

НАУЧНЫЙ ОТДЕЛ

ПРОВЕРЕНО
1961 г.

551.5
Б 87

Л. Брейтфусъ.

Презрѣно
19 *1916*

ГИДРО-МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ СЛУЖБА

въ Карскомъ морѣ

ДЛЯ НУЖДЪ МОРЕПЛАВАНІЯ

и предсказанія погоды.

(ПРОЕКТЪ).

740 БИБЛИОТЕКА
ЛЕНИНГРАДСКОГО
ГИДРО-МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО

БИБЛ. ГЕОФИЗ.
ИНСТ.
Инвентарный
№ 8021

ПЕТРОГРАДЪ.

Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1916.

Печатано по распоряженію Главнаго гидрографическаго управленія.

(Отд. оттискъ изъ „Записокъ по Гидрографіи“ т. XL, вып. 2).

Гидро-метеорологическая служба въ Карскомъ морѣ для нуждъ мореплаванія и предсказанія погоды.

(Проектъ).

Исслѣдованіе и оборудованіе Морского Сибирскаго пути во всей его совокупности, а также района его въ предѣлахъ отъ береговъ Мурмана до устьевъ рѣкъ Оби и Енисея, въ частности, съ самаго основанія Россійскаго флота лежало на Морскомъ Вѣдомствѣ.

Начало этому дѣлу было положено, по мысли Петра Великаго, въ царствованіе Анны Иоанновны Великою Сѣвѣрною экспедиціею, затѣмъ это дѣло неустанно выполнялось русскими моряками и учеными на протяженіи цѣлыхъ двухъ столѣтій вплоть до нашего времени, когда, въ связи съ постройкою Сибирской желѣзной дороги, вопросъ объ оборудованіи морского пути въ устья Оби и Енисея былъ выдвинутъ на видное мѣсто и, послѣ ряда междувѣдомственныхъ совѣщаній, на средства Комитета Сибирской желѣзной дороги, въ 1893 году была отправлена изъ Англій въ Енисей Экспедиція лейтенанта Добротворскаго съ грузомъ рельсъ, въ 1894 г. была учреждена Гидрографическая экспедиція для изученія устьевъ рѣкъ Оби и Енисея и прилежащей части Карскаго моря, работавшая до 1897 г., а въ 1898 г. учреждена Гидрографическая экспедиція Сѣвернаго Ледовитаго океана, работавшая на тѣ же средства въ Баренцовомъ и Карскомъ моряхъ до 1905 г. Въ 1910 г. Морскимъ Вѣдомствомъ учреждена Гидрографическая экспедиція Сѣвернаго Ледовитаго океана, описавшая по 1915 годъ берега Сибири отъ Берингова пролива до устья рѣки Таймырь и сдѣлавшая при этомъ цѣлый рядъ географическихъ открытій; въ томъ же 1910 году по представленію Министра Путей Сообщенія вопросъ о морскомъ пути въ Западную Сибирь былъ подвергнутъ обсужденію въ Совѣтѣ Министровъ, который предоставилъ министрамъ Морскому, Внутреннихъ Дѣлъ и Путей Сообщенія войти съ соответственными представленіями въ законодательныя учрежденія.

11 марта 1911 года упомянутые три министра вошли съ представлениемъ въ Государственную Думу, которое послѣ обсуждения приняло слѣдующую окончательную формулу:

1. Построить радиостанціи: въ Архангельскѣ, Югорскомъ Шарѣ, Карскихъ воротахъ и на западномъ берегу Ямала въ Байдарацкой губѣ.

2. Построить 5 желѣзо-бетонныхъ знаковъ: у восточнаго входа въ Югорскій Шаръ, на западномъ берегу полуострова Ямалъ, и на островахъ Бѣломъ, Вилькицкаго и Вернѣ, и

3. Произвести рекогносцировочныя изслѣдованія условій сооруженія желѣзной дороги отъ пристани въ нижнемъ теченіи Оби до Самоѣдскаго берега.

Обращаясь къ разсмотрѣнію, насколько каждымъ изъ вѣдомствъ было выполнено возложенное на него порученіе, слѣдуетъ отмѣтить, что въ теченіе 1912 и 1913 годовъ всѣ упомянутыя радиостанціи и знаки были построены иждивеніемъ Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ и Главнаго Гидрографическаго Управленія; что же касается вопроса объ изысканіи направленія желѣзно-дорожной линіи отъ Оби чрезъ Уралъ до Самоѣдскаго берега, то вопросъ этотъ до настоящаго времени не получилъ сколько-нибудь опредѣленнаго рѣшенія, хотя изъ нѣсколькихъ вариантовъ направленія этой линіи, представленныхъ частными инженерами, наиболѣе цѣлесообразнымъ слѣдуетъ признать вариантъ линіи отъ города Обдорска (отъ станціи Соби, что на лѣвомъ берегу Оби въ 30 верстахъ отъ гор. Обдорска) до мыса Болванскаго въ устьѣ Печоры. Длина линіи около 400 верстъ.

Въ настоящее время выяснилось, что въ ряду главныхъ мѣропріятій по оборудованію морского пути въ устья Сибирскихъ рѣкъ значительнымъ недостаткомъ является отсутствіе радиостанцій на о-вѣ Диксонѣ, въ Обдорскѣ, куда проектируется проводка телеграфной линіи, въ селеніи Дудинкѣ на Енисеѣ, куда уже построенъ телеграфъ, а также у восточнаго входа въ Маточкинъ Шаръ. Безъ такого дополненія, районъ Карскаго моря, въ которомъ нынѣ совершается навигація, не можетъ считаться удовлетворительно освѣщеннымъ относительно распределенія льдовъ и состоянія атмосферныхъ возмущеній и наличіе трехъ существующихъ радиостанцій въ Югорскомъ Шарѣ, Карскихъ воротахъ и Морра-Сале, какъ показала опытъ съ открытыми на нихъ метеорологическими станціями, принесло пока пользу главнымъ образомъ для предсказанія погоды, оставивъ нужды мореплаванія удовлетворенными только отчасти,

а именно только для района плаванія отъ Вайгача до Морра-Сале, т. е. въ самомъ южномъ районѣ Карскаго моря. При чемъ совершенно неосвѣщеннымъ остается вся область къ сѣверу и востоку отъ линіи чрезъ Карскія ворота — Морра-Сале, какъ это видно на прилагаемой картѣ.

Нынѣ, какъ извѣстно, вопросъ о гидро-метеорологической радіостанціи на островѣ Диксона рѣшенъ Совѣтомъ Министровъ въ положительномъ смыслѣ и, хотя въ теченіе предстоящей навигаціи Главное Гидрографическое Управленіе и откроетъ дѣйствіе этой станціи, однако до постройки радіостанцій въ конечныхъ телеграфныхъ пунктахъ — Обдорскѣ и Дудинкѣ — проектируемая гидро-метеорологическая служба для нуждъ мореплаванія въ устьяхъ Оби и Енисея всетаки не будетъ достаточно обезпечена успѣхомъ.

Дѣйствительно, какъ свидѣтельствуемъ академикъ князь Б. Б. Голицынъ, наблюденія, получающіяся съ этихъ станцій, позволили поставить предсказанія погоды для восточной части Европейской Россіи на твердую основу и раздвинуть рамки предсказаній на 2—3 дня, особенно осенью, для нуждъ рѣчного судоходства, и еще рѣзче выдѣлилась во время текущей войны роль полярнаго центра дѣйствія атмосферы. Съ началомъ войны Обсерваторія перестала получать депеши съ Исландіи и со всего запада Европы; были періоды, когда самыми западными станціями рабочей карты бюллетеня были Рига и Нижній Ольчедаевъ, находящіеся другъ отъ друга въ разстояніи около 850 верстъ, и тѣмъ не менѣе, даваемые Обсерваторією предсказанія для нуждъ арміи и спеціальныя предсказанія направленія вѣтра за 46—48 часовъ впередъ не дали меньшаго $\frac{0}{100}$ удачи, чѣмъ обычно и даже превысили его.

Причина малой относительной пользы для мореплаванія отъ этихъ станцій заключается въ томъ, что ими, съ одной стороны, освѣщается не весь районъ плаванія судовъ, съ другой — наблюденія ихъ не объединяются и не отражаются въ опредѣленныхъ центрахъ, изъ которыхъ мореплаватели и морскіе промышленники могли бы ознакомляться съ ними и дѣлать по нимъ необходимые для нихъ выводы, т. е., въ настоящее время отсутствуетъ такое объединяющее гидро-метеорологическія наблюденія на этихъ станціяхъ начало, которое несло бы заботы по сводкѣ и распространенію бюллетеней метеорологическихъ и о состояніи ледяного покрова.

Не слѣдуетъ, однако, скрывать, что если не будетъ введена цѣлесообразная постановка дѣла, то даже и при наличіи полного состава существующихъ и проектируемыхъ станцій, вопросъ относительно

оповѣщенія мореплавателей о состояніи самаго важнаго элемента для нихъ, а именно относительно распредѣленія и характера ледяного покрова, не получить окончательнаго рѣшенія; ибо наблюденія моря съ береговыхъ станцій, горизонтъ видимости которыхъ крайне незначителенъ, рѣдко превышая 20—25 морскихъ миль, по прежнему будутъ распространяться лишь на береговую его полосу, весь же районъ открытаго моря будетъ оставаться не освѣщеннымъ.

Устранить этотъ недочетъ возможно или съ помощью аэроплановъ, которые должны періодически совершать полеты между станціями для обзрѣнія морской поверхности и наблюденія свои тотчасъ же сообщать радіостанціямъ, или же съ помощью специально приспособленнаго для плаванія во льдахъ пароваго судна, оборудованнаго радіотелеграфомъ, которое, находясь постоянно въ крейсерствѣ, дѣлалось бы своими наблюденіями о состояніи льда и направленіи морскихъ теченій съ прибрежными станціями.

Намъ думается, что предпочтительнѣе предоставить это дѣло судну, такъ какъ съ него, помимо развѣдочной службы, можно производить океанографическія изслѣдованія въ Карскомъ морѣ, безъ которыхъ природа этого моря будетъ по прежнему оставаться невыясненной, а кромѣ того съ помощью этого судна возможно будетъ обслуживать станціи и въ хозяйственномъ отношеніи. Аэропланы же могутъ быть весьма полезнымъ дополненіемъ къ развѣдкамъ судна.

Для правильной постановки дѣла оповѣщенія мореплавателей о льдахъ и погодѣ въ Карскомъ морѣ необходимо:

1) Построить недостающія еще радіостанціи въ селеніи Дудинкѣ, въ Обдорскѣ и у восточнаго входа въ Маточкинъ Шаръ.

2) Снабдить всѣ станціи какъ полнымъ комплектомъ метеорологическихъ и гидрологическихъ приборовъ до самописцевъ включительно, такъ и приборами для наблюденія за движеніемъ облаковъ и воздушныхъ теченій въ верхнихъ слояхъ атмосферы (змѣями и пилотъ-баллонами).

3) Назначить на каждую станцію, а также на крейсерующее специальное судно, наблюдателей, которые могутъ быть избраны изъ телеграфныхъ чиновъ или механиковъ (не меньше двухъ), предварительно хорошо обученныхъ гидрологическимъ, метеорологическимъ и другимъ наблюденіямъ.

4) Назначить для общаго руководительства службою на всей сѣти Карскаго моря одного завѣдующаго и одного помощника его, на обязанности которыхъ возложить:

а) общее руководство всѣми наблюденіями на станціяхъ и специальномъ суднѣ,

б) составленіе ежедневнаго метеорологическаго бюллетеня для мореплавателей,

в) обученіе гидро-метеорологическимъ и другимъ наблюденіямъ наблюдателей,

г) производство различныхъ научныхъ изслѣдованій въ области океанографіи, магнетизма и проч., а также составленіе обзоровъ погоды и распред. льдовъ по сезонамъ и проч. ¹⁾.

Примѣчаніе. Мѣстомъ пребыванія во время навигаціи завѣдующаго Карскою гидро-метеорологическою службою можетъ быть, смотря по надобности, судно или одна изъ радіостанцій.

При такой постановкѣ дѣла, служба этихъ станцій выразится въ слѣдующемъ. На одной изъ нихъ, которая будетъ считаться центральной, обладаетъ значительнымъ радіусомъ дѣйствія и гдѣ долженъ находиться завѣдующій или его помощникъ, будутъ 2—3 раза въ сутки получаться какъ всѣ свѣдѣнія съ остальныхъ береговыхъ и судовой станцій Карской сѣти, такъ и сводная метеорологическая телеграмма отъ Николаевской Главной Физической Обсерваторіи, и на основаніи всѣхъ этихъ данныхъ долженъ ежедневно въ определенное время составляться бюллетень о состояніи ледяного покрова, атмосферныхъ элементовъ въ районѣ Карской сѣти, а также, если будетъ возможно, то и предсказаніе погоды на слѣдующій день. Этотъ бюллетень долженъ отсюда распространяться во всеобщее свѣдѣніе судамъ, идущимъ въ Карское море, другимъ станціямъ (гдѣ эти бюллетени должны обязательно записываться).

Помимо сего, центральной станціи должно быть вмѣнено въ обязанность ежедневно посылать сводную депешу о наблюденіяхъ на всѣхъ станціяхъ въ Ник. Главн. Физ. Обсерваторію.

Порядокъ, форма составленія и время отправки депешъ, которыми должна обмѣниваться Карская гидро-метеорологическая служба

¹⁾ Подобныя сводки распредѣленія льдовъ въ Сѣверной части Атлантическаго океана и въ Баренцовомъ морѣ публикуются на основаніи международныхъ, преимущественно случайныхъ свѣдѣній, Датскимъ Метеорологическимъ институтомъ въ Копенгагенѣ въ его изданіи «Isforholdene i de arktiske Have» и Вашингтонскимъ Treasury Departement United States Coast Guard въ его новомъ изданіи «International ice observation and ice patrol Service in the North Atlantic Ocean». (Bull. № 3, Washington, 1915). Въ отношеніи же Карскаго моря, столь необходимаго для насъ, подобныхъ сводокъ никѣмъ не производилось.

съ Николаевскою Главною Физическою Обсерваторією, подлежатъ регламентаціи со стороны послѣдней ¹⁾).

Станціи должны обладать радіусомъ дѣйствія, позволяющимъ имъ поддерживать взаимную радіо-связь, причемъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что помимо взаимныхъ сношеній другъ съ другомъ, онѣ должны еще и сноситься съ плавающими въ районѣ ихъ расположенія судами, которымъ онѣ должны будутъ не только подавать депеши, но и принимать таковыя. Для того же, чтобы станціи могли удовлетворять послѣдней цѣли, необходимо антенны большихъ станцій, работающихъ волнами въ 1500 и 3000 метровъ, приспособить также и для приѣма волнъ въ 300 и 600 метровъ, каковыми обычно обладаютъ судовыя станціи.

Говорить о возможности плаванія Карскимъ моремъ, а также доказывать государственное значеніе его не представляется необходимымъ, такъ какъ по этимъ вопросамъ существуетъ цѣлая литература и рядъ заключеній специальныхъ комиссій. Остается лишь напомнить, что если вывозъ сибирскаго масла, хлѣба, пеньки, льна, дерева и проч. въ мирное время крайне нуждался въ дешевомъ пути, то въ настоящее военное время, когда Сибирская желѣзная дорога задавлена военными грузами, идущими съ востока, а бѣломорскіе порты не успѣваютъ справляться съ грузами, прибывающими изъ Англіи и Америки, путь этотъ является не только дешевымъ, но и важнымъ подсобнымъ путемъ уже не только для Сибири, но и для всего государства.

Чтобы воскресить въ памяти читателя исторію плаванія Карскимъ моремъ, приведемъ краткій перечень главнѣйшихъ изъ нихъ.

Морскія торговыя сношенія между сѣверными побережьями Европейской Россіи и Сибири существовали еще въ концѣ XVI столѣтія и къ началу слѣдующаго столѣтія достигли довольно значительнаго развитія. Центромъ этой торговли былъ городъ Мангазея, основанный въ 1601 году на рѣкѣ Тазѣ, нѣсколько выше впаденія ея въ Тазовскую губу. Сюда стекались для мѣнновой торговли не только купцы съ береговъ Бѣлаго моря и изъ Сибири, но и иностранцы, и несомнѣнно сношенія эти стали бы принимать все

¹⁾ Необходимо лишь принять во вниманіе, чтобы метеорологическія радіотелеграммы были одинаково понятны какъ русскимъ, такъ и иностраннымъ судамъ. Для этого за образецъ можетъ быть принята форма «морской депеши» Ник. Гл. Физич. Обсерваторіи, посланной до войны для нуждъ мореплавателей Балтійскаго моря, включивъ въ нее обозначенія о льдахъ.

Авторъ.

большее и большее развитие, если бы въ 1620 году, якобы изъ опасенія возможности захвата края иностранцами, а главное—чтобы не лишать казну пошлинъ, которыя надѣялись получать при посредствѣ сухопутныхъ заставъ, изъ Москвы не было повелѣно запретить морской ходъ въ Сибирь подъ страхомъ смертной казни.

Съ этой поры прекратилось слишкомъ на 250 лѣтъ всякое торговое движеніе чрезъ Карское море и забылся не только самый морской Сибирскій путь, но и хорошо извѣстный въ то время Мангазейскій край превратился въ одну изъ самыхъ малоизвѣстныхъ мѣстностей на Земномъ шарѣ.

Въ этотъ періодъ застоя, несмотря на то, что съ 1733 по 1743 годъ въ Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ работала Великая Сѣверная экспедиція, а затѣмъ съ 1820 по 1838 годъ производилась морскими офицерами опись береговъ Мурмана, Новой Земли, Ямала и Обской губы, никакихъ съ практическими цѣлями плаваній изъ Европы въ Сибирь не предпринималось до 1874 и 1875 гг., когда капитанъ Виггинсъ и профессоръ Норденшельдъ совершили плаваніе Карскимъ моремъ въ устья рр. Оби и Енисея и какъ бы вновь открыли забытый историческій путь.

Этими плаваніями открывается цѣлый рядъ торговыхъ экспедицій къ устью Оби и Енисея и рядъ ученыхъ экспедицій къ востоку вдоль Сибирскаго материка.

Съ 1874 г. по настоящее время, т. е. за сорокъ лѣтъ, не считая плаваній промысловыхъ яхтъ, изъ Европы было совершено до 200 попытокъ плаваній въ Карское море, изъ коихъ до 160 судовъ благополучно достигло цѣли, до 30 судовъ было остановлено льдами и возвратилось обратно и лишь около 10 судовъ потерпѣло въ пути аварію. Изъ этого числа судовъ лишь, сравнительно, небольшая часть имѣла торговое назначеніе въ устья рѣкъ Оби и Енисея.

Изъ плаваній, имѣвшихъ серьезную попытку завязать морскую торговлю съ Западною Сибирью, прежде всего слѣдуетъ отмѣтить экспедиціи англичанина F. L. Porham'a, который 9 лѣтъ подъ рядъ, начиная съ 1890 года, посылалъ пароходы съ европейскими товарами въ Сибирь и который въ 1899 году, когда его пароходы не смогли добраться до Енисея и ему пришлось понести большіе убытки, прекратилъ свое дѣло.

Затѣмъ, за исключеніемъ двухъ экспедицій во время Русско-японской войны, а именно: одной частной на двухъ судахъ съ грузомъ для Оби и одной казенной, состоявшей изъ каравана въ 23 судна

для службы Министерства Путей Сообщенія на Енисей, этимъ путемъ совершенно не пользовались для коммерческихъ цѣлей втеченіе 10 лѣтъ, до 1911 года, когда капитанъ Вебстеръ на суднѣ «Нимродъ» снова повторилъ опытъ доставки въ Енисей европейскихъ товаровъ. Это плаваніе съ технической стороны хотя и было исполнѣе удачно, тѣмъ не менѣе, арматоръ, вслѣдствіе неумѣлаго выбора товаровъ и различныхъ недоразумѣній съ таможеней, потерпѣлъ значительные убытки.

Остается, наконецъ, отмѣтить послѣднее изъ торговыхъ предприятий въ этой области, продолжающее работать по настоящее время. Это — The Sibirian Steamship, Manufacturing & Trading Co, которое возникло въ 1909 году въ Лондонѣ и подѣ ближайшимъ руководствомъ норвежскаго консула въ Сибири, г. I. Лидъ, до 1912 года вело подготовительныя работы по организаціи вывоза изъ Сибири сырья и ввоза туда изъ Европы сборныхъ грузовъ. Для этой цѣли кампаніей устраивались въ Англійи выставки сибирскихъ товаровъ, главнымъ образомъ сырья, а также посылались изъ Европы въ Сибирь вагоны съ различными товарами, которые могли имѣть тамъ широкій сбытъ даже при современныхъ таможенныхъ пошлинахъ, для чего также устраивались выставки.

Въ 1912 году лондонскій синдикатъ, основавшій эту кампанію, передалъ всѣ свои права норвежскому обществу, которое подѣ той же фирмой приступило къ осуществленію этого дѣла на практикѣ и снарядило въ Енисей пароходъ «Tulla» съ 400 тоннами груза изъ различнаго сборнаго товара. Этотъ пароходъ долженъ былъ привезти обратно грузъ сибирскихъ товаровъ, закупленныхъ обществомъ и доставленныхъ въ низовья Енисея, однако, вслѣдствіе чрезвычайно тяжелыхъ условій плаванія въ этомъ году въ Карскомъ морѣ по причинѣ большого скопленія льдовъ, пароходъ «Tulla» вернулся обратно, не достигнувъ цѣли, и общество понесло значительные убытки. Акціонеры не потеряли энергіи, покрыли убытки и въ 1913 году была послана новая экспедиція съ европейскимъ грузомъ на суднѣ «Corgest» въ 1550 рег. тоннъ водоизмѣщенія. Въ этой экспедиціи, кромѣ директора-распорядителя г. Лидъ, принялъ участіе проф. Ф. Нансенъ и нашъ поборникъ морскаго сообщенія съ Сибирью, С. В. Востротинъ. Около Носоновскихъ острововъ въ низовьяхъ Енисея пароходъ былъ встрѣченъ баржами съ грузомъ. Однако и этотъ рейсъ, несмотря на удачное плаваніе въ оба конца съ полнымъ грузомъ, принесъ обществу убытокъ.

Въ 1914 г. общество, увеличивъ свой капиталъ до 500.000 кронъ, послало въ Енисей пароходы «Ragna» въ 2650 тоннъ и «Skule» въ 1850 тоннъ, которые попутно конвоировали въ Сибирь 4 рѣчныхъ парохода и 2 баржи, купленныхъ русскимъ правительствомъ для енисейской флотилии въ Германіи. И на этотъ разъ, несмотря на то, что пароходы въ оба конца привезли полный грузъ и плаваніе въ техническомъ отношеніи было вполнѣ успѣшное, въ результатѣ получился убытокъ вслѣдствіе различныхъ непредвидѣнныхъ обстоятельствъ.

Въ 1915 году снова было послано два парохода «Haugastoel» въ 3500 тоннъ и «Edel» въ 2000 тоннъ, съ балластомъ, въ Обь и Енисей за грузомъ масла, пеньки и льна. Этотъ рейсъ принесъ обществу прибыли около 120.000 кронъ.

Въ настоящее время это общество увеличиваетъ свой капиталъ до 4.000.000 кронъ и готовится дальнѣйшую отправку въ Сибирь торговыхъ экспедицій, но уже на своихъ собственныхъ двухъ пароходахъ.

Здѣсь нельзя не отмѣтить, что на переходъ изъ Англіи до Носоновскихъ острововъ на Енисей, гдѣ происходила перегрузка на баржи, въ 1913 году пароходъ «Correct» употребилъ 33 дня, въ 1914 году пароходъ «Ragna» прошелъ этотъ путь въ 19 дней, а въ 1915 году пароходъ «Haugastoel» только въ 11 дней. Такое быстрое плаваніе въ послѣдніе два года обуславливалось, съ одной стороны, большей опытностью лодмановъ общества, съ другой — работой станцій беспроволочнаго телеграфа, открытыхъ въ Карскомъ морѣ въ 1914 году.

Этотъ бѣглый обзоръ всѣхъ имѣвшихъ мѣсто серьезныхъ попытокъ иностранцевъ завязать морскую торговлю съ Западною Сибирью поражаетъ насъ какъ ничтожнымъ числомъ этихъ попытокъ, такъ и ихъ убыточностью для арматоровъ. Причину этому явленію слѣдуетъ искать въ малой освѣдомленности иностранцевъ съ условіями спроса и предложенія сибирскихъ рынковъ, въ маломъ знакомствѣ ихъ съ условіями плаванія на этомъ пути, вслѣдствіе его неудовлетворительности по части оборудованія, маломъ знакомствѣ съ физическою природою Карскаго моря вообще и, наконецъ, въ неопредѣленности и непостоянствѣ нашей таможенной политики по отношенію къ привозимымъ моремъ въ устья Оби и Енисея товарамъ. Обстановка этого плаванія столь неприглядна, что безъ таможенныхъ льготъ едва ли возможно успѣшное развитіе здѣсь широкаго торговаго движенія, такъ какъ при такихъ условіяхъ судамъ

придется совершать къ намъ рейсы съ балластомъ и это должно тяжело лечь на стоимость вывозимаго изъ Сибири нашего сырья.

Нельзя не обратить вниманія также и на отсутствіе на сибирскихъ рѣкахъ перегрузочныхъ и перевозочныхъ средствъ, ибо, какъ извѣстно, океанскіе пароходы по чисто гидрографическимъ условіямъ не могутъ подниматься очень высоко въ Обь и Енисей и грузы ихъ должны передаваться на пристани или прямо на баржи, съ которыхъ они получаютъ и обратные грузы. Правда, на Оби, гдѣ сейчасъ насчитывается до 350 буксирныхъ пароходовъ и свыше 600 баржъ, вмѣстимостью до 3000 тоннъ, вопросъ этотъ еще не столь обостренъ, что же касается Енисея, то здѣсь недостатокъ въ рѣчной флотиліи сказывается гораздо сильнѣе.

Въ заключеніе здѣсь уместно высказать пожеланіе, чтобы оборудованіе Морского Сибирскаго пути не останавливалось и чтобы, помимо исполненія описи оставшихся неописанными Байдарацкой губы, части берега между мысами Шайтановымъ и Дровянымъ (западный входной мысъ въ Обскую губу), проливовъ съ южной стороны острововъ Бѣлаго и Вилькицкаго, а также бассейна по внутреннюю сторону Шараповыхъ Кошекъ, число знаковъ по всему пути было увеличено, а главное, чтобы при радиостанціяхъ были поставлены хотя бы малые маячные огни и колокола для сигнализации во время тумановъ. Горѣть огни должны съ 1-го августа по 1-е октября. Наконецъ, желательно, чтобы идея постановки домовъ-убѣжищъ на безлюдныхъ берегахъ продолжала развиваться. Такія убѣжища были построены въ 1877 году Обществомъ спасанія на водахъ на Новой Землѣ въ Малыхъ Кармакулахъ, а въ 1901 и 1902 годахъ Гидрографической экспедиціей въ бухтѣ Варнека въ Югорскомъ Шарѣ и въ губѣ Поморской въ Маточкиномъ Шарѣ. Особенно необходимо поставить дома-убѣжища: одинъ на западномъ берегу Ямала и одинъ на восточномъ берегу Новой Земли.

Будемъ надѣяться, что благой починъ Морского Вѣдомства въ дѣлѣ изслѣдованія и оборудованія Морского Сибирскаго пути въ ближайшемъ времени получитъ дальнѣйшее осуществленіе и что Морское Вѣдомство, въ лицѣ Главнаго Гидрографическаго Управленія, также и впредь не оставитъ своими заботами научное обследованіе полярныхъ областей отечества, особенно же—вновь открытыхъ земель и острововъ.

Л. Брейтфусъ.



