлыкѣ, а на болѣе для него удобномъ, каковыми считаются ближайшіе къ устью Ветлуги и болѣе дешевые участки.

Затѣмъ если плотъ становится и на указанномъ участкѣ, то все же старается стать у самой границы его по линіи бакеновъ, какъ можно ближе къ выходу на фарватерьъ. Въ результатъ нерѣдко въ такихъ случаяхъ возникаютъ затрудненія по дальнѣйшей постановкѣ плотовъ на данномъ участкѣ и значительная часть участка остается неиспользованной; въ результатъ судоходному надзору приходится выслушивать перекоры сгонщиковъ и владѣльцевъ

# ПЛАНЪ

части р. Воли отъ устья р. Ветлуги до Руткинскаго залива

съ показаніемъ глазомѣрно распределенія участковъ, на которыхъ ставятся выплывшіе изъ Ветлуги плоты—однорядки, согласно выданныхъ ярлыковъ, а равно и съ нанесеніемъ обстановки въ періодъ: вторая половина Мая—первая половина Юня 1910 г.

## УЧАСТКИ СТОЯНКИ ПЛОТОВЪ—ОДНОРЯДКОВЪ:

По юрной сторонѣ:

- № 1. Отъ устья р. Ветлуги къ д. Мумарихѣ до р. М. Юни.
- № 2. Ниже р. М.-Юни до пароходныхъ пристаней.
- № 3. Отъ пароходныхъ пристаней до первыхъ кустовъ.
- № 4. Отъ кустовъ до Сѣнной пристани.
- № 5. Отъ Сѣнной пристани въ Козмодемьянскую воложку.
- № 6. Отъ Козмодемьянской воложки до Батыннскаго залива.

По луговой сторонѣ:

- № 1. Противъ д. Мумарихи къ песку.
- № 2. Отъ песка до перевоза.
- № 3. Отъ перевоза до д. Рутки.
- № 4. Отъ этой мѣстности до Руткинскаго залива.
- № 5. Въ Руткинскій заливъ.

НИЖЕГОРОДСКАЯ ГУБ. Васильсурск у.

## КАЗАНСКАЯ ГУБЕРНІЯ Козмодемьянскій уѣздъ

Граница губерній

Устье р. Ветлуги

№ 1.

ТРОИЦКІЙ ОСТРОВЪ

№ 1.

187 $\frac{1}{2}$  в. Отъ р. Оки  
640 в. Отъ р. Шексы

Устье р. М.-Юни

С. МАЗА-ЮНГА

С. ВОСКРЕСНОЕ

ТРОИЦКІЙ ПОСАДЪ

Устье р. Б.-Юни

Нижегородскій инспекціонный участокъ

Казанскій инспекціонн. участокъ

С. КОРОТНИ

Старое устье р. Рутки

рѣка Рутка

Руткинскій зат.

А. Рутка

№ 4.

№ 5.

Руткинскій песокъ

поставлены на глубокомъ мѣстѣ для разст. каравана

№ 3.

у Сплавной постѣ

№ 4.

Кусты

Сѣнная пристань

197 $\frac{1}{2}$  в.  
650 в.

Граница инспекціонн. участка

Нижегородскій инспекціонный участокъ

Казанскій инспекціонн. участокъ

Меженія пристани:

- 1, О-ва Русь
- 2, Кавказъ и Меркурій
- 3, Самолетъ
- 4, М. К. Кашиной
- 5, Фр. Каменскихъ и И. Любимова
- 6, О-ва по Волгѣ
- 7, И. К. Савина
- 8, Деревозъ

КАЗАНСКАЯ ГУБЕРНІЯ

Козмодемьянскій уѣздъ

Масштабъ 1 верста въ 0.01 саж.  
саж. 500 0 1 2 3 версты

плотовъ, а иногда,—какъ было выше уже сказано,—дѣло не обходится и безъ примѣненія принудительныхъ мѣръ въ видѣ отвода плота якорной лодкой или барказомъ на надлежащее мѣсто участка.

Подобное положеніе дѣла вызываетъ вопросъ юридическаго характера.

Приблизительная формулировка этого вопроса могла бы быть сведена къ слѣдующему: не должна-ли лежать обязанность правильной постановки плотовъ на указанныхъ мѣстахъ исключительно на самихъ лѣсопромышленникахъ и главное нормально-ли требовать отъ судоходнаго надзора, чтобы онъ вмѣсто самихъ хозяевъ или ихъ довѣренныхъ—занимался постановкою каждого плота на указанное мѣсто и за счетъ казны?

Если учесть тотъ моментъ, что при существующемъ порядкѣ судоходной надзоръ въ сущности обращается какъ-бы въ бесплатныхъ приказчиковъ лѣсопромышленниковъ, то въ отвѣтъ едва-ли возможны особенныя сомнѣнія: обязанность правильной разстановки лежитъ на самихъ лѣсопромышленникахъ и за ихъ счетъ; роль же судоходнаго надзора должна быть чисто административно-наблюдательная.

Для того, чтобы перейти къ изложенію тѣхъ *ria desideria*, осуществленіе которыхъ могло бы поднять дѣло сплава на р. Ветлугѣ на надлежащую высоту, умѣстно коснуться хотя бы въ самыхъ существеннѣйшихъ чертахъ главнѣйшихъ изъ недостатковъ и золъ Ветлужскаго сплава.

Прежде всего чины судоходнаго надзора единодушно свидѣтельствуютъ о совершенной недостаточности и дурномъ качествѣ снастей и учалки для сплава даже у богатыхъ лѣсопромышленниковъ \*). Самымъ же главнымъ недостаткомъ надо считать отсутствіе общей организаціи и солидарности лѣсопромышленниковъ. Разбившись на корпораціи судовладѣльцевъ: бѣлянщиковъ, баржевиковъ и плотовладѣльцевъ-грузовиковъ и однорядчиковъ, говоритъ Инспекторъ Судоходства г. Кедровъ, „ни одна изъ отдѣльныхъ

Главнѣйшіе  
недостатки  
сплава на р.  
Ветлугѣ и мѣры  
улучшенія.

\*) Ср. напр., „Отчетъ“ г. Кедрова, стр. 9.

отраслей не хочет знать нужды другой и взаимно помогать другъ другу и даже среди отдѣльныхъ отраслей сплава нѣтъ прочныхъ началъ и желанія организовать возможную помощь и улучшение дѣлу“ \*).

Лишь организація однорядчиковъ можетъ явиться въ этомъ отношеніи до нѣкоторой степени исключеніемъ: она имѣетъ свой небольшой капиталъ съ цѣлью оказанія взаимопомощи (на эти средства арендуется барказъ „Гена“ для развѣздовъ студента, входящаго въ число служащихъ поста „по выдачѣ ярлыковъ“ равно и наемъ самого студента). Другимъ важнымъ учрежденіемъ, служащимъ сплаву плотовъ-однорядковъ, является артель Покровскихъ якорщиковъ.

Косность, общая некультурность сплавщиковъ, довѣрен-ныхъ лѣсопромышленниковъ и даже нѣкоторыхъ изъ послѣднихъ деморализуютъ и терроризируютъ сплошь и рядомъ и вполне доброкачественные элементы предпринимателей и стонщиковъ.

Всѣ вышеуказанные дефекты крайне вредны для сплава, въ особенности благодаря отсутствію достаточной регламентаціи и сколько-нибудь энергичной санкціи за нарушенія правилъ сплава. Параллельно этому слѣдуетъ поставить *недостаточность судоходнаго надзора вообще и средствъ возможно быстрого передвиженія въ частности.*

По этому поводу раздаются частыя жалобы лѣсопромышленниковъ, переходяція въ критическихъ случаяхъ спада воды, или аваріяхъ въ отчаянные вопли (такова, напр., телеграмма ихъ на имя Начальника Округа отъ 13-го мая 1911 года).

Тоже отмѣчается и въ рядѣ другихъ телеграммъ лѣсопромышленниковъ, (таковы, напримѣръ, телеграммы ихъ отъ 14 мая и 18 мая 1911 г).

Этими вопросами озабочены и принимаютъ всѣ зависяція мѣры и, прикосновенные къ сплаву на Ветлугѣ, чины Казанскаго Округа включительно до Начальника Округа \*\*).

\*) См. его „Отчетъ“.

\*\*) Инженера Н. Н. Бехтерева.

Послѣдній въ минувшую навигацію, лично побывавъ у устья Ветлуги, принужденъ былъ констатировать недостатокъ средствъ передвиженія и несоотвѣтствіе ихъ потребностямъ дѣла. Въ виду этого онъ возбудилъ ходатайство о барказѣ. „Двадцать пятого мая“, телеграфируетъ онъ въ Управление Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ, „я лично былъ у устьевой части Ветлуги, осматривалъ засѣвшіе плоты, имѣлъ совѣщаніе съ владѣльцами плотовъ и распорядился усиленіемъ судоходнаго надзора: дополнительнымъ временнымъ судоходнымъ надзирателемъ, разрѣшеніемъ лодокъ для развѣздовъ и командированіемъ Дизель-мотора номеръ первый. При этомъ считаю необходимымъ доложить, что унущеній со стороны судоходнаго надзора не видѣлъ и *принужденъ былъ констатировать недостатокъ средствъ передвиженія и несоотвѣтствіе ихъ потребностямъ дѣла.* Положеніе надзора, подтвердившееся въ настоящее время, докладывалось Управленію 13-го іюня 1910 года (рапортъ 9956) и испрашивалась аренда мелко-сидящаго барказа специально для этой цѣли, но ассигнованія инсп. аренд. не послѣдовало. Къ быстрой разборкѣ и выплавкѣ грузовыхъ плотовъ встрѣчаются серьезныя затрудненія и *со стороны Округа необходимо главнымъ образомъ снабженіе судоходнаго надзора достаточными средствами передвиженія, въ силу этого считаю и въ настоящее время самымъ важнымъ и полезнымъ для дѣла аренду спеціального барказа, который потребуетъ и для передвиженія чиновъ общей полиціи, сношеніе объ усиленіи которой уже сдѣлано“ \**).

Та же нужда въ усиленіи средствъ передвиженія видна и въ заявленіи другихъ чиновъ Округа. Такъ Окружный Инспекторъ \*\*) отъ 9 іюня 1911 г. телеграфировалъ: „образование затора можно устранить только непрерывнымъ рейсированіемъ хотя бы одного барказа, безъ чего судоходный надзоръ безсиленъ“.

Устраненіе недостатковъ въ личномъ составѣ судоходнаго надзора и средствахъ передвиженія предпринимается

\*) См. телеграмму Начальника Округа отъ 25 мая 1911 г. за № 1239/258.

\*\*) Инженеръ В. А. Нефедьевъ.

по мѣрѣ необходимости и возможности, такъ—за послѣднія навигаціи судоходный надзоръ увеличенъ на одного судоходнаго надзирателя и, взамѣнъ барказа „№ 26“, данъ болѣе мелко сидящій Дизель-моторъ „№ 1“.

Съ большими треніями устраняются дефекты, лежащіе въ организаціи лѣсопромышленниковъ и сгонщиковъ. Но и здѣсь при дѣятельномъ вмѣшательствѣ чиновъ Округа во главѣ съ Начальникомъ Округа, Окружного и Участковаго Инспекторовъ Судоходства кое-кто осуществляется. Мѣрами, дающими въ данномъ случаѣ значительные результаты, являются *частныя совѣщанія лѣсопромышленниковъ съ чинами судоходнаго надзора*, устраиваемыя по инициативѣ послѣднихъ. Напримѣръ, совѣщаніе Начальника Округа въ концѣ мая этого года и Окружного Инспектора во 2-й половинѣ іюня этого же года.

Частныя совѣщанія съ лѣсопромышленниками устраиваются или періодически для выработки, напримѣръ, правилъ сплава (таково совѣщаніе 1901 г. \*), или же совѣщанія эти собираются въ порядкѣ экстраординарномъ благодаря заторамъ, заминкамъ, аваріямъ и проч.

Въ этомъ послѣднемъ отношеніи заслуживаетъ вниманія совѣщаніе, устроенное по инициативѣ и подъ предѣтельствомъ Окружного Инспектора (Инженера В. А. Неведьева) 19 іюня с. г. въ г. Козьмодемьянскѣ послѣ крупной аваріи съ плотами, причиненной штормомъ въ ночь на 17 іюня сего года.

Въ виду значительности для исторіи сплава даннаго событія и результатовъ совѣщанія—умѣстно остановиться на томъ и другомъ нѣсколько подробнѣе. Катастрофу,

---

\*) См. дѣло Судоходнаго Отдѣленія Правленія Казанскаго Округа путей сообщенія 1901 г. № 27.

Проектъ правилъ, составленныхъ этимъ совѣщаніемъ, рассмотрѣнный и исправленный позднѣе въ комиссіи при Правленіи Казанскаго Округа путей сообщенія и разосланный на заключеніе губернаторовъ и Земствъ подлежащихъ губерній и другихъ прикосновенныхъ установленій и лицъ, былъ утвержденъ 23 февраля 1903 г. (См. Собраніе Узак. и Распоряж. Пр-ва 1903 г. № 39 и дѣло Судоход. Отдѣл. 1901 г., № 109. Правила эти были впоследствии измѣнены (См. дѣло № 149 Судоходнаго Отдѣленія 1904 года).

Правила помѣщены ниже въ „Приложеніяхъ“.

вызванную штормомъ, Окружный Инспекторъ изображаетъ живыми штрихами: „Какъ и всегда бываетъ въ подобныхъ случаяхъ, подъ дѣйствіемъ сильнаго вѣтра первые плоты, будучи сорваны съ якорей, наваливались на нижестоящіе, такъ что послѣдніе подвергались такимъ образомъ п громадному напору вѣтра и давленію наплывшихъ на нихъ плотовъ, вслѣдствіе чего ихъ тащило съ якорьями; при чемъ якорья путались, цѣплялись другъ за друга и за снасти другихъ якорьевъ, рвали послѣднія. Лишившіеся якорьевъ плоты, гонимые теченіемъ и попутнымъ штормомъ, съ силой ударялись о встрѣченные по пути, захватывали и ихъ и такимъ образомъ масса сорванныхъ плотовъ все увеличивалась и увеличивалась. Въ общемъ картина бѣдствія, причиненнаго штормомъ, во многомъ напоминала картину пожара крытой соломой лачуги, осыпаемой приносимыми вѣтромъ искрами. Разобраться, отъ одной, или десятка одновременно попавшихъ искръ вспыхнулъ пожаръ и какъ онъ развивался отъ слѣдующихъ искръ—невозможно. Также невозможно возстановить полностью и картину аварии, бывшей въ ночь на 17 іюня, тѣмъ болѣе, что штормъ налетѣлъ съ такой неожиданностью и силой, что бывшіе на плотяхъ люди вынуждены были озаботиться спасеніемъ не только своихъ плотовъ, но и жизни. Въ результатѣ шторма—около 500 (болѣе или менѣе) сорванныхъ плотовъ и до 400 утраченныхъ якорьевъ. Слѣдуетъ при этомъ замѣтить, что аварию потерпѣли преимущественно плоты стоявшіе на стрелнѣ, такъ какъ стоявшіе ближе къ берегу въ тиховодѣ остались невредимы. Точную цифру сорванныхъ и унесенныхъ плотовъ и утерянныхъ якорьевъ лѣсопромышленники установить не могутъ. Равнымъ образомъ положительно не установлено до сего времени, были-ли погибшіе при аварии люди; но есть полное основаніе опасаться, что были“ \*).

Совѣщаніе констатировало фактъ безпорядочной „хаотической“ разстановки плотовъ на Козьмодемьянскомъ

---

\*) См. Рапортъ Окружн. Инспектора Судоходства Начальнику Округа отъ 27 іюня 1911 г., № 63

рейдѣ. При этомъ было установлено, что ближайшими причинами, создающими подобное положеніе дѣла являются слѣдующія: А) Раннее закрытіе (въ 7 часовъ вечера) выводки плотовъ изъ устья Ветлуги въ Волгу, благодаря чему, — какъ было сказано и выше, — пропадаетъ лучшее („тихое“) время по меньшей мѣрѣ съ 7 до 11 час. вечера. Контрактъ, заключенный лѣсопромышленниками съ Покровской артелью якорщиковъ, по которому хватка плотовъ послѣ 7 часовъ вечера оплачивается двойной платой, является неудачнымъ—ибо, благодаря этому условію, сгонщики, подойдя къ устью Ветлуги, не идутъ послѣ 7 час. вечера, а обыкновенно выжидаютъ утра; но тогда уже массами выходятъ изъ устья. При этомъ скопленію способствуютъ—въ особенности весною—вѣтра, дующіе въ это время въ теченіе большей части дня и затрудняющіе выходъ плотовъ въ Волгу. Вѣтеръ обыкновенно стихаетъ къ вечеру, но въ это время сплавъ считается уже закрытымъ.

Такимъ образомъ сгонщикамъ приходится стоять днями изъ-за вѣтра и не пользоваться и вечерами, хотя обстоятельства сплаву въ это время и благопріятствуютъ обыкновенно.

В) Также неблагоприятнымъ обстоятельствомъ является, несомнѣнно, недостаточно точное указаніе мѣста на участкѣ Козьмодемьянскаго рейда, гдѣ долженъ быть поставленъ плотъ, и малая отвѣтственность или даже отсутствіе ея за то, что якорщики, желая работать какъ можно менѣе, ставятъ плоты какъ можно ближе къ стрежню, къ самымъ бакенамъ и такимъ образомъ заставляютъ весь участокъ, благодаря чему пространство между поставленными плотами и берегомъ очень значительныхъ размѣровъ остается совершенно не использованнымъ.

С) Къ числу вредныхъ обстоятельствъ нельзя не отнести установившійся обычай, благодаря которому якорщики, выведя плотъ на Волгу на своемъ рисковомъ якорѣ, только потомъ уже отправляются къ плотовладѣльцу за якоремъ, на которомъ плотъ и ставится.

„Желаніе возможно болѣе сократить вызываемую этимъ непроизводительную потерю времени, по словамъ председа-



теля совѣщанія \*), заставляетъ якоршиковъ, — которые должны ставить плоты противъ или ниже Козьмодемьянска, — подрыскивать возможно ближе къ послѣднему и бросать свои плоты на фарватеръ, стѣсняя или же дѣлая невозможнымъ подходъ пароходовъ къ пристанямъ, или затрудняя движеніе судовъ по транзитному ходу.

Такъ какъ по указанной выше причинѣ плоты выходятъ на Волгу изъ устья Ветлуги массами, то массами же плотовъ загромождается и фарватеръ, вслѣдствіе чего все вниманіе, всѣ силы (свои) судоходный надзоръ, по необходимости, вынужденъ направлять лишь на предупрежденіе и устраненіе загроможденія судового хода.

Со своей стороны и массовый выходъ плотовъ изъ устья Ветлуги, въ связи съ отсутствіемъ строго опредѣленнаго для каждаго плота мѣста постановки и отсутствіе какого-либо наблюденія со стороны плотовладѣльцевъ за правильностью постановки, принадлежащихъ имъ плотовъ, ставятъ надзоръ въ весьма тяжелое положеніе "... Ставятъ — какъ и выше уже было сказано — въ положеніе какъ-бы бесплатныхъ приказчиковъ лѣсопромышленниковъ, вмѣсто того, чтобы быть только наблюдающими за точною постановкою плотовъ на точно указанныхъ мѣстахъ, за тѣмъ, чтобы поставленные плоты не препятствовали постановкѣ слѣдующихъ плотовъ.

При чемъ судоходному надзору, разумѣется, легче имѣть дѣло съ небольшимъ числомъ лѣсопромышленниковъ или ихъ довѣренныхъ, чѣмъ слѣдить за сотнями якоршиковъ, а иногда въ сущности и работать за нихъ.

При такихъ обстоятельствахъ судоходному надзору подъ силу развѣ только возможное поддержаніе судового хода на Волгѣ; упорядочить же разстановку плотовъ на Козьмодемьянскомъ рейдѣ онъ безсиленъ и для достиженія въ будущемъ порядка разстановки плотовъ необходимы, по мнѣнію совѣщанія, нижеслѣдующія сдѣланныя имъ постановленія:

---

\*) См. протоколъ этого совѣщанія (Дѣло Судох. Отдѣленія 1911 г. № 38).

1) Измѣнить контрактъ съ якорщиками въ томъ смыслѣ, чтобы никакой разницы платы за хватку плотовъ днемъ и ночью не было.

2) Обязать якорщиковъ хватать плоты, выходящiе изъ Ветлуги ночью, съ тѣмъ, чтобы въ томъ случаѣ, когда за темнотою ночи постановка на мѣста будетъ затруднительна, оставлять ихъ прихваченными въ назначенномъ для того мѣстѣ до разсвѣта.

3) Запасы якоревъ для постановки плотовъ имѣть въ Устьѣ рѣки Ветлуги.

4) Разбить берега у которыхъ ставятся плоты на участки, отмѣтивъ ихъ постоянными знаками (створами) и опредѣлить число плотовъ, которые должны ставиться на каждый участокъ. Какъ участки, такъ и мѣста для постановки плотовъ на каждомъ изъ нихъ, должны быть занумерованы.

5) Всѣ якорщики должны быть зарегистрированы, а принадлежащiя имъ лодки, отмѣчены по обѣимъ сторонамъ носа номерами, соответствующими номеру подъ которымъ якорщикъ числится по списку. Работа якорщиковъ на лодкахъ, не имѣющихъ номера, должна быть запрещена.

6) Плотовладѣльцамъ должно быть предоставлено для наблюденiя за якорщиками назначать уполномоченныхъ, количество которыхъ должно устанавливаться по соглашенiю съ мѣстнымъ Инспекторомъ Судоходства. Въ уполномоченнымъ долженъ обращаться судоходный надзоръ со всеми требованiями, относящимися къ порядку разстановки плотовъ.

7) Распредѣленiе участковъ и опредѣленiе количества плотовъ, подлежащихъ постановкѣ на каждый изъ нихъ, а также порядокъ, въ какомъ должны заполняться отведенныя для постановки плотовъ мѣста, долженъ устанавливаться совѣщанiемъ лѣсопромышленниковъ подъ предсѣдательствомъ мѣстнаго Инспектора судоходства“ \*).

---

\*) „См. протоколъ частнаго совѣщанiя съ г.г. лѣсопромышленниками 19 iюня 1911 г. въ г. Козьмодемьянскѣ“, (Дѣло Судох. Отд. 1911 г. № 38).

Далѣ совѣщаніе признало цѣлесообразнымъ подобныя совѣщанія дѣлать періодически (п. 8).

Равнымъ образомъ было постановлено: „просить Начальника Казанскаго Округа путей сообщенія сдѣлать по возможности въ этомъ же году распоряженіе произвести съемку рѣки Волги въ предѣлахъ постановки плотовъ, т. е. отъ устья Ветлуги до Сухой Воложки и послѣдней до Батыгинскаго затона, чтобы имѣть возможность на предстоящемъ Общимъ Совѣщаніи лѣсопромышленниковъ, основываясь на планѣ мѣстности, намѣтить желательное раздѣленіе береговой полосы на участкѣ, мѣста для постановки бѣлянь, баржей, грузовыхъ и однорядныхъ плотовъ и обсудить детально вопросы о порядкѣ ихъ разстановки“ \*).

Этотъ порядокъ разстановки плотовъ, выработанный на предыдущемъ совѣщаніи, рѣшено, въ случаѣ надобности, представить судоходному надзору измѣнять и до созыва новаго совѣщанія, но по соглашенію съ уполномоченными отъ лѣсопромышленниковъ.

Управленіе Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ, ознакомившись съ проектированными мѣрами, выработанными совѣщаніемъ подъ предсѣдательствомъ Окружнаго Инспектора Судоходства въ цѣляхъ упорядоченія разстановки судовъ въ устьѣ Ветлуги и выхода ихъ въ Волгу, признало цѣлесообразность и желательность скорѣйшаго ихъ осуществленія въ предѣлахъ для вѣдомства М-ва П. С. возможнаго. Сдѣланное Управленіемъ представленіе Министру П. С. получило одобреніе, и въ настоящее время Правленіе Казанскаго Округа путей сообщенія проводитъ эти мѣры въ жизнь, чтобы въ навигацію 1912 г. уже осуществить ихъ на дѣлѣ.

Конечно, только этими лишь мѣрами, призванными урегулировать дѣло Ветлужскаго сплава только въ устьѣ Ветлуги и разстановку судовъ и плотовъ на Козьмодемьянскомъ рейдѣ, привести сплавъ на всей рѣкѣ Ветлугѣ въ удовлетворительное состояніе невозможно. Но нѣтъ

---

\*) „См. протоколъ частнаго совѣщанія съ г.г. лѣсопромышленниками 19 іюня 1911 г. въ г. Козьмодемьянскѣ (Дѣло Судох. Отд. 1911 г. № 38).

никакихъ данныхъ за то, что Округъ отнесется къ сплаву по самой рѣкѣ Ветлугѣ и ея притокамъ съ меньшимъ вниманіемъ, и будущее покажетъ это несомнѣнно.

Вопросъ этотъ—какъ говорится—можно считать на-зрѣвшимъ и, въ такой степени, что созывъ совѣщанія для пересмотра правилъ сплава на р. Ветлугѣ и подробной регламентаціи всѣхъ сторонъ его является уже и въ на-стоящее время своевременнымъ.

Это вызывается и потребностями современнаго сплава, этого же, наконецъ, желаютъ и сами заинтересованные Ветлужскіе лѣсопромышленники.

Еще въ 1910 году (8 іюня) они обратились къ Г. Министру путей сообщенія съ прошеніемъ \*) объ устраненіи многихъ отрицательныхъ сторонъ Ветлужскаго сплава, лежащихъ какъ въ недостаточности наличнаго штата судоходнаго надзора и средствахъ передвиженія, такъ и въ сгонщикахъ... ибо по словамъ самихъ г.г. лѣсопромышленниковъ „при заторахъ плотовъ,—безъ которыхъ не обходилось ни одного сплава,—кромѣ поломки плотовъ, утери лѣса, происходятъ такія *безобразія*, которыя требуютъ вмѣшательства не только власти административной, но и судебной: въ текущей, на примѣръ, (1910 г.), сплавъ близъ г. Варнавина *были убійства*, нанесеніе же побоевъ, ранъ, дракъ—никто не считалъ: настолько къ этому привыкли (Sic) \*\*).

Сознаніе этого, запросы этического характера, подержанные соображеніями матеріальными, интересами кармана, продиктовали г.г. лѣсопромышленникамъ высказы-вать Г. Министру путей сообщенія сожалѣніе о „полномъ отсутствіи у нихъ такой власти, распоряженія которой могли бы быть равно обязательны и авторитетны для всѣхъ \*\*\*).

Высказавъ такое сожалѣніе и указавъ на общее не-

---

\*) См. прошеніе на имя Министра путей сообщенія Ветлужскаго земле-владѣльца и лѣсопромышленника М. Н. Верховскаго, Ветлужскаго мѣщанина В. П. Соловьева и другихъ отъ 8 іюня 1910 года.

\*\*) *ibidem*, стр. 2.

\*\*\*) *ibidem*, стр. 1.

удовлетворительное состояніе сплава, г.г. лѣсопромышленники резюмируютъ: „слѣдствіемъ всего этого является рядъ несчастій и неудобствъ, быющихъ по карману всѣхъ—и насъ лѣсопромышленниковъ, нашихъ исполщиковъ и сгонщиковъ, не менѣе и всѣхъ мѣстныхъ промышленниковъ, занимающихся сплавомъ и перевозкою своихъ и чужихъ товаровъ“ \*).

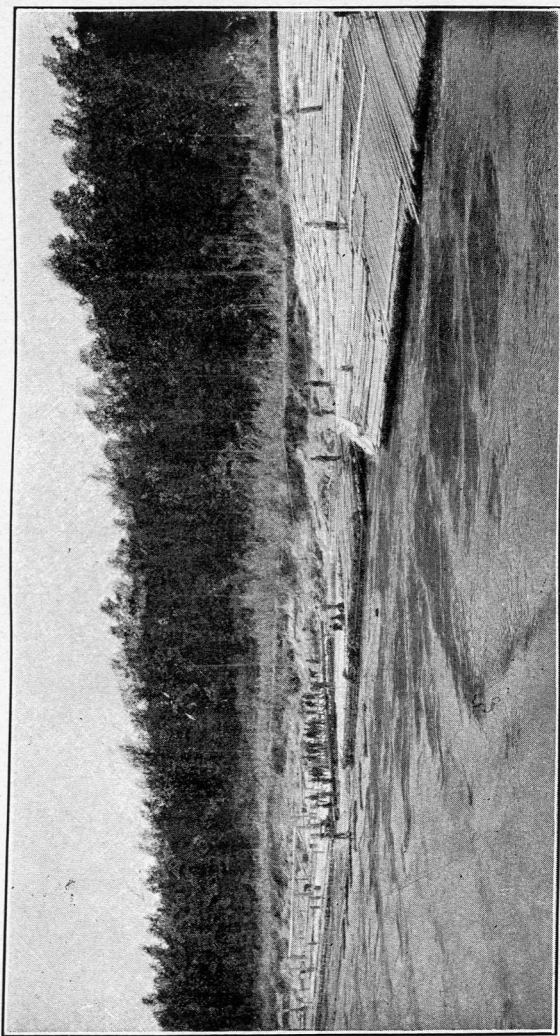
Прося Г. Министра путей сообщенія устроить совѣщаніе судоходнаго надзора съ ними лѣсопромышленниками, они надѣются удовлетворительно разрѣшить вопросъ объ урегулированіи сплава на Ветлугѣ.

Что касается Казанскаго Округа путей сообщенія, то онъ, будучи (въ особенности за послѣднее время) живо заинтересованнымъ дѣломъ сплава на рѣкѣ Ветлугѣ и ея притокахъ, конечно, съ готовностью приступитъ къ обсужденію всѣхъ дефектовъ Ветлужскаго сплава...

Совѣщаніе съ г.г. лѣсопромышленниками имъ уже намѣчено.

---

\*) Loco cit.



Въ ожданіи сплава.

# КРАТКІЙ ОБЗОРЪ

## СПЛАВА НА РѢКѢ ВЕТЛУГѢ И ЕЯ ПРИТОКАХЪ

### ВЪ СТАТИСТИЧЕСКОМЪ ОТНОШЕНІИ.

Очеркъ сплава на рѣкѣ Ветлугѣ былъ бы неполнымъ, незаконченнымъ, если бы не привести цифровыхъ данныхъ развитія сплава. Безъ статистическихъ данныхъ, безъ исторической перспективы, едва-ли возможно сдѣлать выводы, хотя бы приближающіеся къ окончательнымъ, едва-ли возможно составить себѣ полное представленіе по данному вопросу. Конечно, трактуя о сплавѣ лѣса на Ветлугѣ уже *a priori* можно сказать, что количество сплавляемаго лѣса стоитъ въ прямой зависимости какъ отъ спроса, такъ и отъ техническихъ условій сплава; что цѣна на лѣсъ находится вмѣстѣ съ тѣмъ въ обратной пропорціональности съ наличностью запаса этого блага. Болѣе того можно также чисто логическимъ путемъ вывести, что спросъ на лѣсъ долженъ былъ увеличиться приблизительно въ 40-хъ—50-хъ годахъ минувшаго столѣтія съ увеличеніемъ спроса на топливо, именно, къ тому времени, когда стали развиваться пароходное и желѣзно-дорожное движенія; что этотъ спросъ и сплавъ лѣса на Ветлугѣ возрасталъ также по мѣрѣ окончательнаго обезлѣсѣнія, напр., низовыхъ Волжскихъ губерній и проч.

Однако всё эти выводы, полученные чисто логическимъ путемъ, едва-ли могутъ дать какіе-либо особенные результаты пракческаго характера, едва-ли съ помощью нихъ возможно изобразить полную картину роста сплава на Ветлугѣ и хотя бы даже приблизительно указать тотъ путь, по которому Ветлужскій сплавъ двигался и главное долженъ будетъ двигаться... Съ другой стороны едва-ли возможны сомнѣнія въ томъ, что практическіе результаты при разрѣшеніи всякаго вопроса находятся въ тѣсной связи и зависимости отъ той или иной степени знакомства съ изслѣдуемымъ вопросомъ.

Съ этой цѣлью, съ желаніемъ дать болѣе полное представленіе о сплавѣ на Ветлугѣ, съ цѣлью достиженія наибольшей ясности и возможной для вопроса достовѣрности ниже приводятся статистическія данныя за длинный рядъ лѣтъ, выбранныя изъ многочисленныхъ томовъ *Журналовъ М-ва путей сообщенія и Статистическихъ Сборниковъ того же М-ва.*

Всѣ эти выборки въ видахъ удобства сведены въ таблицы.

На основаніи этихъ статистическихъ данныхъ ниже будетъ построенъ рядъ плоскостныхъ диаграммъ, снабженныхъ необходимыми поясненіями.

Итакъ, рассмотримъ статистическій матеріалъ сплава на Ветлугѣ и ея притокахъ, сведенный въ ниже-слѣдующія таблицы:



# I. СТАТИСТИЧЕСКІЯ ДАННЫЯ

о сплавляемыхъ на рѣкѣ Ветлугѣ судахъ и плотахъ, грузооборотѣ и цѣнности продуктовъ и товаровъ

за 1840—1870 г.г.

Года	Судоходныя системы, рѣки и каналы	Наименованіе пристаней	ГРУЗИЛОСЬ и ОТПРАВЛЕНО			
			Ч И С Л О		Количество клади въ пудахъ	Цѣнность клади
			Су- довъ	Пло- товъ		
<b>По рѣкамъ:</b>						
1840 <sup>1)</sup>	Волгѣ, Сурѣ и Ветлугѣ.		436	350	—	1.475.145
1858 <sup>2)</sup>	Камѣ, Вяткѣ, Ветлугѣ и ихъ притокамъ .		2725	221	—	23.384.149
1859	"		2126	1119	—	23.035.026
1860 <sup>3)</sup>	Ветлуга . . . . .	Ветлужская . . . . .	53	1059	1.927.193	404.118
		Варнавицкая . . . . .	25	7	809.445	106.537
		Макарьевская . . . . .	16	69	538.680	82.238
		Баковская . . . . .	22	—	674.838	47.402 р. 10к.
		Воскресенская . . . . .	14	5	85.246	57.642
		Боровская . . . . .	61	—	678.225	13.469
		Усть-Ветлужская . . . . .	21	3	662.363	54.167
	Итого . . . . .		212	1143	5.375.990	765.573р. 10к.
1862 <sup>4)</sup>	Камѣ, Вяткѣ, Ветлугѣ и ихъ притокамъ .		1924	1532	—	19.637.137
1863	"		2142	1915	—	23.132.930
1864	"		2067	1496	—	21.369.730
1865	"		2140	1568	—	21.793.728
1866 <sup>5)</sup>	"		2011	1764	—	21.639.077
1867 <sup>6)</sup>	"		2334	865	—	25.483.250
1868	"		2413	1017	—	28.415.202
1869 <sup>7)</sup>	"		2515	1123	—	28.083.633
1870 <sup>8)</sup>	Ветлуга . . . . .	Ветлужская . . . . .	139	1697	4.391.085	762.667

1) Журналъ п. с. стр. 75, томъ III. Сентябрь, книга I. 1842. *Въ 1840 году пришло и разгрузилось судовъ 20, плотовъ 22; количество клади въ пудахъ было 36409. За всѣ позднѣйшіе годы свѣдѣній о пришедшихъ грузахъ нѣтъ.*

2) Журналъ главнаго управленія п. с. и публичныхъ зданій 1860 г. томъ 31, стр. 157.

3) Журналъ главнаго управленія п. с. и публичныхъ зданій 1861 г. книга III, томъ 34, стр. 90.

4) Журналъ Министерства п. с. 1866 г. Книга IV, стр. 49 (смѣсь).

5) Журналъ Министерства п. с. 1867 г. Книга IV, томъ VI, стр. 39 (смѣсь).

6) Журналъ Министерства п. с. 1869 г. Книга II, томъ XI, стр. 26 (смѣсь).

7) Журналъ Министерства п. с. 1872 г. Книга VI, томъ XXII, стр. 37 (смѣсь).

8) Журналъ Министерства п. с. 1873 г. Книга IV, стр. 26, (смѣсь).

## II. СТАТИСТИЧЕСКІЯ ДАННЫЯ

о сплавляемыхъ на рѣкѣ Велугѣ судахъ и плотахъ,  
за 1871—

	Число судовъ съ грузомъ		Число плотовъ		Объявлен. цѣнн. плотовъ въ руб.	
	Отправлено	Прибыло	Отправлено	Прибыло	На сумму	На сумму
					Отправлено	Прибыло
1871	113	—	1.527	—	—	—
1872	133	—	1.687	—	—	—
1873	128	—	236	—	—	—
1874	90	—	161	—	—	—
1875	107	—	17	—	—	—
1876	138	—	390	—	—	—
1878	114	2	162	—	—	—
1879	164	—	235	—	268.793	—
1880	130	—	1.902	—	178.306	—
1882	98	6	195	—	214.281	—
1883	89	—	192	—	211.102	—
1884	127	—	1.917	—	162.010	—
1885	140	20	1.733	—	127.000	55.000
1886	122	6	1.845	—	151.000	—
1887	149	2	2.086	—	153.000	—
1888	157	2	1.896	—	122.000	—
1889	234	2	1.785	—	134.000	—
1890	453	—	1.769	—	174.000	—
1892	154	5	895	—	71.000	—
1893	185	1	1.229	—	120.000	—
1894	253	30	1.974	—	341.000	—
1895	226	6	1.780	—	372.000	—
1896	180	—	2.242	—	460.000	—
1897	146	18	2.075	—	835.000	—
1898	135	12	2.152	1	954.000	—
1899	160	100	1.983	—	1.214.000	—
1900	129	11	1.665	—	1.115.000	—
1901	211	6	2.111	—	1.989.000	—
1902	176	26	1.932	—	1.357.000	—
1903	165	1	2.331	—	1.918.000	—
1904	216	2	1.973	—	2.307.000	—
1905	192	266	1.207	—	1.198.000	—
1906	206	3	1.751	—	2.154.000	—
1907	323	408	2.547	2	3.372.000	3.000
1908	444	635	1.350	—	2.357.000	—
1909	**) 575	978	1.629	—	—	—
1910	***) 580	—	1.767	—	—	—

\*) См. Статистическія сборники Министерства п. с. за соотвѣтствующіе годы.

\*\*) См. Вѣдомость Козьмодемьянскій судоходной дистанціи за 1909 г.

\*\*\*) Т о - ж е . . . . . за 1910 г.

## III. СТАТИСТИЧЕСКІЯ ДАННЫЯ

грузооборотъ и цѣнности продуктовъ и товаровъ  
1910 г.г. \*).

ВСѢХЪ ГРУЗОВЪ НА СУДАХЪ И ПЛОТАХЪ				Объявленная цѣнность всѣхъ грузовъ	
ОТПРАВЛЕНО		П Р И Б Ы Л О		ОТПРАВЛЕНО	П Р И Б Ы Л О
Количество въ пудахъ	Объявленная цѣнность	Количество въ пудахъ	Объявленная цѣнность	На сумму	На сумму
2.491.083	—	—	—	758.999	—
3.346.164	—	—	—	845.002	—
2.912.510	—	—	—	792.394	—
2.998.195	—	—	—	619.392	—
—	—	—	—	—	—
581.737	182.774	4.635	4.666	651.897	4.736
11.088.849	745.895	—	—	1.014.688	—
9.774.888	845.834	—	—	1.024.140	—
7.454.080	806.659	6.497	5.097	1.020.940	5.097
3.690.190	459.250	—	—	670.352	—
7.490.443	715.260	—	—	877.270	—
7.415.000	625.000	290.000	—	752.000	55.000
6.016.000	—	22.000	—	555.000	9.000
5.632.000	—	1.000	—	473.000	368
—	—	—	—	528.000	892
7.427.000	—	16.000	—	620.000	5.000
35.473.000	—	—	—	577.700	—
19.885.000	466.000	102.000	104.000	—	—
31.636.000	627.000	3.000	500	—	—
50.257.000	805.000	27.000	13.000	—	—
42.989.000	908.000	13.000	11.000	—	—
70.668.000	991.000	—	—	—	—
43.254.000	2.156.000	14.000	11.000	—	—
35.096.000	2.435.000	20.000	33.000	—	—
40.502.000	—	131.000	—	3.275.000	270.000
30.600.000	—	53.000	—	2.864.000	44.000
47.185.000	—	27.000	—	5.306.000	19.000
48.971.000	—	200.000	—	4.563.000	280.000
56.202.000	—	2.000	—	4.721.000	5.000
48.339.000	—	8.000	—	6.322.000	7.000
29.621.000	—	297.000	—	3.835.000	370.000
48.274.000	—	28.000	—	5.285.000	16.000
61.994.000	—	542.000	—	6.416.000	811.000
39.275.000	—	743.000	—	5.680.000	1.409.000
47.612.953	—	819.936	—	6.238.120	2.143.362
53.093.426	—	—	—	7.385.090	—



На пристаняхъ рѣки ВЕТЛУГИ.		ОТПРАВЛЕНО				ПРИБЫЛО				Грузо- оборот- ность
		Суда и плоты	Лѣсь	Суда	Разный	Суда и плоты	Лѣсь	Суда	Разный	
Въ 1904 г.	{ Паров. судовъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Непар. судовъ.	153	20.709.772	6	105.529	—	—	2	7.903	—
	{ Плотовъ . . .	1940	23.606.735	—	—	—	—	—	—	—
		44.316.507		105.529						
		44.422.036								7.903 44.429.939
„ 1905 г.	{ Паров. судовъ.	—	—	32	11.305	—	—	—	—	—
	{ Непар. судовъ.	93	12.093.447	6	59.676	—	—	24	238.653	—
	{ Плотовъ . . .	1172	11.461.855	—	—	—	—	7	59.350	—
		23.555.302		70.981						
		23.626.283								298.003 23.924.286
„ 1906 г.	{ Паров. судовъ.	1	1.550	15	8.874	—	—	2	24.800	—
	{ Непар. судовъ.	109	16.628.423	5	111.415	—	—	1	3.000	—
	{ Плотовъ . . .	1832	29.828.230	—	—	—	—	—	—	—
		46.458.203		120.289						
		46.578.442								27.800 46.606.292
„ 1907 г.	{ Паров. судовъ.	—	—	115	47.040	—	—	359	310.639	—
	{ Непар. судовъ.	122	15.828.726	48	112.298	—	—	38	214.345	—
	{ Плотовъ . . .	2206	36.144.911	—	—	—	—	—	—	—
		51.973.637		159.338						
		52.132.975								524.984 52.657.959
„ 1908 г.	{ Паров. судовъ.	—	—	197	128.468	—	—	596	608.035	—
	{ Непар. судовъ.	122	15.405.856	56	160.900	—	—	40	141.664	—
	{ Плотовъ . . .	1163	17.060.785	—	—	—	—	—	—	—
		32.466.641		289.368						
		32.756.009								749.699 33 505.708
„ 1909 г.	{ Паров. судовъ.	4	1.564	392	160.002	—	—	903	622.261	—
	{ Непар. судовъ.	165	19.224.225	72	177.347	—	—	75	197.675	—
	{ Плотовъ . . .	1629	28.064.344	—	—	—	—	—	—	—
		47.290.133		337.349						
		47.627.482								819.936 48.447.418

**На пристаняхъ  
притоковъ  
рѣки ВЕТЛУГИ.**

		ОТПРАВЛЕНО				ПРИБЫЛО				Грузо- оборот- ность
		Суда и плоты	Лѣсъ	Суда	Разный	Суда и плоты	Лѣсъ	Суда	Разный	
Въ 1904 г.	{ Паров. судовъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Непар. судовъ.	21	1.607.297	—	—	—	—	—	—	—
	{ Плотовъ . . . .	368	7.298.090	—	—	—	—	—	—	—
			8.905.387							8.905.387
„ 1905 г.	{ Паров. судовъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Непар. судовъ.	25	4.393.388	—	—	—	—	—	—	—
	{ Плотовъ . . . .	227	3.087.240	—	—	—	—	—	—	—
			7.480.628							7.480.628
„ 1906 г.	{ Паров. судовъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	{ Непар. судовъ.	30	3.624.027	—	—	—	—	—	—	—
	{ Плотовъ . . . .	221	6.148.600	—	—	—	—	—	—	—
			9.772.627							9.772.627
„ 1907 г.	{ Паров. судовъ.	—	—	—	—	—	4	542	—	—
	{ Непар. судовъ.	19	953.942	—	—	—	—	—	—	—
	{ Плотовъ . . . .	646	10.943.638	—	—	—	—	—	—	—
			11.897.580					542		11.898.122
„ 1908 г.	{ Паров. судовъ.	—	—	—	—	—	2	450	—	—
	{ Непар. судовъ.	27	1.392.333	—	—	—	3	5.975	—	—
	{ Плотовъ . . . .	579	10.083.923	—	—	—	—	—	—	—
			11.476.256					6.425		11.482.681
„ 1909 г.	{ Паров. судовъ.	—	—	1	112	—	—	1	1	—
	{ Непар. судовъ.	33	1.984.433	1	850	—	—	10	12.541	—
	{ Плотовъ . . . .	808	16.883.071	—	—	—	—	—	—	—
			18.867.504		962			12.542		18.881.008

## IV. СТАТИСТИЧЕСКІЯ ДАННЫЯ

грузооборота и цѣнности лѣсныхъ продуктовъ и товаровъ, сплавляемыхъ въ судахъ и плотахъ, а равно и отправленныхъ съ помощью товаро-пассажирскихъ пароходовъ внизъ по рѣкѣ Ветлугѣ и ея притокамъ

въ 1909-мъ — 1910-мъ годахъ.

Названія рѣкъ и притоковъ	1909 годъ				1910 годъ			
	ГРУЗИЛОСЬ и ОТПРАВЛЕНО				ГРУЗИЛОСЬ и ОТПРАВЛЕНО			
	Число		Количество клади въ пудахъ	Цѣнность кладей	Число		Количество клади въ пудахъ	Цѣнность кладей
Судовъ	Плотовъ	Судовъ			Плотовъ			
1) <b>Рѣка ВЕТЛУГА.</b>								
На товаро - пассажир. пароходахъ . . . .	339	—	148.237	423.639	261	—	149.727	322.996
Въ непаров. судахъ . . . .	236	—	19.400.372	3.184.801	319	—	22.227.003	4.007.095
Въ плотахъ . . . . .	—	1629	28.060.050	2.628.692	—	1767	30.691.326	3.052.569
На плотахъ . . . . .	—	—	4.294	988	—	—	25.370	2.430
<b>Всего . . . . .</b>	<b>575</b>	<b>1.629</b>	<b>47.612.953</b>	<b>6.238.120</b>	<b>580</b>	<b>1.767</b>	<b>53.093.426</b>	<b>7.385.090</b>
<b>ПРИТОКИ.</b>								
2) <b>р. Паозеръ (пр. Ветл.).</b>								
Въ плотахъ . . . . .	—	7	80.704	6.373	—	6	114.069	8.237
3) <b>р. Вохма (пр. Ветл.).</b>								
Въ плотахъ . . . . .	—	46	886.061	98.129	—	28	377.219	45.274
4) <b>р. Б. Нюрюгъ (пр. Вохмы)</b>								
Въ плотахъ . . . . .	—	5	90.942	6.993	—	—	—	—
5) <b>р. Шуббота (пр. Вохмы).</b>								
Въ плотахъ . . . . .	—	5	83.945	7.207	—	8	132.137	8.889
6) <b>р. Пыжма (пр. Ветл.).</b>								
Въ плотахъ . . . . .	—	4	114.050	7.962	—	11	242.966	21.825
7) <b>р. Пыщугъ (пр. Ветл.).</b>								
Въ плотахъ . . . . .	—	28	401.101	46.753	—	20	445.825	25.514
8) <b>р. Черная (пр. Ветл.).</b>								
Въ плотахъ . . . . .	—	2	27.416	2.720	—	—	—	—
9) <b>р. Карцеуха (пр. Ветл.).</b>								
Въ плотахъ . . . . .	—	9	83.851	7.145	—	—	—	—

Названія рѣкъ и притоковъ	1909 годъ				1910 годъ			
	ГРУЗИЛОСЬ и ОТПРАВЛЕНО				ГРУЗИЛОСЬ и ОТПРАВЛЕНО			
	Число		Количество кла- ди въ пудахъ	Цѣнность кладей	Число		Количе- ство кла- ди въ пудахъ	Цѣнность кладей
Судовъ	Плотовъ	Судовъ			Плотовъ			
10) р. Шистома (пр. Ветл.). Въ плотахъ . . . . .	—	—	—	—	2	26.782	1.866	
11) р. Б. Якшанга (пр. Ветл.). Въ плотахъ . . . . .	—	2	30.450	1.254	—	—	—	
12) р. Нея (пр. Ветл.). Въ плотахъ . . . . .	—	58	718.118	51.933	—	46	516.023	47.081
13) р. Хмѣлевна (пр. Нея). Въ плотахъ . . . . .	—	9	134.912	10.637	—	20	284.147	21.217
14) р. Б. Какша (пр. Ветл.). Въ плотахъ . . . . .	—	65	950.220	78.895	—	56	711.238	56.017
15) р. Б. Вахтомна (пр. Б. Какши). Въ плотахъ . . . . .	—	2	50.375	4.400	—	—	—	—
16) р. Нуна (пр. Б. Какши). Въ плотахъ . . . . .	—	—	—	—	—	2	22.681	1.384
17) р. Шуя (пр. Б. Какши). Въ плотахъ . . . . .	—	1	12.320	880	—	3	47.734	3.320
18) р. М. Какша (пр. Ветл.). Въ плотахъ . . . . .	—	71	1.071.022	94.879	—	33	761.996	73.177
19) р. Шара (пр. М. Какши). Въ плотахъ . . . . .	—	2	40.700	2.200	—	—	—	—
20) р. Волъ (пр. Ветл.). Въ непаровыхъ су- дахъ . . . . .	—	—	—	—	1	—	82.035	7.953
Въ плотахъ . . . . .	—	75	838.337	61.281	—	73	781.382	46.038
							863.417	53.991
21) р. Нужна (пр. Вола). Въ плотахъ . . . . .	—	2	31.342	2.396	—	10	98.848	10.811

	Названія рѣкъ и притоковъ	1909 годъ				1910 годъ			
		ГРУЗИЛОСЬ и ОТПРАВЛЕНО				ГРУЗИЛОСЬ и ОТПРАВЛЕНО			
		Число		Количество кладъ въ пудахъ	Цѣнность кладей	Число		Количество кладъ въ пудахъ	Цѣнность кладей
Судовъ	Плотовъ	Судовъ	Плотовъ						
22)	р. Шуда (пр. Ветл.). Въ плотахъ . . . .	—	14	162.100	11.900	—	14	193.360	11.976
23)	озеро Волосово (при р. Ветлугъ). Въ непаров. судахъ.	4	—	811.454	211.622	3	—	721.482	224.449
24)	р. Лапшанга (пр. Ветл.) Въ плотахъ . . . .	—	15	139.509	12.661	—	—	—	—
25)	р. Шада (пр. Лапш.). Въ плотахъ . . . .	—	2	29.297	4.628	—	—	—	—
26)	р. Бѣлый лугъ (пр. Лапш.). Въ плотахъ . . . .	—	—	—	—	—	3	45.064	4.150
27)	р. Уста (пр. Ветл.). Въ непаров. судахъ. Въ плотахъ . . . . На плотахъ . . . .	20	—	671.564	166.291	26	—	949.113	294.726
		—	236	5.964.684	634.356	—	280	6.289.854	598.631
		—	—	140.935	12.649	—	—	500	175
				6.777.186	813.296	—	—	7.239.467	893.532
28)	р. Б. Арья (пр. Усты). Въ плотахъ . . . .	—	8	116.431	13.917	—	7	93.133	7.524
29)	р. Темта (пр. Усты). Въ плотахъ . . . .	—	11	159.002	12.341	—	2	45.967	4.877
30)	р. Сосновка (пр. Темты). Въ плотахъ . . . .	—	27	617.372	59.251	—	—	—	—
31)	р. Черная (пр. Усты). Въ плотахъ . . . .	—	37	439.292	41.297	—	20	232.649	20.545
32)	р. Ижма (пр. Усты). Въ плотахъ . . . .	—	2	425.200	48.300	—	2	27.511	1.626
33)	р. Лукерья (пр. Усты). Въ плотахъ . . . .	—	13	170,0	16.055	—	—	—	—



Названія рѣкъ и притоковъ	1909 г о д ъ				1910 г о д ъ			
	ГРУЗИЛОСЬ и ОТПРАВЛЕНО				ГРУЗИЛОСЬ и ОТПРАВЛЕНО			
	Ч и с л о		Количе- ство кла- ди въ пудахъ	Цѣнность	Ч и с л о		Количе- ство кла- ди въ пудахъ	Цѣнность
	Судовъ	Плотовъ			Судовъ	Плотовъ		
сѣ показаніемъ судовъ и плотовъ отправлен- ныхъ внизъ	Судовъ	Плотовъ	Количе- ство кла- ди въ пудахъ	Цѣнность кладей	Судовъ	Плотовъ	Количе- ство кла- ди въ пудахъ	Цѣнность кладей
34) р. Вая (пр. Усты). Въ плотахъ . . . . .	—	33	441.406	66.152	—	—	—	—
35) р. Юронга (пр. Ветл.). Въ товаро-пассажир. пароходахъ . . . . .	—	—	—	—	1	—	65	65
Въ непаров. судахъ.	10	—	502.265	113.403	4	—	264.133	94.161
Въ плотахъ . . . . .	—	5	954.405	107.896	—	8	556.447	54.971
			1.456.670	221.453			820.645	149.197
36) р. Инша (пр. Ветл.). Въ плотахъ . . . . .	—	3	157.820	8.715	—	7	467.957	41.543
37) р. Люнда (пр. Ветл.). Въ непаров. судахъ.	—	—	—	—	4	—	267.392	33.090
Въ плотахъ . . . . .	—	10	1.319.710	131.040	—	24	2.142.999	237.977
			1.319.710	131.040			2.410.391	270.977
Итого на притокахъ Ветлуги . . . . .	34	808	18.868.254	2.164.665	39	685	16.942.708	2.009.000
Всего на Ветлугѣ сѣ притоками . . . . .	609	2437	66.481.207	8.402.785	619	2454	70.036.134	9.394.090

\*) Изъ нихъ паровыхъ 339.

\*\*) Изъ нихъ паровыхъ 262 (на притокахъ—1).

Какъ видимъ (изъ таблицы I) попытки продвинутыя по печатнымъ матеріаламъ \*) дальше 1871 г. не дали особенныхъ результатовъ, такъ какъ Статистическіе Сборники М-ва п. с. за предыдущіе годы не издавались, а въ „Журналахъ“ М-ва п. с. данныя о р. Ветлугѣ большею частью не выдѣлены изъ данныхъ о другихъ рѣкахъ Казанскаго Округа п. с.

Кромѣ того всѣ приведенныя данныя, къ сожалѣнію, недостаточно детальны въ томъ отношеніи, что не даютъ возможности сдѣлать многія интересныя вычисленія, наприм., о томъ насколько измѣнилась цѣнность каждаго пята сплаваемого лѣса, т. к., напримѣръ, въ графѣ „число плововъ“, пловы-грузовики не выдѣлены изъ числа плововъ-однорядковъ.

Не представляется также возможнымъ опредѣлить точно и измѣненіе цѣны сплаваемого лѣса „съ пуда“ такъ какъ обдѣланный лѣсъ (тесъ и проч.) не выдѣленъ изъ необдѣланнаго и проч. Все это, къ сожалѣнію заставляетъ отказаться отъ этихъ интересныхъ вычисленій и оперировать лишь съ итогами „количества судовъ и плововъ, вѣса и цѣнности сплаваемого лѣса“. Здѣсь (таблица II) сразу же приходится отмѣтить ростъ и развитіе сплава съ 90-хъ годовъ минувшаго столѣтія и въ особенности съ начала текущаго: цѣнность всѣхъ сплаваемыхъ по Ветлугѣ товаровъ увеличилась за это время почти въ 10 разъ, а цѣнность плововъ за это же время увеличилась даже почти въ 30 разъ.

Видѣнь (таблица III-я) также за послѣднее десятилѣтіе громадный ростъ движенія товаровъ *вверхъ*, по Ветлугѣ что должно быть отнесено конечно, на счетъ развитія пароходнаго движенія; но всё-же и въ настоящее время рѣка Ветлуга относится къ рѣкамъ съ преобладающимъ движеніемъ грузовъ *внизъ*, что составляетъ характерный признакъ сплавныхъ рѣкъ.

Ветлуга еще по прежнему по справедливости можетъ носить имя „рѣки лѣсовъ“, какъ очень вѣрно охарактеризована она у П. П. Семенова \*\*).

\*) Всякую же другую попытку сдѣлать это по архивнымъ даннымъ за недостаткомъ времени пришлось оставить.

\*\*\*) „Россія“, т. I, стр. 193.

Но переходимъ къ болѣе детальному разсмотрѣнію диаграммъ сплава на Ветлугѣ.

При чемъ пишущій эти строки считаетъ необходимымъ оговориться въ томъ, что статистическія данныя о сплавѣ изъ Статистическихъ Сборниковъ М-ва п. с. взяты по рѣкѣ Ветлугѣ безъ ея притоковъ, такъ какъ кривая развитія и роста сплава вырисуетя свободно и при этомъ условіи.

Однако необходимо выяснитъ отношеніе сплава на этихъ послѣднихъ къ сплаву на Ветлугѣ.

Съ этою цѣлью ниже помѣщается особая діаграмма „Сплавъ на р. Ветлугѣ и ея притокахъ за 1900—1909 г.г.“, составленная на основаніи данныхъ Козмодемьянской Судоходной дистанціи.

Изъ этой діаграммы видно прежде всего, что на притокахъ Ветлуги *грузооборотъ* составляетъ приблизительно четвертую часть грузооборота рѣки Ветлуги (болѣе точное вычисленіе даетъ (22,3%).

Тоже приблизительно можно сказать и о *соотношеніи числа сплавляемыхъ плотовъ* какъ съ рѣки Ветлуги, такъ и съ притоковъ ея, на первой—число плотовъ за 10 лѣтъ (1900—1909 г.г.) было почти 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> тысячъ, а на послѣднихъ—почти 4 тысячи; такъ что на Ветлугѣ плотовъ въ среднемъ ежегодно сплавлялось за это время до 1750, а на притокахъ до 400 и отношеніе такимъ образомъ опять приближалось почти къ <sup>1</sup>/<sub>4</sub> (болѣе точное вычисленіе даетъ 22,9%).

Нѣсколько иная картина наблюдается въ *соотношеніи сплавляемыхъ судовъ*: съ р. Ветлуги ихъ за вышеназванные годы сплавилось въ Козмодемьянскъ свыше 1000, а съ притоковъ свыше 200; такъ что ежегодно съ рѣки Ветлуги сплавлялось въ среднемъ свыше 100 судовъ, а съ притоковъ свыше 20 судна, т. е. уже не <sup>1</sup>/<sub>4</sub>, а <sup>1</sup>/<sub>5</sub> часть (болѣе точно 20,5%).

Что касается пароходнаго движенія, довольно замѣтно развившагося на рѣкѣ Ветлугѣ за послѣднее пятилѣтіе, то на маленькихъ притокахъ Ветлуги, за исключеніемъ болѣе многоводной Усты и отчасти Юронги, пароходнаго движенія совершенно не производится; да и на послѣднихъ

Оно возможно только въ ихъ устьяхъ, но и тамъ и то въ навигаціи послѣдняго пятилѣтія появлялись 1—2 паровыхъ судна за всю навигацію.

Между тѣмъ на р. Ветлугѣ за это время насчитывается уже по нѣскольку сотенъ пароходныхъ рейсовъ въ обѣ стороны.

Въ 1909 году по р. Ветлугѣ *внизъ* прошло 339 товаропассажирскихъ пароходовъ, въ 1910 г.—261 \*).

На притокахъ въ 1909 году паровыхъ судовъ *внизъ* не отправлялось совсѣмъ, а въ 1910 отправился одинъ пароходъ по р. Юронгѣ \*\*).

Таковы въ общихъ чертахъ соотношенія р. Ветлуги и притоковъ ея съ точки зрѣнія грузооборота и главнымъ образомъ интересующаго насъ сплава.

Выяснить это соотношение было необходимо въ виду того, что ниже рѣчь пойдетъ лишь о развитіи и колебаніи роста сплава только на самой рѣкѣ Ветлугѣ.

Кромѣ того необходимо оговориться, что большинство, приводимыхъ ниже цифръ, не могутъ считаться за окончательныя, такъ какъ, чтобы добиться этого, необходимо собрать всѣ свѣдѣнія по низовымъ Волжскимъ Судоходнымъ дистанціямъ, ибо туда—въ особенности въ г. Царицынъ—идутъ съ Ветлуги бѣляны и баржи съ громаднымъ количествомъ лѣса (въ обдѣланномъ уже видѣ).

Помѣщаемая ниже діаграмма за длинный рядъ лѣтъ имѣетъ своей задачей дать не абсолютныя цифры и итоги о, сплавляемыхъ за это время съ р. Ветлуги, лѣсныхъ продуктахъ, а показать въ исторической перспективѣ колебаніе и ростъ этого сплава.

Для того же чтобы показать насколько разнятся эти окончательныя цифры сплава на Ветлугѣ съ данными Козьмодемьянской Судоходной дистанціи приводится

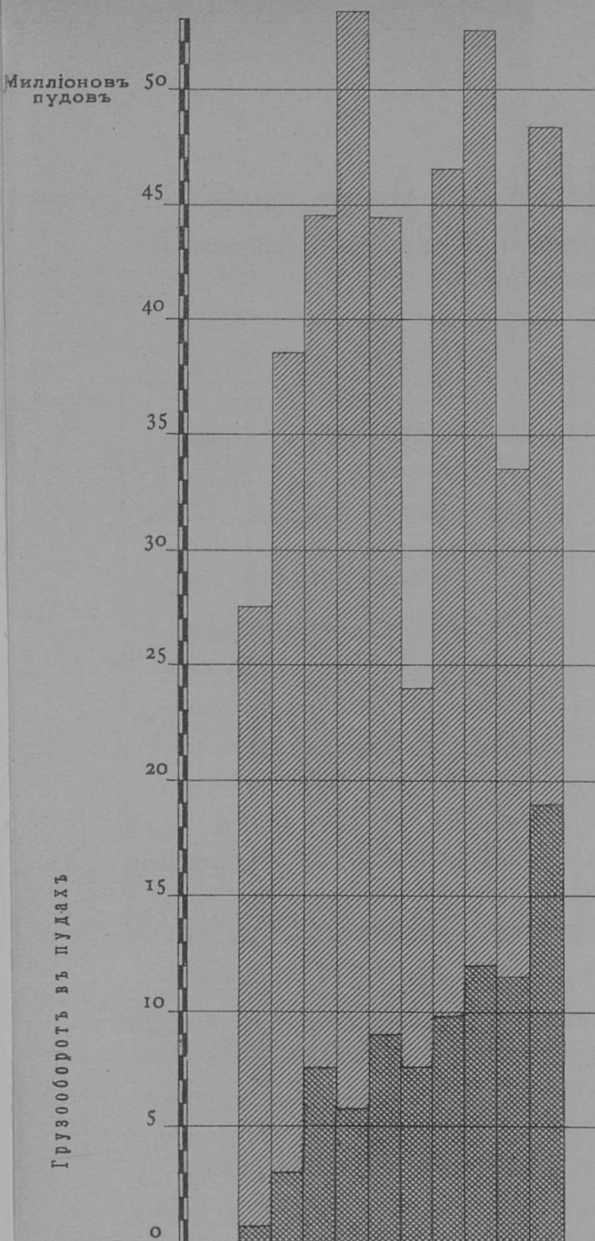
\*) См. таблицу 4 съ детальными статистическими данными за 1909 и 1910 годы.

\*\*) Ibidem.

# СПЛАВЪ

## и грузооборотъ на р. Ветлугъ и ея притокахъ за 1900—1909 г.г.

Составленъ на основаніи данныхъ Козмодемьянской Судоходной Дистанціи.

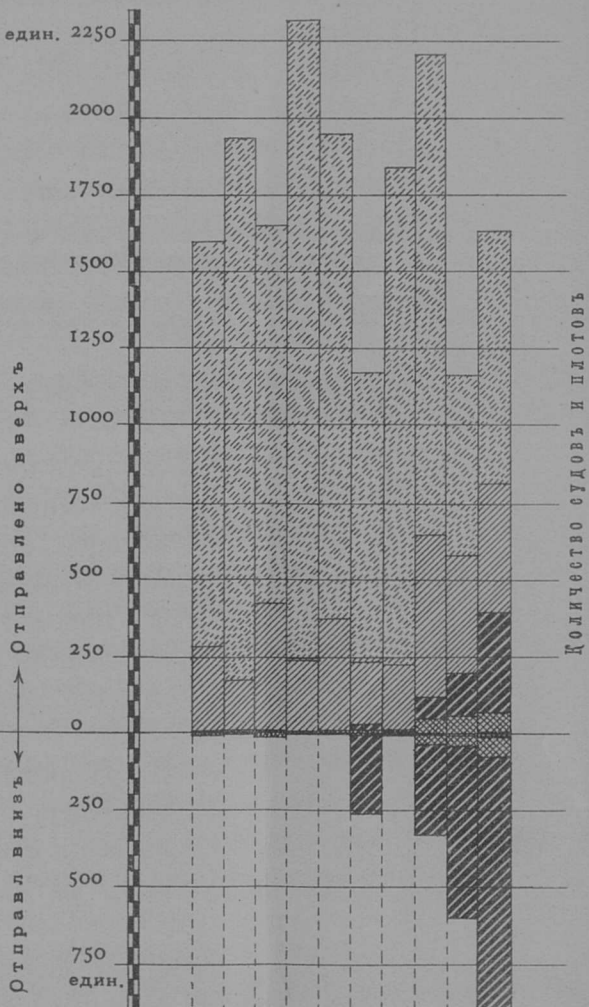


**УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:**

р. Ветлуга	Паровыя суда	-----	▨
	Непаровыя суда	-----	▩
	Плоты	-----	▧
Притоки	Паровыя суда	-----	▨
	Непаровыя суда	-----	▩
	Плоты	-----	▧

**ПРИМЪЧАНІЕ:**  
Въ каждой клѣткѣ цифры движенія судовъ и отправленіе ихъ внизъ отмѣнены знакомъ „+“, вверхъ знакомъ „-“.

Грузооборотъ въ пудахъ



Отправлено вверхъ

Колѣчество судовъ и плотовъ

**УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:**

Грузооборотъ р. Ветлуги	-----	▨
Грузооборотъ притоковъ	-----	▩

Грузооборотъ р. Ветлуги	27477129	38326392	44644941	53373175	44429939	23024286	46606292	52657959	33505708	48447418
Грузооборотъ притоковъ	756525	3030293	7566856	5767550	8905387	7480628	9772627	11898122	11482681	18881008
г о д а	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909

р. Ветлуга	Паровыя суда									
	Непаровыя суда	+1	+4	+6	+26	+1	+6	+5	+5	+2
	Плоты	1585	1925	1648	2312	1940	1172	1853	2206	1629
Притоки	Паровыя суда									
	Непаровыя суда	-3	+2	+1	+1	-4	+2	+1	+1	-1
	Плоты	275	765	2411	2309	368	227	221	646	579
г о д а	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909

## ВѢДОМОСТЬ

о размѣрахъ сплава и судоходства по р. Ветлугѣ и ея  
притокамъ

за 1905—7 г.г. \*).

Время	Названіе рѣки	Указаніе источника откуда взяты цифры	ПРИШЛО и ОТПРАВЛЕНО			
			Су- довъ	Пло- товъ	Грузообо- ротъ въ пудахъ	Объявлен- ная цѣн- ность груза въ рубляхъ
1905 г.	А.	Вѣд. Козьмодемьянск. судоходной дистанціи . . .	187	1.399	31.404.914	4.400.000
	Г	Окончат. цифры судо- ходнаго отдѣленія . . . . .	498	2.053	47.390.000	6.570.000
1906 г.	У	Вѣд. Козьмодемьянск. судоходной дистанціи . . .	163	2.053	56.378.919	5.500.000
	Т	Окончат. цифры судо- ходнаго отдѣленія . . . . .	249	2.409	69.984.000	6.862.000
1907 г.	Е	Вѣд. Козьмодемьянск. судоходной дистанціи . . .	705	2.852	64.556.081	8.100.000
	В	Окончат. цифры судо- ходнаго отдѣленія . . . . .	776	3.418	77.825.000	9.722.000

Какъ видимъ количество грузовъ, проходящихъ мимо Козьмодемьянскаго рейда на низовую Волгу (по преимуществу въ Царицынѣ) главнымъ образомъ груженыхъ лѣсомъ громаднхъ бѣлянь и баржей, а также и плотовъ-грузовиковъ, достигаетъ внушительной цѣнны, почти 15 миллионнхъ пудовъ ежегодно, а объявляемая предпринимателями цѣнность этого количества лѣса колеблется отъ 1½ до 2 миллионнхъ рублей.

Но обращаемся къ разсмотрѣнію колебанія и роста сплава на рѣкѣ Ветлугѣ по нашей основной диаграммѣ о „сплавляемыхъ на р. Ветлугѣ судахъ и плотяхъ, грузооборотѣ и цѣнности продуктовъ и товаровъ въ 1860—1910 г.г.“;

\*). См.: 1) Вѣдомость о движеніи грузовъ за 10 лѣтъ съ навигаціи 1900 по 1909 годъ на пристаняхъ Козьмодемьянской судоходной дистанціи Нижегородскаго Отдѣленія Каз. Округа п. с. Объявленная цѣнность вычислена пропорціонально:

2) Статист. Сборник. М-ва п. с. и окончат. цифр. Судох. Отдѣл.

3) Докладъ Судоходн. Отдѣленія Правл. Каз. Окр. п. с. отъ 31 декабря 1908 г. за № 1270 „о переводѣ Пензенской судох. дист. на Ветлугу“.

діаграммѣ составленной на основаніи, помѣщенныхъ на стр. 51—53, таблицъ I и II.

Въ 1860 году, въ 1870-мъ—и до самаго конца 70-хъ годовъ минувшаго столѣтія количество пудовъ, сплавляемаго съ р. Ветлуги, лѣса стояло на высотѣ около 5 милліоновъ пудовъ, а объявленная цѣнность колебалась на высотѣ въ среднемъ нѣсколько большей 750-ти тысячъ рублей.

Начиная съ 1879 года до 1882-го—наблюдается довольно значительное оживленіе и развитіе Ветлужскаго сплава: количество сплавляемаго лѣса въ эти годы достигаетъ въ среднемъ высоты около 9 милліоновъ пудовъ, а объявленная цѣнность переходитъ нѣсколько за 1 милліонъ рублей.

Но послѣ этого непродолжительнаго оживленія наступаетъ кризисъ и количество сплавляемаго ежегодно лѣса на Ветлугѣ снова опускается почти до прежней цыфры 5 милліоновъ пудовъ (въ 1883 году—даже до 3,6 милліоновъ пудовъ).

Что же касается объявляемой цѣнности лѣсныхъ продуктовъ, то она въ 1883—1890 г.г. даже понижается сравнительно съ годами двухъ предшествующихъ десятилѣтій, опускаясь (въ 1883 году) до 459 тысячъ рублей.

Въ 1840 году цѣнность сплавленныхъ по Ветлугѣ лѣсныхъ товаровъ видимо (см. табл. I) была едва-ли ниже этой цыфры; равнымъ образомъ въ 40-хъ и въ 50-хъ г.г.

Въ судоходномъ дорожникѣ Европ. Россіи, изд. въ 1854 году, читаемъ: „ежегодно сплавляется (съ Ветлуги) на Волгу до 100 судовъ и до 300 плотовъ съ грузами: ржи 200 кулей, овса 500 кулей, холста 22 тысячи аршинъ, смолы, дегтя, *корабельныхъ и другихъ льсовъ и льсныхъ издѣлій всего на сумму до 500 тысячъ рублей серебромъ* \*).

Такимъ образомъ съ половины прошлаго столѣтія до 1890 года сплавъ на Ветлугѣ за полвѣка почти нисколько не развился.

Рѣзкій скачокъ вверхъ въ Ветлужскомъ сплавѣ наблюдается съ 1890 года.

Въ этомъ году количество пудовъ сразу съ 7,4 милліоновъ пудовъ возрасло до 35,4 милліоновъ; въ слѣдую-

\*) См. Судоходный дорожникъ. СПб. 1854 г., ч. 2, стр. 150.





шемъ году эта цифра опустилась до 19,8 миллионъ пудовъ, но въ 1893 году снова поднялась свыше 30 миллионъ, а въ слѣдующіе годы эта цифра не только удержалась, но и росла далѣе, достигнувъ въ 1896 году внушительныхъ размѣровъ 70,6 миллионъ пудовъ.

Что касается объявляемой *цѣнности* лѣса, то ростъ ея въ эти же годы, находясь подъ давленіемъ *четверть-процентнаго* сбора, отмѣненнаго лишь въ 1896 году, не двигался вполнѣ параллельно и идентично количеству пудовъ сплавляемаго лѣса.

Такъ, даже въ 1896 году, когда количество пудовъ, какъ мы видѣли, достигло почтенной цифры 70,6 миллионъ пудовъ, т. е. возрасло по сравненію съ 80-ми годами почти въ 10 разъ, объявленная цѣнность къ этому году возрасла всего до 990 тысячъ руб., т. е. приблизительно только въ 1½ раза.

Но лишь только ¼% *сборъ* былъ отмѣненъ, лишь только соображенія фискальнаго характера были отброшены и миновали страхи г.г. судо- и лѣсопромышленниковъ подвергнуться обложенію, какъ объявленная цѣнность сразу, не далѣе какъ въ слѣдующемъ 1897 году, возрасла до 2,1 миллионъ рублей, увеличившись по сравненію съ предшествующимъ 1896 годомъ вдвое, несмотря на то, что въ 1897 году количество пудовъ сплавляемаго лѣса наоборотъ было почти вдвое меньше 1896 года.

Начиная съ года отмѣны ¼% *сбора* и до настоящаго времени объявляемая цѣнность неуклонно растетъ, достигнувъ въ настоящее время на рѣкѣ Ветлугѣ почти 7 миллионъ рублей, а съ притоками почти 9 миллионъ.

Такимъ образомъ отъ 1890 года за 20 послѣднихъ лѣтъ „объявленная цѣнность“ сплавляемаго лѣса возрасла болѣе чѣмъ въ 10 разъ, а количество пудовъ почти въ 7 разъ.

Изъ разсмотрѣнія слѣдующихъ діаграммъ: „количества судовъ и плотовъ отправленныхъ и прибывшихъ по рѣкѣ Ветлугѣ въ навигаціи 1860—1910 г.г.“, а также и „объявленной *цѣнности*“ сплавляемыхъ въ эти же годы *плотовъ*“, можно вывести, что увеличеніе количества пудовъ за послѣднія 20 лѣтъ произошло, повидимому, главнымъ обра-

зомъ за счетъ лѣсныхъ продуктовъ, сплаваемыхъ *на судахъ*, а не въ плотяхъ, такъ какъ количество послѣднихъ въ настоящее время хотя и превышаетъ количество ежегодно сплавленныхъ плотовъ предшествующихъ десятилѣтій—но лишь очень незначительно (см. даже 1870-е годы).

По сравненію же съ серединой 1880-хъ—1890-хъ годовъ въ первомъ десятилѣтій настоящаго столѣтія число плотовъ почти не увеличилось совсѣмъ. Но, разумѣется, по сравненію съ серединою прошлаго столѣтія число сплаваемыхъ нынѣ ежегодно плотовъ, конечно, возрасло и не менѣе чѣмъ въ 2 раза.

Количество же сплаваемыхъ *судовъ* за послѣднія 40 лѣтъ увеличилось почти въ 5 разъ.

При чемъ сплавъ лѣса на судахъ началъ развиваться довольно замѣтно съ самого конца 80-хъ годовъ минувшаго столѣтія. Это увеличеніе въ слѣдующемъ десятилѣтій является уже прочнымъ.

Но особенное и правильное повышеніе количества, сплаваемыхъ по Ветлугѣ, судовъ наблюдается въ послѣднемъ къ настоящему времени пятилѣтій.

По отношенію къ объявляемой *цѣнности* сплаваемого лѣса наблюдается нѣсколько иная картина: цѣнность за послѣдніе 20 лѣтъ неуклонно поднимается вверхъ. Въ частности цѣнность ежегодно сплаваемыхъ *плотовъ* за эти годы къ настоящему времени возросла почти въ 30 разъ.

При этомъ цѣнность *каждаго* плота опредѣляется по вычисленіямъ въ среднемъ:

въ 1892 году	около	80	рублей.
„ 1896 „	„	200	„
„ 1897 „	„	400	„
„ 1904 „	„	1200	„
„ 1910 „	„	1800	„

Ростъ, какъ видимъ чрезвычайно быстрый, особенно съ 1896 г. на 1897 г.: за 1 годъ цѣнность плота возрасла вдвое, что можно въ значительной мѣрѣ объяснить слѣдствіемъ отмены въ 1896 году (22 іюля)  $\frac{1}{4}$  сбора.

Однако вычисленная нами таблица не позволяетъ еще сказать, что цѣнность сплаваемого лѣса растетъ неуклонно

изъ года въ годъ не столько за счетъ развитія масштаба операций сплава, сколько за счетъ вздорованія лѣса.

Изъ сдѣланныхъ вычисленій можно также свободно вывести, можно предположить: 1) увеличеніе размѣра каждаго сплавляемаго плота, или 2) увеличеніе количества плотовъ-грузовиковъ и, наконецъ, 3) то и другое вмѣстѣ.

Для болѣе же точнаго опредѣленія роста цѣнности лѣса нужно обратиться къ вычисленію цѣнности сплавляемаго лѣса „сѣ пуда“.

Здѣсь уже едва-ли возможны будутъ какія-либо особенныя сомнѣнія, хотя, конечно, въ томъ случаѣ, если нами будутъ учтены и привходящія обстоятельства, въ видѣ, на-примѣръ, *четверть-процентнаго сбора* \*), заставлявшаго предпринимателей оцѣнивать передъ Начальниками дистанцій свой лѣсъ съ значительными отклоненіями отъ истинной стоимости.

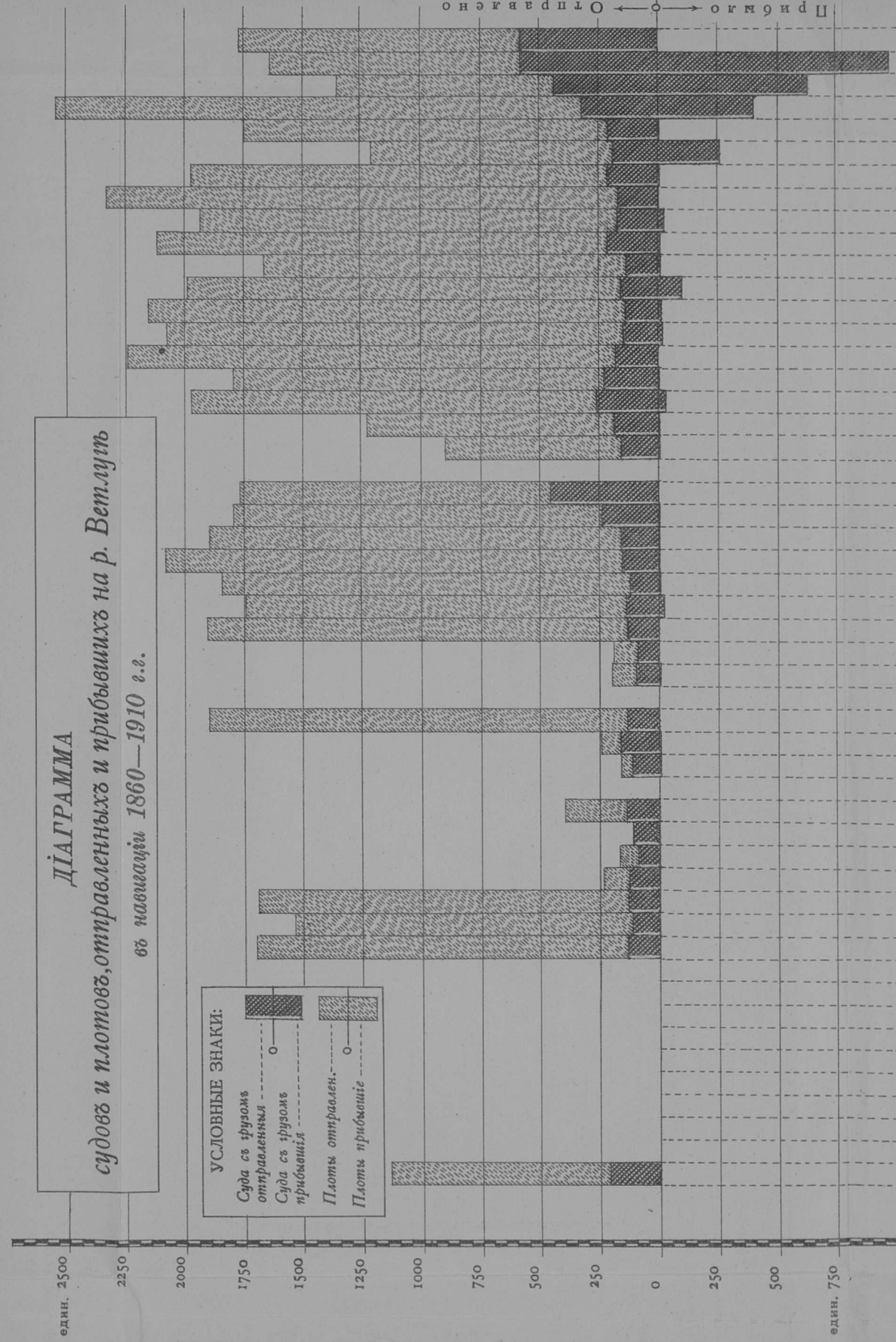
Для этого надо вернуться къ только что разсмотрѣнной основной нашей діаграммѣ и къ таблицамъ I и II. Изъ нихъ можно вычислить, что „пудъ“ сплавляемаго лѣса оцѣнивался предпринимателями:

въ 1860	году	около	0,15	копѣекъ.
”	1870	”	0,15	”
”	1880	”	0,09	”
”	1891	”	0,02	”
”	1896	”	0,01	”
”	1897	”	0,05	”
”	1904	”	0,13	”
”	1910	”	0,14	”

Какъ видимъ *четверть-процентный* сборъ создавалъ такое положеніе, что за время его существованія вплоть до отмѣны въ 1896 году предприниматели, желая платить сбора какъ можно менѣе, изъ года въ годъ неуклонно умышленно преуменьшали передъ Начальниками дистанцій цѣнность сплавляемаго лѣса и довели ее къ послѣднему году существованія  $\frac{1}{4}\%$  сбора почти до 0,01 коп. сѣ пуда.

\*) Введенъ на Волгѣ и ея притокахъ въ 50-хъ годахъ минувшаго столѣтія (см. п. 3, ст. 87 Уст. п. с., изд. 1857 г.) и Приказъ 1852 г. 14 янв.

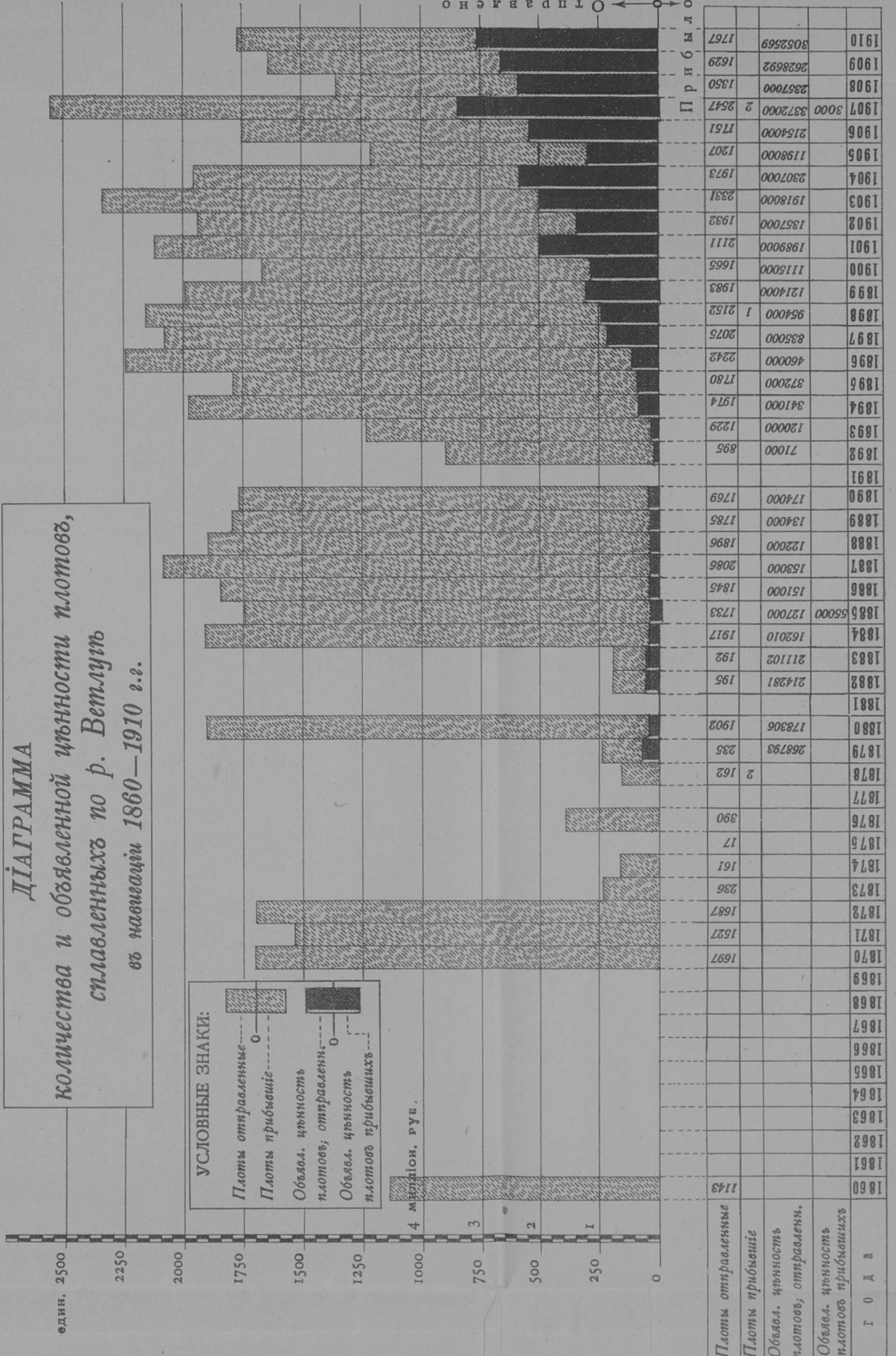
**ДІАГРАММА**  
судовъ и плотовъ, отправленныхъ и прибывшихъ на р. Ветлугу  
въ навигаціи 1860—1910 г.г.



**УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:**  
 Суды съ трузомъ отправленныя — (diagonal lines)  
 Суды съ трузомъ прибывшія — (dotted)  
 Плоты отправленныя — (horizontal lines)  
 Плоты прибывшіе — (vertical lines)

Г О Д А	Суды съ трузомъ отправленныя	Суды съ трузомъ прибывшія	Плоты отправленныя	Плоты прибывшіе
1860	212	1143		
1861			139	113
1862			1527	133
1863			1687	128
1864			236	90
1865			161	17
1866			17	390
1867			107	138
1868			138	177
1869			2	114
1870			162	235
1871			164	130
1872			6	98
1873			195	89
1874			192	127
1875			1733	20
1876			1845	6
1877			2086	2
1878			1896	2
1879			1785	2
1880			1769	453
1881				
1882			895	5
1883			1229	1
1884			1914	30
1885			1780	6
1886			2242	180
1887			2075	18
1888			2152	12
1889			1983	100
1890			1665	11
1901			2111	6
1902			1932	26
1903			2331	1
1904			1973	2
1905			1207	266
1906			1751	3
1907	2	2547	408	328
1908			1350	635
1909			1629	978
1910			1767	580

**ДІАГРАММА**  
количества и объявленной цѣнности плотовъ,  
сплавленныхъ по р. Ветлугу  
въ навигаціи 1860—1910 г.г.



**УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:**  
 Плоты отправленныя — (diagonal lines)  
 Плоты прибывшіе — (dotted)  
 Объявл. цѣнность плотовъ, отправленныя — (horizontal lines)  
 Объявл. цѣнность плотовъ прибывшихъ — (vertical lines)

Г О Д А	Плоты отправленныя	Плоты прибывшіе	Объявл. цѣнность плотовъ, отправленныя	Объявл. цѣнность плотовъ прибывшихъ
1860	1143			
1861			1697	1687
1862			1527	1687
1863			1687	128
1864			236	90
1865			161	17
1866			17	390
1867			107	138
1868			138	177
1869			2	114
1870			162	235
1871			164	130
1872			6	98
1873			195	89
1874			192	127
1875			1733	20
1876			1845	6
1877			2086	2
1878			1896	2
1879			1785	2
1880			1769	453
1881				
1882			214281	195
1883			211102	192
1884	55000		162010	1917
1885			127000	1733
1886			151000	1845
1887			153000	2086
1888			122000	1896
1889			134000	1785
1890			174000	1769
1891				
1892			71000	895
1893			120000	1229
1894			341000	1914
1895			372000	1780
1896			460000	2242
1897			835000	2075
1898			954000	2152
1899			1214000	1983
1900			1115000	1665
1901			1989000	2111
1902			1357000	1932
1903			1918000	2331
1904			2307000	1973
1905			1198000	1207
1906			2154000	1751
1907	3000	2372000	2	2547
1908			2357000	1350
1909			2628692	1629
1910			3052569	1767

Хромо-Литографія при Дравленіи Кіамонскаго Рѣсруга п. с.

Отмѣна сбора уже въ слѣдующемъ году сказалась тѣмъ, что лѣсопромышленники показали цѣнность пуда почти въ 5 разъ выше цѣны пуда 1896 года.

Эта оцѣнка постепенно возрастала по мѣрѣ того какъ предприниматели освобождались отъ страха возвращенія  $\frac{1}{4}\%$  сбора.

Такъ, въ 1904 году цѣна пуда сплавляемаго лѣса показывается ими уже около 0,13 коп., а въ 1910 году около 0,14 коп.

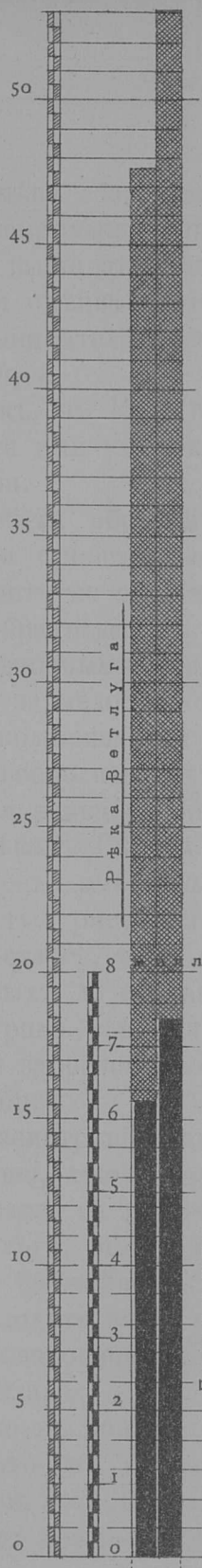
Такимъ образомъ истинную цѣнность сплавляемаго лѣса по приведеннымъ статистическимъ даннымъ точно опредѣлить не представляется возможнымъ; для этого придется обратиться къ существовавшимъ въ разсматриваемые годы рыночнымъ цѣнамъ. Но, къ сожалѣнiю, пишущiй эти строки за недостаткомъ времени принужденъ отказаться отъ выполненiя этой задачи, полагая что пробѣль этотъ будетъ восполненъ въ изслѣдованiи лица, которое специально займется разработкой вопроса о сплавахъ на Ветлугѣ и другихъ рѣкахъ Округа.

Переходимъ къ разсмотрѣнiю двухъ послѣднихъ диаграммъ, рисующихъ размѣры сплава какъ на самой рѣкѣ Ветлугѣ, такъ и на всѣхъ притокахъ ея отъ перво-степенныхъ до сколько-нибудь заслуживающихъ вниманiя; разсмотримъ всѣ притоки, сплавъ на которыхъ поддается учету и зарегистрированъ въ Козьмодемьянской Судоходной дистанци.

Разсмотрѣнiе подобныхъ диаграммъ, какъ мы видѣли уже выше, даютъ возможность выяснить, учесть соотношенiе сплава на р. Ветлугѣ къ сплаву на притокахъ ея. Кроме того, подлежащiя нашему разсмотрѣнiю, диаграммы за двѣ, ближайшiя къ текущему моменту, навигацiи позволяютъ видѣть какiе изъ притоковъ Ветлуги заслуживаютъ наибольшаго вниманiя по размѣрамъ производившагося на нихъ сплава.

Уже въ общемъ обзорѣ сплава на Ветлугѣ было сказано, что изъ притоковъ ея заслуживаютъ наибольшаго вниманiя: Уста, Юронга, Волъ, Лапшанга, Люнда и Б. Какша, у устьевъ которыхъ для наблюденiя за сплавомъ учреждаются

милліон. пуд. 50



ДІАГРАММА

грузооборота и цѣнности лѣсныхъ продуктовъ и товаровъ, сплавленныхъ въ судахъ и плотахъ, а равно и отправленныхъ съ помощью товаро-пассажирскихъ пароходовъ внизъ по рѣкѣ Ветлугѣ и ея притокамъ въ 1909-мъ и 1910-мъ годахъ

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

Грузооборотъ  
Цѣнность кладей

ПРИМЪЧАНІЕ: Въ каждой кѣткѣ первая цифра относится къ 1909 году, вторая къ 1910-му.

Притоки	р. Паозеръ	р. Вохма	р. Б.-Нюрюгъ	р. Шуббога	р. Пыжма	р. Пыщугъ	р. Черная	р. Карцеуха	р. Шистома	р. Б.-Якшанга	р. Нея	р. Хмѣлевка	р. Б.-Капша	р. Вахтомка	р. Кука	р. Шуя	р. М. Капша	р. Шара	р. Волъ	р. Нюжна	р. Шуда	Озеро Волосово	р. Лапшанга	р. Шадла	р. Бѣлый Лугъ	р. Уста	р. Б. Арья	р. Темта	р. Сосновка	р. Черная	р. Ижма	р. Лукерья	р. Вая	р. Юронга	р. Икша	р. Люнда
---------	------------	----------	--------------	------------	----------	-----------	-----------	-------------	------------	---------------	--------	-------------	-------------	-------------	---------	--------	-------------	---------	---------	----------	---------	----------------	-------------	----------	---------------	---------	------------	----------	-------------	-----------	---------	------------	--------	-----------	---------	----------

Милліоновъ пудовъ.

милліон. руб. 2

Грузооборотъ	1909 г.	1910 г.	Цѣнность кладей	1909 г.	1910 г.
	6238120	47612953		7385090	53093426
	80704		6373		
	114069		8237		
	886061		98129		
	37219		45274		
	90942		6993		
	0000		0000		
	83945		7207		
	132137		8889		
	114050		7982		
	242966		21825		
	401101		46753		
	445825		28514		
	27416		2720		
	0000		0000		
	0000		0000		
	83851		7145		
	0000		0000		
	0000		0000		
	26782		1866		
	30450		1254		
	71818		51933		
	516023		47081		
	134912		10637		
	284147		21217		
	950220		78895		
	711238		56017		
	50375		4400		
	0000		0000		
	0000		0000		
	22681		1384		
	12320		880		
	47734		3320		
	1071022		94879		
	761996		73177		
	40700		2800		
	838337		0000		
	863417		53991		
	31342		2996		
	98848		10811		
	162100		11900		
	193360		11976		
	811454		217622		
	721482		224449		
	000000		12661		
	29297		4628		
	000000		0000		
	000000		0000		
	45064		4150		
	677186		813296		
	7239467		893532		
	116431		13917		
	93133		7524		
	159002		12341		
	45967		4677		
	617372		59251		
	000000		000000		
	439292		41297		
	232649		20545		
	423200		48800		
	27511		1626		
	710033		16055		
	441406		66152		
	000000		000000		
	1456670		221463		
	820645		149197		
	157820		8715		
	467957		41543		
	131970		131040		
	2410391		270977		

по посту. Но при взглядѣ на діаграмму сразу видно, что *Уста* по размѣрамъ своего сплава равняется почти всеѣмъ остальнымъ притокамъ въ суммѣ и, конечно, заслуживаетъ безусловнаго и исключительнаго предпочтенія передъ ними.

Остальные же главнѣйшіе за Устой притоки Ветлуги должны быть поставлены по отношенію къ грузообороту и объявляемой цѣнности сплаваемого лѣса въ слѣдующій рядъ:

Люнда,  
Юронга,  
М. Какша,  
Б. Какша и, наконецъ,  
Воль. Дальше пойдутъ:  
Нея,  
Вохма и т. д.

(За послѣдніе годы сплавлялось очень мало лѣса по рѣкѣ Лалшангѣ).

Въ отношеніи количества сплавляемыхъ *судовъ* этотъ порядокъ нѣсколько измѣнится, но опять таки за исключеніемъ *Усты*, занимающей и въ этомъ отношеніи первое и исключительное мѣсто среди всеѣхъ остальныхъ притоковъ Ветлуги и сплавляющей судовъ и плотовъ почти столько же, сколько ихъ сплавляется со всеѣхъ остальныхъ притоковъ вмѣстѣ.

Что касается послѣднихъ, то наиболѣе важныя изъ нихъ по отношенію къ количеству сплавляемыхъ *судовъ* стоятъ въ слѣдующемъ ряду:

Юронга,  
Люнда и  
Воль.

На остальныхъ притокахъ сплава *судовъ* не производилось совсѣмъ.

По отношенію же къ количеству сплавляемыхъ *плотовъ* притоки Ветлуги и ея притоковъ стоятъ въ слѣдующемъ ряду:

Воль,  
Б. Какша,  
М. Какша,  
Нея,

Вохма,  
Черная,  
Вая (прит. Усты),  
Пыщугъ,  
Люнда,  
Сосновка (прит. Темты) и т. д.

Такимъ, при разсмотрѣннн въ самыхъ краткихъ чертахъ, представляется сплавъ на р. Ветлугѣ и ея притокахъ.

Изъ приведеннаго статистическаго обзора видно, что за полвѣка ежегодный „Ветлужскій“ сплавъ развился съ 5 миллионѡвъ пудѡвъ до солидной цѣфры болѣе 50 миллионѡвъ пудѡвъ, а объявляемая цѣнность съ 700 тысячъ руб. до 7 миллионѡвъ рублей. Эти цѣфры роста стануть еще внушительнѣе, если мы присчитаемъ къ грузообороту и объявл. цѣнности сплавляемыхъ продуктовъ рѣки Ветлуги и ея притоки, съ довольно значительными также цѣфрами; (такъ напримѣръ, за послѣднне годы грузооборотъ на нихъ былъ болѣе 18 миллионѡвъ пудѡвъ, а объявл. цѣнность болѣе 2 миллионѡвъ рублей, такъ что весь сплавъ Ветлужскаго бассейна измѣряется нынѣ почти 9 миллионѡвъ руб.).

Такимъ образомъ, благодаря почти исключительно сплаву лѣса и лѣсныхъ продуктовъ, Ветлужскнй край имѣеть за послѣднне годы ежегоднаго дохода почти десятокъ миллионѡвъ рублей, что, разумѣется, не можетъ не отражаться самымъ существеннымъ образомъ на его экономическихъ условняхъ.

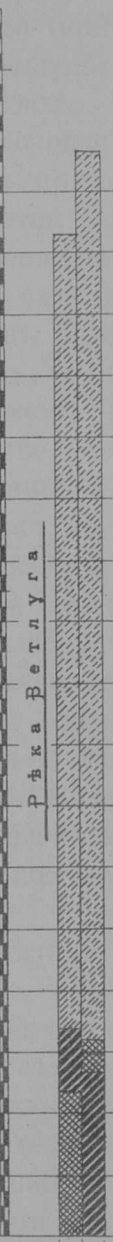
Недостатокъ главнымъ образомъ своего *мѣстнаго* хлѣба, конечно, благодаря этому можетъ быть пополненъ въ довольно значительной степени.

То же самое, конечно и по отношенн къ товарамъ и фабрикатамъ, недостающимъ краю. При возможности парходнаго движенн въ достаточно продолжительное время навигацн они могли быть выведены съ Волги. И, дѣйстви-тельно, такая картина одновременнаго со сплавомъ развитн движенн товаровъ вверхъ идетъ довольно быстрымъ темпомъ и именно въ послѣднемъ пятилѣтнн.



един. 2000

1900  
1800  
1700  
1600  
1500  
1400  
1300  
1200  
1100  
1000  
900  
800  
700  
600  
500  
400  
300  
200  
100  
0



### ДИАГРАММА

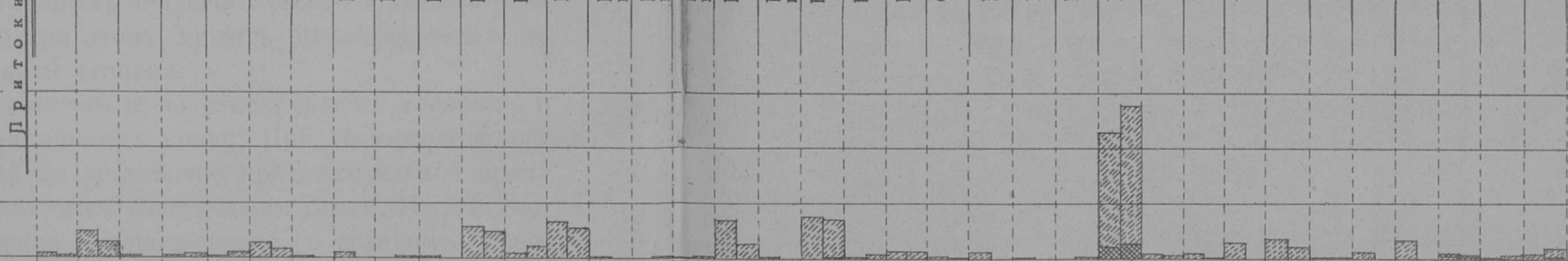
сплавленных судовъ и плотовъ, а также и товаро-пассажирскихъ пароходовъ отправленныхъ внизъ по рѣкѣ Ветлугѣ и ея притокамъ въ 1909 и 1910 г.г.

#### УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

товаро-пассажирскихъ пароходовъ — [штрихованный квадрат]  
непаровыхъ судовъ — [штрихованный квадрат]  
плотовъ — [штрихованный квадрат]

ПРИМЪЧАНІЕ: Въ каждой клеткѣ первая цифра относится къ 1909 году, вторая — къ 1910-му.

р. Паозеръ	р. Вохра	р. Б.-Нюрюгъ	р. Шубота	р. Пыжма	р. Пышугъ	р. Черная	р. Карцеуха	р. Шистома	р. Б.Якшанга	р. Нея	р. Хмѣлевка	р. Б.Каша	р. Вахтомка	р. Кука	р. Б.Какши	р. М.Какши	р. М.Каша	р. Шара	р. Волъ	р. Нужна	р. Шудла	Озеро Волосово	р. Лапанга	р. Шала	р. Бѣлый Лугъ	прит. р. Лапанга	р. Уста	р. Б.Арья	р. Темта	р. Сосновка	р. Черная	р. Ижма	р. Лукерья	р. Вая	р. Юронга	р. Икша	р. Лукерья	р. Люнда
------------	----------	--------------	-----------	----------	-----------	-----------	-------------	------------	--------------	--------	-------------	-----------	-------------	---------	------------	------------	-----------	---------	---------	----------	----------	----------------	------------	---------	---------------	------------------	---------	-----------	----------	-------------	-----------	---------	------------	--------	-----------	---------	------------	----------



товаро-пассажирскихъ пароходовъ	1909 г.	1909 г.	1909 г.	1910 г.	1910 г.
непаровыхъ судовъ	1629	236	339	1767	319
плотовъ	7	6	46	28	5
	0	5	8	4	11
	28	20	2	0	9
	0	0	0	2	2
	0	0	0	0	0
	58	46	9	20	65
	56	2	0	0	0
	0	0	2	0	0
	1	3	71	33	2
	0	0	0	0	0
	75	0	73	1	2
	10	14	14	4	3
	15	0	2	0	0
	0	0	0	3	236
	280	26	8	7	11
	2	2	27	0	37
	20	2	2	2	13
	33	0	0	0	33
	0	0	5	10	0
	8	4	1	3	7
	10	0	24	4	

Намъ остается сказать нѣсколько словъ относительно исторіи вопроса о составленіи правилъ для Ветлужскаго сплава, о развитіи и организаціи судоходнаго за нимъ надзора.

До 1901 года дѣло сплава на рѣкѣ Ветлугѣ и ея притокахъ находилось въ непосредственномъ вѣдѣніи Начальника Козьмодемьянской Дистанціи \*).

По словамъ послѣдняго положеніе дѣла и размѣры сплава того времени представлялись въ слѣдующемъ видѣ: Въ навигацію 1900 года рейсировали 7 пассажирскихъ пароходовъ. Въ мелководные іюль и августъ мѣсяцы движеніе ихъ было прекращено.

Что касается сплава, то въ этомъ году размѣръ его опредѣлялся 106 бѣянами и баржами съ 12.976.000 пудами лѣса и 1860 плотами \*\*).

Общая характеристика р. Ветлуги въ описаніи того же лица сводится къ слѣдующему: „Грузовое движеніе производится весной, въ остальное же время, судоходство на р. Ветлугѣ имѣетъ характеръ случайный и выражается незначительными цифрами, неподдающимися учету за отсутствіемъ наблюденія за судоходствомъ по рѣкѣ Ветлугѣ“ \*\*\*).

Ни землечерпательницъ, ни судоходныхъ для сплава постовъ, даже въ устьѣ Ветлугѣ и въ другихъ главнѣйшихъ пунктахъ ея не было и „особенно оцутителенъ, по мнѣнію того же лица, вредъ, отсутствія путевой прислуги въ весеннее время, когда около 2000 плотовъ и сотни бѣянь и баржей двигаются почти сплошной стѣной, при чемъ беспорядочность движенія оплачивается цѣной болѣе или менѣ крупныхъ аварій“ \*\*\*\*).

\*) См. Дѣло Судоходн. Отдѣленія Правленія Казанскаго Округа путей сообщенія 1901 г., № 27, рапортъ Инспектора Нижегород. участка Полковника Кудлая отъ 20 декабря 1900 г., № 3291.

\*\*) Ibidem, ср. рапортъ Начальника Козьмодемьянской судоходной дистанціи отъ 26 февраля 1901 г. за № 32.

\*\*\*) Ibidem.

\*\*\*\*) Ibidem.

Справка по  
вопр. о со-  
ставленіи пра-  
вилъ Ветлуж-  
скаго сплава  
и объ учреж-  
деніи судо-  
ходнаго за  
нимъ надзора.

Какъ видимъ дѣло Ветлужскаго сплава стояло въ совершенно ненормальныхъ условіяхъ: не существовало ни спеціального судоходнаго надзора, ни регламентаціи сплава. То и другое давно уже давали себя чувствовать и послѣднее обстоятельство заставило Казанскій Округъ путей сообщенія еще въ 1886 году предпринять мѣры къ выработкѣ правилъ сплава \*).

Однако, начатая въ этомъ году, переписка между Правленіемъ Округа, Инспекторами Судоходства и Начальниками Судоходныхъ дистанцій заняла около пяти лѣтъ. Въ 1901 году Инспекторъ Нижегородскаго участка (Полк. Кудлай) доноситъ Правленію, что имъ „для ускоренія и пользы дѣла не вполнѣ законченный проектъ для обсужденія нѣкоторыхъ вопросовъ внесенъ въ VII Съѣздъ Дѣятелей по Воднымъ Путямъ, гдѣ онъ переданъ на распоряженіе особой Комиссіи“ \*\*). Однако какъ названный инспекторъ, такъ, по его словамъ и члены этой Комиссіи находили необходимымъ къ совмѣстному обсужденію и для выработки размѣровъ сплавляемыхъ плотовъ и судовъ, — штрафовъ и другихъ вопросовъ привлечь лицъ, непосредственно заинтересованныхъ въ сплавѣ.

Мотивомъ къ этому по заключенію Комиссіи, образованной для разсмотрѣнія проекта, кромѣ соображеній общаго характера, послужило въ частности то, что и матеріаль, положенный въ основаніе предложеннаго проекта (составителемъ его полковникомъ Кудлаемъ), былъ полученъ (въ 80-хъ годахъ) отъ судо-и лѣсопромышленниковъ и сплавщиковъ лѣса.

Въ виду этого Комиссія нашла необходимымъ и теперь въ 1901 году проектъ правилъ сплава на Ветлугѣ (и на другихъ рѣкахъ) передать на обсужденіе мѣстныхъ совѣщаній.

Что касается „Комиссіи“, то при обсужденіи ею проекта особеннаго вниманія заслужили слѣдующіе вопросы: 1) „же-

\*) Впрочемъ не только для р. Ветлуги, но и для другихъ рѣкъ Округа, какъ-то: Суры, Рутки, Кадады и др.

\*\*) Ibidem. См. Рапортъ Инспект. Судох. Нижегород. участка отъ 21 февраля 1901 г., № 255.

лательно-ли (§ 7 проекта)—и въ какомъ размѣрѣ—наложеніе штрафа на хозяевъ и рабочихъ за отказъ въ помощи“ (при аваріяхъ). 2) „Когда (эта) помощь (§ 8 пр.) должна оказываться безвозмездно и когда за плату“ (и въ какихъ размѣрахъ)?

Весь вопросъ „о помощи“ Комиссіей былъ рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ и подлежащимъ осуществленію въ законодательномъ порядкѣ. Изъ дальнѣйшихъ вопросовъ и заключеній Комиссіи заслуживаютъ вниманія:

Комиссія исключила (изъ § 14 пр.) запрещеніе сплава ночью.

Какъ мы видѣли выше въ данномъ случаѣ она, съ точки зрѣнія техники сплава, была совершенно права. Къ настоящему времени это уже совершенно выяснилось.

Далье Комиссія высказалась (по §§ 6—8, 11 и 13) за увеличеніе въ нѣкоторыхъ случаяхъ штрафовъ по сравненію съ размѣрами, опредѣляемыми ст.ст. 77 и 87 устава о наказаніяхъ налагаемыхъ Мировыми Судьями, а также и за наложеніе этихъ штрафовъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ *на хозяевъ*, а не только на стонщиковъ. Этотъ вопросъ Комиссія предполагала разрѣшить, конечно, тоже въ порядкѣ законодательномъ \*).

Весь 1902 годъ ушелъ на собраніе заключеній по проекту правилъ сплава отъ заинтересованныхъ лицъ и общественныхъ учрежденій.

Съ этой цѣлью проектъ (въ числѣ другихъ) былъ разосланъ губернаторамъ подлежащихъ губерній для передачи на обсужденіе земствъ \*\*).

Къ началу января 1903 года матеріаль „заключеній“ сконцентрировался въ Правленіи Казанскаго Округа пут. сообщ. и по спѣшномъ обсужденіи \*\*\*) проектъ правилъ былъ посланъ въ Министерство путей сообщенія, гдѣ и утвержденъ Министромъ 23 февраля того же года и опубликованъ въ Собраніи Узаконеній и распоряженій Правительства въ № 39—1903 года.

\*) См. Дѣло Судход. Отдѣленія 1901 г., № 27. Заключение Комиссіи (въ черновомъ видѣ).

\*\*) См. Дѣло Судох. отд. 1902 г., № 109.

\*\*\*) Ibidem. См. заключеніе Инспектора Судходотства при Правленіи Округа (И. К. Разумова) отъ 10 января 1903 года и основанное на немъ постановленіе Общаго Присутствія отъ 11 января того же года за № 17.

Но по происшествіи всего лишь одной навигаціи, къ концу этого же года (20 декабря) со стороны Ветлужскихъ лѣсопромышленниковъ поступило прошеніе на имя Министра п. с. о желательности пересмотра только что утвержденныхъ Правиль сплава на Ветлугѣ.

Лѣсопромышленники ходатайствовали разрѣшить имъ: 1) Сплавлять плоты-однорядки безъ якорей (§ 12). 2) Размеры плотовъ-грузовиковъ допускать въ верхней части Ветлуги до 80 саж. длиною, а въ нижней части—до 120 саж. (§ 8), а также не имѣть на нихъ двойного комплекта якорей и лотовъ (§ 11) и проч.

Прошеніе г.г. лѣсопромышленниковъ и запросы въ немъ изложенные, совершивъ обычный кругъ, были частью отклонены, частью же удовлетворены Министромъ пут. сообщ. (18 ноября 1904 года) и опубликованы въ Собран. Узак. и Распор. Пр-ва въ 1905 году, въ № 11-мъ.

Въ этомъ послѣднемъ видѣ правила сплава на рѣкѣ Ветлугѣ существуютъ и до настоящаго времени \*).

Такова въ самыхъ краткихъ чертахъ исторія вопроса о составленіи Правиль плаванія и сплава на Ветлугѣ.

Что касается судоходнаго за сплавомъ надзора, то болѣе или менѣе сносная его организація наблюдается только въ самое послѣднее время...

На этомъ самомъ необходимомъ пишущій эти строки и считаетъ возможнымъ закончить свой очеркъ сплава на рѣкѣ Ветлугѣ.

Цѣлью очерка было дать наиболѣе ясное и по возможности достовѣрное описаніе Ветлуги и ея сплава—и, думается, громадное *промышленное* значеніе этой рѣки для мѣстнаго края въ болѣе или менѣе достаточной степени выяснено.

Что касается *культурнаго* значенія этой артеріи, буквально оживляющей лѣтомъ громадную сплошную пло-

\*) Правила помѣщ. ниже въ „Приложеніяхъ“ къ настоящему очерку.

щадь лѣсовъ, то оно, до тѣхъ поръ пока глухой край не будетъ прорѣзанъ сѣтью желѣзныхъ дорогъ, прямо неизмѣримо.

Слова одного изъ видныхъ русскихъ ученыхъ \*) о томъ, „что значеніе и интересъ водныхъ путей сообщенія для исторіи культуры стоитъ въ наши дни внѣ всякихъ сомнѣній..., (что) это положеніе представляется особенно справедливымъ по отношенію къ исторіи культуры русскаго народа“... по отношенію къ рѣкѣ Ветлугѣ и мѣстному краю представляются справедливыми болѣе чѣмъ къ какой-либо другой рѣкѣ.

Болѣе того—культурное значеніе рѣки Ветлуги не только для исторіи мѣстнаго края, но и въ наше время неизмѣримо.

Съ закрытіемъ навигаціи это чувствуется совершенно ясно, осязательно...

*Вр. Заездующій Дѣлопроизводствомъ  
Судоходнаго Отдѣленія Крыльцовъ.*

\*) Профессора Н. П. Загоскина. См. его историко-географическое изслѣдованіе „Русскіе водные пути и судоное дѣло въ до-Петровской Россіи“, изданіе Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ дорогъ, выпускъ XVI, Казань, 1910 г. Предисловіе, стр. V.

## ПРИЛОЖЕНІЯ.

### Правила плаванія по р.р. Ветлугѣ и Сурѣ отъ устья р. Инзы до впаденія въ р. Волгу.

(Собр. Узак. и Распор. Прав-ва № 39, 1903 г. и № 11, 1905 г.).  
Утверждены Министромъ путей сообщенія 23 Февраля 1903 г.  
съ измѣненіями, послѣдовавшими 18 Ноября 1904 г.

1) По р. Ветлугѣ отъ с. Кожерева и по р. Сурѣ отъ устья р. Инзы до впаденія въ р. Волгу производится плаваніе судовъ и сплавъ лѣса въ плотяхъ, а на р. Ветлугѣ, выше с. Кожерева, допускается сплавъ лѣса розсыпью.

*Примѣчаніе.* Сплавъ лѣса и дровъ розсыпью производится на основаніи особыхъ правилъ.

2) Наибольшіе размѣры, сплавляемыхъ по р. Ветлугѣ, бѣлянъ опредѣляются:

- а) отъ верхнихъ пристаней р. Ветлуги до с. Сквозники (15 верстъ выше с. Баки)—длиною не свѣше 42 саж. и шириною не свѣше 10 саж.;
- б) отъ с. Сквозники до с. Успенскаго—длиною не свѣше 45 саж. и шириною не свѣше 11 саж.;
- в) отъ с. Успенскаго до устья р. Ветлуги—длиною не свѣше 50 саж. и шириною не свѣше 12 саж.

3) Всякая бѣяна должна быть снабжена двумя лотами, каждый вѣсомъ не менѣе 4 пуд. на пог. саж. длины бѣяны, станovýmъ якоремъ, вѣсомъ не менѣе 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. и подпускнымъ—вѣсомъ не менѣе 2 пудовъ на пог. саж. длины бѣяны, а также двумя рисковыми якорями, вѣсомъ не менѣе 15 пуд. каждый, буйрепомъ (сукой) и буйками для лотовъ и якорей, полнымъ комплектомъ снастей соотвѣтствующаго размѣра, одной завозней и двумя лодками.

4) Баржи, сплавляемыя по р. Ветлугѣ, снабжаются лотами и якорями въ половинномъ противъ установленныхъ въ § 3 для

бѣлянъ вѣсѣ на пог. саж. длины баржи, одной завозней, одной лодкой и всѣми остальными принадлежностями, указанными въ § 4.

5) Баржи, сплавляемые по р. Сурѣ, снабжаются двумя лотами, каждый вѣсомъ не менѣе 3 пуд. на пог. саж. длины баржи, станovýmъ якоремъ, вѣсомъ не менѣе 2 пуд. и подпускнымъ—вѣсомъ не менѣе 1 пуд. на пог. саж. длины баржи и рысковымъ якоремъ, вѣсомъ не менѣе 12 пуд. и остальными принадлежностями по § 4.

6) Число рабочихъ на бѣлянахъ должно быть не менѣе 3 человекъ на каждыя 2 пог. саж. длины бѣяны, а на баржахъ не менѣе 1 человекъ на каждыя 2 пог. саж. длины баржи.

7) Управление бѣянами и баржами должно быть ввѣрено опытному лоцману (судоуправителю).

8) Наибольшіе размѣры, сплавляемыхъ по р. Ветлугѣ, гонокъ грузовыхъ плотовъ опредѣляются:

а) отъ верховья р. Ветлуги до с. Сквозники длиной не свыше 80 саж., шириной не свыше 10 саж. и высотой не свыше 15 четв.

б) отъ с. Сквозники до устья р. Ветлуги—длиной не свыше 120 саж., шириной не свыше 10 саж. и высотой не свыше 16 четв.

9) На р. Сурѣ разрѣшается сплавъ гонокъ грузовыхъ плотовъ размѣрами по пункту б, § 8.

10) По р.р. Ветлугѣ и Сурѣ разрѣшается сплавлять гонки однорядныхъ плотовъ, общей длиной не свыше 70 саж. и шириной не свыше 12 саж.

11) Гонки грузовыхъ плотовъ снабжаются: двумя лотами, каждый вѣсомъ не менѣе 1½ пуд. на пог. саж. длины гонки, двумя станowymi якорями, каждый вѣсомъ не менѣе 1 пуда на пог. саж. длины гонки, однимъ якоремъ (подпускнымъ) вѣсомъ не менѣе 50 пуд., однимъ рысковымъ якоремъ, вѣсомъ не менѣе 15 пуд., полнымъ комплектомъ снастей соответствующаго размѣра, одной завозней и одной лодкой.

12) Гонки однорядныхъ плотовъ снабжаются двумя поносными потесами, однимъ ботникомъ и снастью надлежащей толщины, длиной не менѣе 70 саж. Снасть допускается мочальная.

13) Наименьшее число рабочихъ на гонкахъ грузовыхъ плотовъ опредѣляется такъ, чтобы приходилось не менѣе одного ра-



бочаго на 4 пог. саж. длины гонки и на 6 четв. средней осадки плотовъ.

14) Число рабочихъ на гонкахъ однорядныхъ плотовъ должно быть не менѣе 4 человекъ.

15) Каждое судно должно быть снабжено однимъ (наполненнымъ водой) ведромъ на пог. саж. длины судна. Къ ведрамъ должны быть привязаны веревки не короче 10—15 арш. по нагрузкѣ судна.

16) Постановка самоваровъ и приготовленіе пищи для рабочихъ на судахъ допускается лишь при устройствѣ кухонъ, въ противномъ случаѣ постановка самоваровъ и приготовленіе пищи должны производиться въ особыхъ лодкахъ (кашеваркахъ),—съ соблюденіемъ необходимыхъ предосторожностей, или—на берегу.

17) Потолокъ и стѣны кухонъ на судахъ должны быть обиты желѣзомъ на кошмѣ или инымъ несгораемымъ матеріаломъ, а полъ долженъ быть устроенъ изъ несгораемыхъ матеріаловъ или покрытъ таковыми.

18) При одновременномъ сплавѣ съ пристани бѣлянъ, баржъ и плотовъ преимущество къ отправленію принадлежитъ бѣлянамъ, а затѣмъ въ порядкѣ постепенности—баржамъ, гонкамъ грузовымъ бревенчатымъ, грузовымъ, дровянымъ и одноряднымъ плотамъ.

19) Въ узкихъ и извилистыхъ мѣстахъ р.р. Суры и Ветлуги, а также на протяженіи 20 вер. отъ впаденія ихъ въ р. Волгу, бѣлянамъ, судамъ, баржамъ и плотамъ не дозволяется обгонять другъ друга.

Въ остальныхъ мѣстахъ рѣкъ обгонъ разрѣшается при обмѣнѣ надлежащими сигналами, примѣнительно § 34 правилъ плаванія судовъ, пароходовъ и сплава лѣсныхъ матеріаловъ по внутреннимъ воднымъ путямъ.

20) Судно, взводимое двумя бечевами, при встрѣчѣ или обгонѣ другимъ судномъ, обязано отдавать (ссаривать) одну бечеву для пропуска судна.

21) Во время тумана, сильнаго дождя и снѣга сплавъ судовъ и плотовъ безусловно воспрещается.

Всѣ суда и плоты, застигнутые туманомъ, сильнымъ дождемъ и снѣгомъ, должны немедленно остановиться на якорь или на причалы внѣ фарватера и ежеминутно бить въ колоколь или доску или трубить въ рожокъ.

22) Воспрещается при постановкѣ судовъ и плотовъ на якорь или на причалы перетягивать канатъ (косякъ) съ судна на берегъ черезъ ходовую сторону (стрезень).

23) При обнаруженіи въ устройствѣ, состояніи или снабженіи судна или плота такихъ нарушеній, какъ настоящихъ правилъ, такъ и общихъ правилъ для плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ, при коихъ слѣдованіе этого судна или плота представляло бы опасность для пути, либо препятствовало бы движенію другихъ судовъ и плотовъ, чины судоходнаго надзора могутъ распорядиться задержаніемъ неисправнаго судна и плота до приведенія ихъ въ соотвѣтственное состояніе. Задержание сіе производится въ ближайшемъ по пути слѣдованія судна и плота пунктѣ, гдѣ приведеніе оныхъ въ надлежащее состояніе возможно.

О такомъ задержаніи составляется чинами судоходнаго надзора надлежащій актъ.

24) Виновные въ нарушеніи настоящихъ правилъ подвергаются установленному въ законѣ взысканію.

При привлеченіи къ отвѣтственности чины судоходнаго надзора руководствуются ст. 1230—1233 Уст. Уголов. Судопр., а въ случаѣ, указанномъ въ ст. 1232, виновные задерживаются до прибытія на мѣсто земскаго начальника или судьи.

## ДОГОВОРЪ

заключенный уполномоченными Покровской трудовой артели—съ уполномоченными отъ лѣсопромышленниковъ—относительно порядка работъ артели при выводкѣ сплавляемаго лѣса изъ устья р. Ветлуги въ навигацію 1912 года.

*1911 года июня 29 дня*, мы, нижеподписавшіеся, уполномоченные Покровской трудовой артели якорщиковъ Григорій Ивановъ Сосковъ, Григорій Андреевъ Мѣшковъ, Петръ Васильевъ Блиновъ, Федоръ Николаевъ Сѣркинъ, Николай Кондратьевъ Дойниковъ, Андронъ Андреевъ Казариновъ—съ одной стороны и уполномоченные отъ лѣсопромышленниковъ Владиміръ Яковлевичъ Мещериковъ и Александръ Васильевичъ Шуркинъ—довѣренный Г. Лугина—съ другой стороны, заключили настоящий договоръ въ томъ, что Покровская трудовая артель якорщиковъ обязуется на устьѣ р. Ветлуги имѣть рысковыя лодки въ точно опредѣленномъ количествѣ совмѣстно съ лѣсопромышленниками и судоходнымъ надзоромъ съ 2-хъ-рогимъ якоремъ не менѣе 5 пудовъ вѣсомъ или 4-хъ-рогимъ не менѣе 7 пудовъ вѣсомъ, прочнымъ пеньковымъ канатомъ или мочальнымъ косякомъ не тоньше 4 вершковъ въ окружности, съ 5 рабочими, принимать и ставить на указанныя мѣста судоходнымъ надзоромъ на р. Волгѣ, выходящіе съ рѣки Ветлуги, плоты лѣсопромышленниковъ въ навигацію будущаго 1912 г. на нижеслѣдующихъ условіяхъ:

1) Очередной якорщикъ на устьѣ р. Ветлуги, а не въ р. Волгѣ, долженъ безпрекословно брать плоты для сгона

на тотъ участокъ, на который будетъ выданъ по назначенію судоходнаго надзора ярлыкъ, не требуя за это особаго вознагражденія сверхъ назначенной ниже таксы, а также и не входя ни въ какія добровольныя сдѣлки и соглашенія съ гонщиками или выработчиками отъ лѣсопромышленниковъ, совершеніе коихъ считается нарушеніемъ сего контракта. При отказѣ очереднаго якорщика по какимъ бы то ни было причинамъ взять плотъ на постановку, онъ лишается права на дальнѣйшую работу въ артели, изъ таковой исключается вмѣстѣ съ лодкой и отъ него отбирается номерной жетонъ, взаменъ же отказавшагося староста артели долженъ поставить немедленно другую очередную лодку. Въ случаѣ продолженія работъ послѣ исключенія изъ артели, якорщикъ лишается всякаго вознагражденія за постановку кому либо принадлежащихъ плотовъ. Съ своей стороны лѣсопромышленники, вошедшіе въ настоящій договоръ, обязуются не сдавать постановку плотовъ якорщикамъ, не имѣющимъ при себѣ номерныхъ жетоновъ, т. е. лицамъ исключеннымъ изъ артели.

2) Плоты должны быть устроены въ лучшемъ видѣ, крѣпко свичены, не разбиты, цѣльные—съ подлежащими чалками, бабками и поносными, въ противномъ случаѣ за поправку якорщикъ получаетъ одинъ рубль съ каждой чалки.

3) Якорщикъ не отвѣтствуетъ, если на рыску разорветъ плотъ по непрочности счалки и виць отъ быстрого теченія воды, на случай же разрыва якорщикъ долженъ плотъ свести и счалить, за что получаетъ дополнительную плату по 2-му пункту сего контракта.

4) Находящіеся на плотѣ рабочіе должны во все время рыска работать подъ распоряженіемъ якорщика.

5) Выплывъ плотовъ въ р. Волгу съ устья р. Ветлуги производится отъ восхода до захода солнца по, выданнымъ судоходнымъ надзоромъ, ярлыкамъ, кои и служатъ неоспоримымъ доказательствомъ своевременнаго разрѣшеннаго выплыва. При выплывѣ плотовъ въ сильный штормовой вѣтеръ якорщикъ обязанъ взять плотъ для постановки на участокъ, согласно ярлыка, при чемъ въ случаѣ поломки якоря, якорщику уплачивается по 1 руб. 50 коп. за пудъ

якоря, а послѣ, для дальнѣйшаго сплава, — долженъ быть взять другимъ очереднымъ якорщикомъ. Дѣйствительность выплыва плота въ Волгу въ сильный штормовой вѣтеръ должна быть засвидѣтельствована подписью на ярлыкѣ уполномоченнымъ отъ лѣсопромышленниковъ, находящимся на устьѣ р. Ветлуги. Плоть, выплывшій въ штормовой вѣтеръ, якорщикъ долженъ держать на якорѣ въ тиховодѣ около устья р. Ветлуги, не на фарватерѣ рѣкъ Волги, а ближе къ берегу, бесплатно въ первые пять (5) часовъ, считая съ момента хватки, а послѣ этого срока получаютъ по одному рублю за каждый часъ до установившейся тихой погоды, но за срокъ не болѣе 6 часовъ, послѣ чего уже часовой платы не полагается, а плотъ долженъ быть поставленъ къ береговому причалу на глубокое мѣсто и уже въ тихую погоду тѣмъ же якорщикомъ плотъ долженъ быть поставленъ на участокъ, согласно ярлыка, за полуторную таксу. За вѣтеръ въ пути никакой добавочной платы не полагается, а также и за поломку въ пути якоря.

6) За постановку плота, выплывшаго изъ р. Ветлуги безъ ярлыка, уплачивается полуторная порайонная плата, при чемъ плотъ этотъ ставится на запасный участокъ, указанный судоходнымъ надзоромъ.

7) Якорщикъ ни въ какомъ случаѣ не долженъ брать въ сгонъ вразъ два плота, хотя бы плоты эти были небольшие.

8) Якорщикъ обязанъ по постановкѣ плота съѣздить въ городъ за хозяйскимъ якоремъ, при чемъ пробыть въ городѣ не болѣе часа, если же по винѣ сгонщиковъ и хозяевъ, якорщикъ будетъ задержанъ болѣе часа, то контора уплачиваетъ якорщику по одному рублю за каждый часъ промедленія, кромѣ перваго часа. Время приѣзда къ берегу за якоремъ должно быть записано въ книгу у служащаго отъ лѣсопромышленниковъ, а также время, потраченное на полученіе якоря (часы находятся въ сторожевой будкѣ рѣчной полиціи противъ перевоза).

9) Если поставленный плотъ на указанномъ ярлыкомъ участкѣ не будетъ держаться за легкостью арендованнаго якоря, или оторвется, то за постановку его на другомъ

разрѣшенномъ мѣстѣ и подъемъ арендованнаго якоря, якорщикъ получаетъ порайонную плату, а не обозначенную при первой постановкѣ, при этомъ за обмѣнъ арендованнаго якоря получаетъ пять руб., а за доставку добавочнаго второго якоря—три рубля. Въ случаѣ же проплыва по другимъ причинамъ, ниже назначеннаго ярлыкомъ участка, плотъ долженъ быть поставленъ на отведенный судоходнымъ надзоромъ, запасный участокъ, при чемъ уплата за постановку учиняется какъ за участокъ, назначенный ярлыкомъ.

10) Полученіе расчета отъ лѣсопромышленниковъ якорщикъ не долженъ требовать ранѣе 7 часовъ утра и позднѣе 10 часовъ вечера; *за ночное время особой платы не производится.*

11) По сгонѣ и установкѣ плота на мѣстѣ якорщикъ получаетъ въ конторѣ лѣсопромышленника слѣдующее вознагражденіе, которое вписывается конторою въ расчетную книжку якорщика.

12) Лѣсопромышленники, вошедшіе въ соглашеніе съ артелью, обязуются уплатить въ артель сто пятьдесятъ руб. на канцелярскіе расходы, каковыя полагаютъ отъ суммъ, поступившихъ отъ лѣсопромышленниковъ, облагаемыхъ сборомъ съ каждаго плота. Уплата этихъ суммъ должна быть закончена не позднѣе 20 іюня каждаго года и служить фактическимъ доказательствомъ принятія на себя обязательствъ по сему договору.

13) За время навигаціи, хотя бы осенью, при выходѣ плотовъ изъ р. Ветлуги, артель обязывается поставить необходимое число якорныхъ лодокъ не увеличивая платы.

14) На лодкѣ якорщика долженъ быть выставленъ ясно номеръ по обѣимъ сторонамъ носовой части каждой лодки, одинаковый съ номеромъ расчетной книжки и номеромъ жетона, находящагося у рулеваго лодки, который при взятіи плота на сплавъ, передаетъ сгонщику или выработчику плота и возвращается обратно якорщику только по уплатѣ денегъ въ конторѣ. Отсутствие № на лодкѣ и жетона даетъ право считать якорщика не состоящимъ въ артели.

15) За сгонъ и установку плотовъ устанавливается слѣдующая *плата*: отъ устья р. Ветлуги къ дер. Мумарихѣ не ниже рѣки Малой Юнги—девять руб., ниже Малой Юнги до пароходныхъ пристаней—одиннадцать руб., отъ пароходныхъ пристаней до первыхъ кустовъ—двѣнадцать руб., отъ кустовъ до Сѣнной пристани—четырнадцать руб., отъ Сѣнной пристани въ Воложку—пятнадцать руб., отъ Воложки до Батыгинскаго затона—семнадцать руб. *Въ луговой сторонѣ Волги*: противъ Мумарихи къ песку—восемь руб., отъ песка до перевоза—десять руб., отъ перевоза до дер. Рутки наравнѣ съ зелеными кустами—двѣнадцать руб., отъ этой мѣстности до Руткинскаго затона—четырнадцать руб., а въ затонъ—семнадцать руб. За всѣ плоты, плывущіе мимо ярмарки безъ якоря, очередные якорщички должны, проводить \*) дальше зеленыхъ кустовъ, (брать) по десяти руб. съ плота.

16) Якорщичкъ при постановкѣ плотовъ долженъ во всемъ подчиняться требованіямъ чиновъ путей сообщенія; не становить плота на фарватерѣ, обозначенномъ бакенами и переводить плоты на другое мѣсто безъ особой платы.

17) Во время несчастныхъ случаевъ съ поставленными уже на участкахъ плотами, какъ-то: срываніе ихъ вѣтромъ—штормомъ, ударами другихъ плотовъ, мимо плывущихъ, обрываніе снастей, срываніе ихъ съ береговыхъ причаловъ, если плотъ проходитъ по теченію за легкостью арендованнаго якоря, а также и при всѣхъ другихъ несчастіяхъ, полагается для желающихъ слѣдующая плата: 1) за поимку цѣлаго плота и постановку его въ безопасное мѣсто во время шторма—двадцать руб., а въ тихое время—десять руб.; 2) за поимку отдѣльныхъ цѣленъ и общую ихъ счалку въ цѣлый плотъ, съ постановкой на указанное мѣсто, во время шторма по 3 руб. съ цѣлена, если плотъ разорванъ на 2 части и по четыре руб. съ цѣлена, если плотъ разорванъ на 3 и болѣе частей; въ тихую же погоду за ту же работу плата полагается въ половинномъ размѣрѣ.

18) За плоты выходящіе изъ р. Ветлуги въ раздѣланномъ видѣ однимъ или нѣсколькими цѣленами, якорщичкъ

\*) провода (?).

обязанъ часть плота поставить на береговой причаль около устья р. Ветлуги и за это получить расчетъ согласно пункта 17-го. Каждый случай долженъ быть засвидѣтельствованъ уполномоченнымъ на устьѣ р. Ветлуги записью на ярлыкѣ или штемпелемъ. Въ томъ и подписуемя: Григорій Ивановъ Сосковъ, Григорій Мѣшковъ, Петръ Блиновъ, Федоръ Николаевъ Сѣркинъ, Николай Кондратьевъ Дойниковъ, Андронъ Андреевъ Казаринъ, Довѣренный Г. Лугинина—А. Шуркинъ, уполномоченный отъ лѣсопромышленниковъ кр. Ветлужскаго у., села Одоевскаго Владиміръ Яковлевичъ Мещериковъ.

1911 года іюня 29 дня Козмодемьянское Волостное Правленіе удостовѣряетъ, что настоящій договоръ дѣйстви-тельно заключенъ уполномоченными отъ Покровской трудовой артели якорщиковъ Григоріемъ Андреевымъ Мѣшковымъ, Петромъ Васильевымъ Блиновымъ, Федоромъ Николаевымъ Сѣркинымъ, Григоріемъ Ивановымъ Сосковымъ, Николаемъ Кондратьевымъ Дойниковымъ, Андрономъ Андреевымъ Казаринымъ съ уполномоченными отъ лѣсопромышленниковъ: довѣреннымъ Лугинина—Шуркинымъ и Владиміромъ Яковлевичемъ Мещеряковымъ и ими собственноручно подписанъ. Козмодемьянскій Волостной Старшина Васинъ. Волостной писарь Здорновъ.



## СТАТИСТИЧЕ

о грузооборотъ и цѣнности продуктовъ и това  
за послѣднее десяти

Прил. къ вѣдомости на стр. 65.

## СКІЯ ДАННЫЯ

ровъ рѣки Ветлуги вмѣстѣ съ притоками ея \*)  
лѣтіе 1901—1909 г.г.

Названіе водныхъ путей	ГОДА	Число судовъ съ грузомъ		ЧИСЛО ПЛОТОВЪ		Всѣхъ плотовъ (съ грузомъ на нихъ)		Объявленная цѣн- ность плотовъ		Всѣхъ вѣсѣхъ грузовъ съ поштучными на судахъ, на плотахъ и въ плотахъ		ОБЪЯВЛЕННАЯ ЦѢННОСТЬ	
		Отправлено	Прибыло	Отправлено	Прибыло	Отправ- ленныхъ	Прибыв- шихъ	Отправ- ленныхъ	Прибыв- шихъ	Отправлен- ныхъ	Прибыв- шихъ	Отправлен- ныхъ	Прибыв- шихъ
РѢКА ВЕТЛУГА вмѣстѣ съ притоками.	1901	245	6	2.281	—	25.714.000	—	2.240.000	—	51.560.000	27.000	5.929.000	19.000
	1902	217	26	2.408	—	33.861.000	—	1.905.000	—	58.149.000	200.000	5.532.000	280.000
	1903	215	1	2.576	—	40.507.000	—	2.351.000	—	64.971.000	2.000	5.912.000	5.000
	1904	259	2	2.351	—	30.509.000	—	3.019.000	—	58.784.000	8.000	7.611.000	7.000
	1905	223	266	1.420	—	15.921.000	—	1.545.000	—	35.466.000	297.000	4.626.000	370.000
	1906	243	3	1.961	—	35.749.000	—	2.985.000	—	60.280.000	28.000	6.747.000	16.000
	1907	369	409	3.024	2	52.830.000	29.000	4.230.000	3.000	74.601.000	542.000	7.710.000	811.000
	1908	502	642	1.797	—	28.336.000	—	3.121.000	—	51.065.000	750.000	7.165.000	1.423.000
	1909	746	987	2.566	—	48.019.000	—	4.685.000	—	71.767.000	863.000	9.264.000	2.185.000

\*) См. Статистическіе Сборники Министерства путей сообщенія за соотвѣтствующіе годы. Вѣдомости о грузооборотѣ и цѣнности грузовъ Ветлуги въ Статистическихъ Сборникахъ М-ва путей сообщенія приведены не приводятся.

за предыдущіе годы (и ср. выше стр. 65). За предыдущіе годы статистическія данныя о грузооборотѣ совершенно не полны, въ виду чего итоги грузооборота Ветлуги вмѣстѣ съ притоками ея

## Первоисточники и пособия.

*ДБЛО Искусственного Отдѣленія* Правленія Казанскаго  
Округа пут. сообщ.

къ № 23

1886 года.

„Съ проектомъ правилъ движенія судовъ и плотовъ по второстепеннымъ рѣкамъ Округа, а именно: Ветлугѣ, Кададѣ, Руткѣ, Свѣягѣ, Цивили, Илети, Большой Кокшагѣ, Малой Кокшагѣ, Керженцу, Сурѣ, Костромѣ, Унжѣ и Немдѣ“.

*ДБЛА: Судоходнаго Отдѣленія* Правленія Казанскаго  
Округа пут. сообщ.:

№ 127

1901 года.

(„О сплавахъ на рѣкахъ: Ветлугѣ, Сурѣ, Руткѣ, Кададѣ и Керженцу“).

№ 109

1902 года.

(„О дачѣ заключенія по проекту правилъ сплава на р.р.: Ветлугѣ и Сурѣ отъ устья р. Инзы до впаденія ея въ Волгу... Кададѣ, Инзѣ, Айвѣ, Керженцѣ и р.р. Пермской губерніи, для которыхъ не установлено правилъ“).

№ 149

1904 года.

(„По прошенію Ветлужскихъ лѣсопромышленниковъ о пересмотрѣ и измѣненіи правилъ плаванія и сплава лѣса по р.р. Ветлугѣ и Сурѣ, утвержденныхъ 23 февраля 1903 года“).

№ 174

1907 года.

(„По вопросу о предполагаемыхъ мѣропріятіяхъ на р. Ветлугѣ“).

№ 38

1911 года.

(„О затрудненіяхъ по сплаву судовъ и плотовъ на р. Ветлугѣ въ 1911 г. и о мѣрахъ предпринимаемыхъ въ цѣляхъ устраненія этихъ затрудненій“).

*ДѢЛО Канцеляріи* Правленія Казанскаго Округа  
путей сообщенія:

№ 48

1909 года.

(„О переводѣ Пензенской Судоходной Дистанціи на р. Ветлугу въ с. Воскресенское“).

*Прошеніе* на имя г. Министра пут. общ. Ветлужск. землевладѣльца и лѣсопромышленника Мих. Ник. Верховскаго, Ветлуж. мѣщ. Павлова и друг. отъ 8 іюня 1910 года.

*Отчетъ* подъ названіемъ: „Обзоръ судоходства и сплава лѣса на Ветлугѣ“. Начальника рѣчныхъ постовъ *Мазуревича*.

*Тоже*. „О сплавѣ лѣса на р. Ветлугѣ въ 1911 г.—по 1-е іюня“. *Его же*.

*Тоже*. „О сплавѣ лѣса на р. Ветлугѣ въ 1911 г.—съ 1-го іюня“. *Его же*.

*Тоже*. „О сплавѣ лѣса на р. Ветлугѣ въ 1911 г.—по 1-е іюня“. Инспектора Судоходства Нижегородскаго участка *Кедрова*.

*Тоже*. „О сплавѣ лѣса на р. Ветлугѣ въ 1911 г.—съ 1-го іюня по день окончанія сплава“. *Его же*.

*Правила* плаванія и сплава на рѣкѣ Ветлугѣ, утвержденныя Министромъ пут. общ. въ 1903 году съ измѣненіями 1904 года.

*Перечень Внутреннихъ Водныхъ Путей Европейской Россіи*, изд. 1907 г.

*Тоже*. Дополненія и исправл. къ нему, сдѣлан. въ 1910 году. (См. Статист. Сбор. М-ва п. с. за 1911 годъ).

*Вѣдомость* о движеніи грузовъ за десять лѣтъ съ навигаціи 1900 по 1909 годъ на пристаняхъ Козьмодемьянской Судоходной Дистанціи Нижегородскаго Отдѣленія Казанскаго Округа п. с.

*Тоже*. Козьмодем. Судох. Дист. съ статистическими данными по сплаву лѣса и движенію товаровъ на р. Ветлугѣ и ея притокахъ:

За навигацію 1909 г. (детальныя данныя). (Дѣло Суд. Отд. № 18, 1910 г.).

За навигацію 1910 г. (детальныя данныя). (Дѣло Суд. Отд. № 37, 1911 г.).

*Журналы* Главнаго Управленія путей сообщ. и Публичныхъ Зданій съ 1830 года по 1861 годъ.

*Тоже.* Министерства пут. сообщенія съ 1866 г. по 1873 г.

*Статистическіе Сборники М-ва пут. сооб.* съ 1877 года по 1911 г.

*Судоходный Дорожникъ.* СПб., 1854 г.

*П. П. Семеновъ.* Географическо-статистическій словарь, т. I, СПб., 1863 года.

*Гагаринъ, Кн.* Тоже—1843 г.

*Брокгаузъ и Ефронъ.* Энциклопедическій словарь, полутомъ 11, СПб., 1892 г., подъ словомъ „Ветлуга“ рѣка.

*Тоже.* Малый, новѣйшій, т. I, СПб., 1907 г.

*П. П. Семеновъ* (подъ общимъ руководствомъ) „*Россия*, Полное Географическое Описаніе нашего Отечества“, т. I. СПб., 1899 года.

*Тоже.* Т. VI. СПб. 1901 г.

*Палицынъ, Е. А., инженеръ.* Изысканія р. Ветлуги, произведенныя имъ по порученію Правленія Казанскаго Округа пут. сообщ. въ 1901—4 годахъ.

*Онъ-же.* Рѣка Ветлуга (Матеріалы для ея описанія). Изданіе Казанскаго Округа п. с., Казань, 1905 г.

*Н. П. Загоскинъ, проф.* „Русскіе водные пути и судовое дѣло въ до-Петровской Россіи“. Историко-географическое изслѣдованіе. Изданіе Управленія Внутр. Волн. Путей и Шоссейныхъ дорогъ, выпускъ XVI, Казань, 1910 г.

## СОДЕРЖАНІЕ.

*Стран.*

Вмѣсто предисловія . . . . .	3 — 6.
Краткое гидрографическое и гидрологическое описаніе рѣки Ветлуги . . . . .	7—18.
Сплавъ на рѣкѣ Ветлугѣ . . . . .	19—48.
Липовка 32—35; Козьмодемьянскій рейдъ 35—38; Главнѣйшіе недостатки сплава на рѣкѣ Ветлугѣ и мѣры улучшенія 38—48.	
Краткій обзоръ сплава на рѣкѣ Ветлугѣ и ея притокахъ въ статистическомъ отношеніи . . . . .	49—72.
Справка по вопр. о составленіи правилъ Ветлужскаго сплава и объ учрежденіи судоходнаго за нимъ надзора. Заключение . . . . .	73—77.
Приложенія . . . . .	78—89.
Источники и пособія . . . . .	90—92.

---

## Замѣченныя погрѣшности и опечатки.

<i>Страница</i>	<i>Строка</i>	<i>Напечатано</i>	<i>Слѣдуетъ читать</i>
3	13 сверху	членовъ	чиновъ
"	16 "	работъ	работы
8	8 снизу	Ветлугѣ	Ветлуги
"	9 "	полн.	Полн.
14	2 "	на оборотъ	наоборотъ
28	6 "	осуществить при налич- ности	осуществить лишь при на- личности
30	6 "	вводка	выводка
33	4 "	объяръ	объ яръ
46	9 сверху	Общимъ	Общемъ
48	5 снизу	Ветлулѣ	Ветлугѣ
"	(Автотипія)	Въ ожиданіи сплава	Въ концѣ сплава
51	10 снизу	Журналъ п. с.	Журналъ М-ва п. с.
65	2 "	Довладъ	Доклада
74	10 сверху	пяти	пятнадцати
89	1—2 снизу	вмѣстѣ съ при- токами ея не приводятся	вмѣстѣ съ при- токами ея за эти годы не при- водятся

---

38-15-1.99

T6A