

Изданіе Страховаго Товарищества „САЛАМАНДРА“.

# Рѣка АМУРЪ съ его ПРИТОКАМИ,

КАКЪ ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

АМУРСКІЙ ЛИМАНЪ и его ФАРВАТЕРЫ

съ картою рѣкъ Амурскаго бассейна.



Рѣка АМУРЪ у ХАБАРОВСКА.

СОСТАВИЛЪ ПО СВОЕМУ ДОКЛАДУ

Довѣренный Страховаго Товарищества „Саламандра“ А. И. КАРПОВЪ,

командированный въ 1908 году съ спеціальною цѣлью по обследованію условій судоходства по рѣкамъ Амурскаго бассейна.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

91  
К 24

91/47)

K-24

Изданіе Страхового Товарищества „САЛАМАНДРА“.



# Рѣка АМУРЪ съ его ПРИТОКАМИ,

КАКЪ ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

АМУРСКІЙ ЛИМАНЪ и ЕГО ФАРВАТЕРЫ

съ картою рѣкъ Амурскаго бассейна.

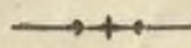


Рѣка АМУРЪ у ХАБАРОВСКА.

СОСТАВИЛЪ ПО СВОЕМУ ДОКЛАДУ

Довѣренный Страхового Товарищества „Саламандра“ Я. И. КАРПОВЪ.

командированный въ 1908 году съ спеціальной цѣлью по обследованію условій судоходства по рѣкамъ Амурскаго бассейна.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1909.

(+14)je

2-20

## ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Стр.
Предисловіе . . . . .	I—V
<b>Рѣки Амурскаго бассейна:</b>	
Шилка. . . . .	1
Аргунь. . . . .	14
Зея . . . . .	18
Селемджа . . . . .	26
Буряя . . . . .	28
Амгунь . . . . .	32
Сунгари . . . . .	34
Уссури . . . . .	45
Верхній Амуръ . . . . .	50
Средній Амуръ . . . . .	57
Нижній Амуръ . . . . .	62
<b>Судоходство по рр. Амурскаго бассейна:</b> Типы пароходовъ и баржей. Ихъ вооруженіе. Топливо. Мѣста постройки. Оцѣнка судовъ. Условія причала въ пунктахъ остановокъ. Судоводители и механики. Судостроеніе, судостроительные и механическіе заводы. Условія ремонта судовъ. Почтовое пароходство . . .	71
<b>Продолжительность навигаціи . . . . .</b>	84
<b>Свѣдѣнія о фазисахъ весенняго и осенняго ледохода за 12 лѣтъ . . . . .</b>	86
<b>Зимовки судовъ:</b> Условія зимнихъ стоянокъ судовъ. Списокъ зимовокъ . . . . .	87
<b>Надзоръ за судоходствомъ:</b> Управление водныхъ путей Амурскаго бассейна. Флотилія Управленія. Ея средства: водоотливныя и противопожарныя. Правила плаванія. Улучшеніе судоходныхъ условий путей Амурскаго бассейна. Посты: судоходные, водомѣрные . . . . .	103

<b>Аваріи:</b> Характеристика случайностей. Статистика аварий за 10 лѣтъ. Мѣропріятія при поврежденіяхъ судовъ. Характерные случаи аварій . . . . .	109
<b>Грузооборотъ:</b> Общій обзоръ грузооборота и движеніе пассажировъ въ Пріамурьѣ за 1906, 1907 и 1908 г.г. Грузооборотъ главныхъ пристаней: Стрѣтенской, Благовѣщенской на Амурѣ, Благовѣщенской на Зеѣ, Хабаровской, Иманской, Харбинской и Николаевской; грузооборотъ второстепенной пристани Покровка . . .	114
<b>Амурскій лиманъ:</b> Его фарватеры. Обстановка ихъ знаками. Лоцманская артель. Ея права и обязанности. Правила проводки судовъ. Военные лоцмана. Улучшеніе судоходныхъ условій фарватеровъ . . . . .	126
<b>Николаевскъ на Амурѣ, какъ портъ</b> Николаевская гавань и Николаевскій рейдъ. Условія перегрузокъ въ портѣ. Болѣе подходящіе для перегрузокъ морскихъ судовъ пункты Нижняго Амура . . . . .	130

### Рисунки:

Памятникъ Муравьеву-Амурскому . . . . .	1
Аварія стальной баржи „Ершъ“ . . . . .	60
Нижній Амуръ у гор. Хабаровска . . . . .	69
Пароходъ „Русскій“ . . . . .	78
Мѣсто зимовки судовъ въ г. Благовѣщенскѣ . . . . .	87
Зимовка въ Астрахановскомъ затонѣ, близъ Благовѣщенска. . . . .	92
Выморозка парохода . . . . .	112

## ПРЕДИСЛОВІЕ.

Итоги послѣдней русско-японской войны, острота переселенческаго вопроса, постройка Амурской желѣзной дороги—все это невольно обращаетъ общественную мысль къ нашей далекой окраинѣ—Дальнему Востоку, нашему аванпосту на границѣ конкуренціи съ „желтой опасностью“.

Съ начала постройки Амурской желѣзной дороги особенный интересъ сосредоточился на Приамурскомъ краѣ вообще и Амурскомъ водномъ бассейнѣ—въ частности. Но частности эта, я сказала бы, только кажущаяся; можно-ли назвать частностью громаднѣй, по разстоянію, Амуръ съ составляющими его рѣками и притоками, обслуживающими, какъ пути сообщенія, обширныя пространства Края, составляя для него чуть-ли не единственный путь сообщенія.

Сравнительно недалекое будущее этого Края находится, несомнѣнно, наканунѣ великихъ событій въ виду пробужденія самосознанія въ нашемъ сосѣдѣ (Китайская имперія). Вотъ что говорилъ объ этомъ, между прочимъ, кн. Львовъ, предсѣдатель общеземской организаціи, обслѣдовавшій въ 1908 г. Приамурье въ направленіи переселенческаго и колонизаціоннаго вопросовъ („Рус. Вѣд.“, 23 сентября 1908 г.).

„Ждутъ появленія на Амурѣ китайской торговой флотиліи, закрытія порто-франко во Владивостокѣ (нынѣ уже совершившійся фактъ) и неизбѣжнаго перехода тогда центра торговли съ русскаго берега на китайскій“.

Амурская желѣзная дорога, какъ извѣстно русскому обществу, будетъ имѣть не столько коммерческое значеніе, сколько стратегическое. Однако, она неминуемо внесетъ извѣстный импульсъ въ жизненныя условія Края и облегчитъ торгово-промышленныя сношенія, внесетъ въ нихъ нѣкоторую регуляцію, но, разумѣется, ни въ какомъ случаѣ не замѣнитъ, не можетъ замѣнить собою могучую артерію водныхъ путей сообщенія, по которымъ попрежнему

будутъ распредѣляться и продукты, получаемые въ Краѣ, и привозные сюда товары. Не малую роль суждено сыграть Амурскому водному бассейну при постройкѣ Амурской желѣзной дороги, какъ доставщику грузовъ и матеріаловъ для ея-же устройства.

Какъ было выше сказано, Амурская желѣзная дорога вызоветъ усиленіе движенія по Амуру и его бассейну. Это обстоятельство было заранѣе учтено однимъ изъ старинныхъ страховыхъ предприятий въ Россіи, именно—Т-вомъ „Саламандра“, оперирующимъ также по страхованію грузовъ въ пути и судовъ отъ всякаго рода опасностей. Страхование идетъ какъ-бы въ качествѣ заключительнаго аккорда въ торгово-промышленныхъ дѣлахъ. Но, чтобы дѣйствовать правильно при заключеніи страховыхъ операцій, надо, обладать точнымъ знаніемъ мѣстнаго положенія дѣль. Съ этой, именно, цѣлью я былъ командированъ Правленіемъ Т-ва „Саламандра“ лѣтомъ 1908 г. въ Пріамурье, т. е. чтобы въ точности изслѣдовать существующія условія судоходства въ Амурскомъ бассейнѣ, такъ какъ имѣющаяся литература по этому вопросу достаточно устарѣла, относясь къ 1894—1897 г.г. Дѣйствительно, сравнивая имѣющіяся въ упомянутой литературѣ свѣдѣнія съ тѣми, которыя мнѣ удалось получить на мѣстахъ, при личномъ обслѣдованіи, оказывалась разница, т. к. несомнѣнно, что за 12—15 лѣтъ, въ такомъ живомъ дѣлѣ, какъ судоходство, не могло не получиться движенія впередъ и не могло остаться безъ измѣненія положеніе самыхъ водныхъ путей.

Такъ какъ добытыя мною данныя имѣютъ происхожденіе изъ неоспоримо серьезныхъ источниковъ, то мнѣ казалось далеко не лишнимъ и вполне своевременнымъ подѣлиться свѣдѣніями о нынѣ существующемъ положеніи судоходства по р.р. Амурскаго бассейна съ тѣми, кого это можетъ касаться или интересовать. При этомъ я долженъ оговориться, что въ настоящемъ изданіи будутъ описаны только тѣ рѣки, по которымъ производится или при благопріятныхъ условіяхъ можетъ производиться судоходство, но не всѣ безъ исключенія рѣки, составляющія Амурскій бассейнъ. Нѣкоторыя рѣки представлены въ краткомъ описаніи лишь для того, чтобы картиннѣе охарактеризовать главную.

Такъ какъ главныя рѣки состояются изъ второстепенныхъ, малыхъ, и въ теченіи своемъ принимаютъ притоки, то становится очевидной необходимостью представить первоначально описаніе второстепенныхъ рѣкъ, а затѣмъ уже и главныхъ; при чемъ свѣдѣнія, касающіяся непосредственно судоходства, какъ-то: о количествѣ

навигационныхъ мѣсяцевъ, о фазисахъ весенняго и осенняго ледохода, о перекатахъ, поперстныхъ разстояніяхъ между населенными пунктами будутъ помѣщены въ текстѣ особыми таблицами, для большей полноты и ясности.

Въ заключеніе я прошу обратить вниманіе на слѣдующее обстоятельство. Цѣль изданія этого труда—дать новѣйшія свѣдѣнія о существующемъ положеніи судоходства на р.р. Амурскаго бассейна. Иной цѣли я не преслѣдовалъ. Поэтому, если въ изложеніи встрѣтятся невольныя погрѣшности противъ научной стороны требуемыхъ вопросовъ, то авторъ проситъ имѣть въ виду основную цѣль его труда, на каковую, разумѣется, и было обращено исключительное вниманіе.

При выполненіи возложенной на меня задачи я пользовался между прочимъ, нижеслѣдующими данными и источниками: 1) Статистическіе данныя, наблюденія и разнаго рода свѣдѣнія Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна, касающіяся судоходства на р. Амурѣ и его притокахъ. 2) В. Ф. Петрушевскій, инспекторъ судоходства при Управленіи водныхъ путей Амурскаго бассейна: «Докладъ „О-ву востоковѣдѣнія“ по вопросу о значеніи Амурскаго рѣчного флота при постройкѣ Амурской жел. дороги». 3) Юргенсонъ, инженеръ пут. сооб.: «О судоходномъ состояніи р. Амура съ судоходными притоками»,—записки Приамурскаго отдѣла Императорскаго Географическаго О-ва, 1897 г. 4) Тимоновъ, проф., инж. п. с.: «Очеркъ главнѣйшихъ водныхъ путей Приамурскаго Края, 1897 г.». 5) Грумъ-Гржимайло, подъ ред. Семенова: «Описаніе Амурской области, 1895 г.» 6) Домбровскій и Ворошиловъ „Манчжурія, 1897 г.“.

Всѣ свѣдѣнія, какъ имѣвшіяся уже въ моемъ распоряженіи, такъ и вновь получаемыя, провѣрялись чрезъ посредство сообщеній капитановъ, лоцмановъ, уполномоченныхъ золотопромышленныхъ компаній и другихъ, освѣдомленныхъ въ дѣлѣ судоходства, лицъ.

Лицамъ и учрежденіямъ, любезно оказавшимъ мнѣ свое содѣйствіе въ дѣлѣ выполненія моей задачи, приношу здѣсь глубокую благодарность.

А. И. Карповъ.

СПБ., 1909 г.



9/47)

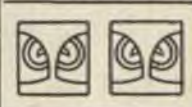
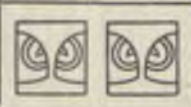
К-24

ПРОМЫШЛОВОСІ

1921  
БИБЛИОТЕКА



Памятникъ Графу Муравьеву-Амурскому  
въ г. Хабаровскѣ.



2

1/2

1/2

## РѢКИ АМУРСКАГО БАСЕЙНА.

### Шилка.

Рѣка Шилка получаетъ свое названіе при сляніи двухъ рѣкъ: Ингоды и Онѡна.

Ингода беретъ свое начало изъ горной мѣстности, лежащей на востокъ отъ Яблоноваго хребта. Бурно катя свои волны среди горныхъ ущелій, она постепенно расширяетъ свое русло и, послѣ впаденія въ нее рѣки Читы, течетъ по глубокой и извиистой долинь, стѣсненной высокими (до 1.200 ф. надъ уровнемъ воды) горами.

По лѣвому берегу Ингоды, возвышающемся надъ рѣкою, проходитъ линія Забайкальской желѣзной дороги.

Среднее паденіе Ингоды опредѣлено въ 2 фута. Русло рѣки каменистое и порожистое. Болѣе крупныхъ пороговъ— два: выше станицы Глубокой подъ названіемъ „Капитанъ“ и въ 8 верстахъ выше стан. Туринской — „Туринскій“. Отдѣльные крупные камни выступаютъ иногда верхней своею частью изъ воды или же, скрываясь, поднимаютъ воду, образуя ея какъ-бы водопады. Мѣстами береговые утесы спускаются въ русло и принуждаютъ рѣку обходить ихъ. Скорость теченія достигаетъ 8 верствъ въ часъ, а въ кривунахъ и на перекатахъ — болѣе того. Глубина рѣки— футъ 8—10.

По Ингодѣ производится сплавъ лѣса, заготовляемаго въ Кабинетскихъ владѣніяхъ. Однако, мелководье и сильные паводки одинаково оказываютъ сплаву лѣса достаточныя препятствія. Иногда сплываютъ, останавливаясь у селъ и деревень, такъ называемые торговые баркасы.

Предостерегательными знаками рѣка не обслуживается.

Ононь беретъ начало на югѣ Яблоноваго хребта. Протекая первые версты триста внѣ границъ Россіи, въ предѣлахъ ея Ононь пробивается среди ущелій и представляетъ собою рѣку съ сильно выраженнымъ горнымъ характеромъ. Прилегающія къ берегамъ Онона мѣстности и горы, окаймляющія его берега, безлѣсны. Всѣ эти, вмѣстѣ взятые, условія исключаютъ возможность говорить о рѣкѣ Ононѣ, какъ о водномъ пути.

Иногда и Ононь, соединяясь верстахъ въ 70 выше устья рѣки Нерчи, образуютъ одну рѣку—Шилку.

Шилка течетъ въ лѣсной долині, окруженной горами Нерчинскаго и Яблоноваго хребтовъ, покрытыми лѣсомъ. Горы эти представляютъ почти непрерывную цѣпь, иногда нѣсколько разступаясь и образуя, по мѣстной терминологіи, *подушку*, или разступаются болѣе и образуютъ *надь*, т. е. небольшую долину. Покрытыя лѣсомъ возвышенности служатъ источниками быстрыхъ и высокихъ паводковъ на всемъ протяженіи рѣки Шилки. Теченіе этой горной рѣки быстрое: 6 версты въ 1 часъ въ среднюю воду, на перекатахъ—еще быстрѣе; нерѣдки случаи, что пароходы едва переходятъ перекаты противъ теченія, работая полнымъ паромъ. Русло рѣки галечко-каменистое, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ только каменистое, на перекатахъ—такое же.

Горы спускаются иногда утесами прямо въ русло, и случается, что около самыхъ утесовъ лежитъ ходъ фарватера. Высота горъ надъ рѣкою достигаетъ 300—500 и до 700 футовъ. При весьма сильномъ вѣтрѣ, поднявшимъ-бы на Волгѣ сильное волненіе, послѣднее на защищенной горами Шилкѣ бываетъ совершенно незначительнымъ. Для иллюстраціи этого положенія привожу фразу изъ акта, составленнаго по поводу аварии съ пароходомъ „Адмиралъ Чихачевъ“, случившейся на р. Шилкѣ 3 іюля 1900 г.:

„Дуль свѣжій (т. е. крѣпкій, не менѣе 10 балловъ) противный вѣтеръ и фарватеръ былъ подернутъ рябью“.

Та-же высота горъ въ темныя ночи даетъ большую тѣнь, которая крайне затрудняетъ управленіе судномъ по каменистому, узкому, извилистому фарватеру. Тѣ-же горы служатъ источниками и другого препятствія въ управленіи судами, именно источниками тумановъ, поднимающихся изъ подушекъ и падей даже днемъ.

Режимъ перекатовъ на Шилкѣ, какъ на рѣкѣ горной, почти всегда одинаковъ, такъ какъ русло перекатовъ или каменистое, или покрыто галькой, а не легко переносимымъ грунтомъ. Вслѣдствіе этого положеніе переката почти неизмѣнно, что, съ одной стороны, разумѣется, удобно при изученіи лоціи рѣки, но съ другой же,—несомнѣнно, затрудняетъ регуляцію перекатовъ. Препятствіемъ къ судоходству по р. Шилкѣ, кромѣ каменистыхъ перекатовъ, служатъ отдѣльные крупные камни, находящіеся какъ на фарватерѣ, такъ и въ сторонѣ отъ него. Хотя производившіяся въ пятидесятыхъ годахъ работы по вымораживанію отдѣльныхъ камней привели къ тому, что большинство изъ опасныхъ камней или убраны съ фарватера, или ограждены знаками, однако и теперь въ актахъ, составленныхъ по поводу случившихся проломовъ въ днищахъ судовъ, встрѣчаются ссылки на *неизвѣстный камень*, на неизвѣстный предметъ, вѣроятно перенесенный ледоходомъ, и *необозначенный камень*. Здѣсь все вѣроятія за то, что вымываемые весною, вслѣдствіе дождей, изъ скалъ камни падаютъ на ледъ, а затѣмъ ледоходомъ разносятся по рѣкѣ.

Ширина Шилки у Стрѣтенска въ крайнюю межень не менѣе 100 сажень, въ паводки достигаетъ 200 саж., т. е. въ среднемъ ея положеніи ширина рѣки около 150 сажень.

Глубина Шилки, какъ горной рѣки, весьма различна: въ крайнюю межень бывало на перекатахъ  $1\frac{1}{2}$  фута, а въ паводки высота воды поднимается на 3 саж. выше ординара.

Длину Шилки, отъ слиянія Ингоды и Онона до устья р. Аргуни, опредѣляютъ болѣе чѣмъ въ 500 верстѣ.

Какъ ледоставъ, такъ и вскрытіе рѣки, происходятъ при высотѣ воды, близкой къ ординару. Поверхность ставшей рѣки бываетъ чрезвычайно неровная (образуется, по мѣстному выраженію, *торось*). Въ зависимости отъ сухости воздуха, снѣга здѣсь выпадаетъ мало, а потому весенней большой прибыли воды взяться неоткуда. Въ іюнѣ, іюлѣ и августѣ, въ періодъ таянія снѣговъ на горахъ, выпадаютъ обильные дожди, которые и создаютъ громадныя паводки въ это время года, достигающіе, какъ указано выше, столь значительной высоты. Такъ какъ замерзаніе рѣки происходитъ при средней водѣ, а морозы при сухости климата бываютъ значительныя, то ледъ часто примерзаетъ ко дну.

Весною-же накопившаяся вода прорываетъ мѣстами ледъ, разливается по его поверхности и, застывая, образуетъ новый слой льда, такъ называемую *наледь*, такихъ наледей можетъ быть нѣсколько. Примерзаніе льда ко дну является причиной при весеннемъ ледоходѣ *споровъ*, или заторовъ льда.

Судоходство по р. Шилкѣ производится отъ Стрѣтенска до сліянія съ Аргунью (6<sup>1</sup>/<sub>4</sub> версты выше Покровки), на протяженіи 367 верстъ; обстановка же фарватера предостерегательными знаками существуетъ на разстояніи 377 вер., отъ Кокуя до сліянія съ Аргунью. Для опредѣленія судоходства на этомъ протяженіи, привожу данныя изъ доклада члена „Общества востоковѣдѣнія“, В. Ф. Петрушевскаго, инспектора судоходства при Управленіи водныхъ путей Амурскаго бассейна, цѣнныя въ томъ отношеніи, что они современны и исходятъ отъ весьма компетентнаго лица въ дѣлѣ судоходства по р.р. названнаго бассейна \*).

Рѣка Шилка отъ Стрѣтенска до Покровки течетъ на протяженіи 374 вер., имѣя паденіе между этими пунктами около 75 саж. Такимъ образомъ Шилка, уже по одной величинѣ своего паденія, есть рѣка горная, со всѣми особенностями этихъ рѣкъ. Величина этого паденія лучше всего можетъ быть оцѣнена сравненіемъ со слѣдующимъ за нею звеномъ Амурскаго пути — Верхнимъ Амуромъ, который на протяженіи 840 вер., отъ Покровки до Благовѣщенска, имѣетъ паденіе около 50 саж., а по Шилкинскому масштабу оно должно-бы быть не менѣе 170 саж., т. е. слишкомъ втрое больше. Обычная скорость теченія на Шилкѣ: на плесахъ—около 6 вер. въ среднюю воду, на перекатахъ—значительно больше. Такъ какъ фарватеръ Шилки очень узкій и каменистый, то уклоняться въ сторону отъ стрежня, для избѣжанія наибольшей быстроты теченія, является въ большинствѣ случаевъ невозможнымъ; а потому за исключеніемъ времени большого половодья, приходится всегда ходить по стрежню, преодолевая всю силу теченія. Быстрота теченія способствуетъ большому расходу воды, почему и запасы ея, получаемые рѣкой отъ дождей или

---

\*) Докладъ „О-ву востоковѣдѣнія“ по вопросу о значеніи Амурскаго рѣчного флота при постройкѣ Амурской ж. д.—Май 1908 г.

таянія снѣговъ, расходуются чрезвычайно скоро и крайне непроизводительно для судоходства. Такъ, напр., въ Стрѣтенскѣ зимній расходъ воды отъ 3 до 6 куб. саж. въ 1 сек., а лѣтній отъ 25 до 165 куб. саж., при чемъ при глубинѣ перекатовъ отъ  $2\frac{1}{4}$  до  $2\frac{1}{2}$  фут. расходуются 25 куб., а глубинѣ перекатовъ въ 3 фута соотвѣтствуетъ расходъ уже въ 30—35 куб. саж. Такая быстрая трата воды, получаемой Шилкой, ведетъ за собою и большую въ ней переменную горизонтовъ водъ.

Главнымъ навигаціоннымъ недостаткомъ р. Шилки служатъ 106 перекатовъ, отмѣченныхъ на протяженіи Стрѣтенскъ — Покровка. Слѣдуетъ имѣть еще въ виду, что при малой водѣ нѣкоторые плесы рѣки становятся мельче сосѣднихъ перекатовъ. Обычная малая глубина воды на перекатахъ, при маловодьѣ, бываетъ менѣе 3 фут.:  $2\frac{3}{4}$ — $2\frac{1}{2}$ , на многихъ перекатахъ  $2\frac{1}{4}$  и 2 ф., а при особенно низкой водѣ глубина бываетъ и менѣе 2 ф.— $1\frac{3}{4}$  и даже  $1\frac{1}{2}$  ф. Если принять при этомъ во вниманіе, что глубина эта имѣется на фарватерѣ шириною 12—15 саж., а внѣ его имѣется масса камней, которые причиняютъ пробоины при всякой почти аваріи, то станетъ вполне понятнымъ, что плаваніе по Шилкѣ въ мелкую воду не только затруднительно, но возможно лишь днемъ, при свѣтѣ, когда видно сливъ воды. Несмотря на обстановку фарватера предостерегательными знаками—береговыми, перевальными и створными столбами съ фонарями, бакенами и добавочными временными знаками при малой водѣ—грузовое и особенно буксирное движеніе по теченію при малой водѣ невыполнимо: слишкомъ много вѣроятій сѣсть на мель и получить пробоины. Принять какія-либо мѣры къ устраненію этихъ недостатковъ совершенно невозможно, такъ какъ большое число камней ежегодно передвигается и переносится ледоходомъ и обнаруживаются они только при мелководьѣ, когда какое-нибудь судно откроетъ присутствіе такого камня своими боками.

Періоды мелководья Шилки опредѣленнаго характера не имѣютъ. Бываютъ годы, когда малая вода случается въ маѣ, а затѣмъ до осени стоитъ хорошая глубина; иногда мелководье кончается во второй половинѣ іюля, иногда тянется до начала сентября. Были періоды малой воды въ  $1\frac{1}{2}$ —2 недѣли, но случается и такъ, что отъ конца мая и до пер-

выхъ чисель августа, т. е. 70—80 дней, транзитная глубина всей Шилки держится все время ниже  $3\frac{1}{2}$  фут., не допускающая фактически серьезнаго грузового движенія. Полныхъ цифровыхъ данныхъ перемѣнъ горизонтовъ водъ на Шилкѣ не имѣется за много лѣтъ; только за послѣдніе годы имѣются свѣдѣнія, наглядно поясняющія характеръ этой капризной горной рѣки, предусматрѣть колебанія которой положительно невозможно уже по одному недостатку свѣдѣній о питаніи составляющихъ ее источниковъ.

Разсмотримъ выработанныя навигаціонныя условія рѣки Шилки за 1901—1907 г.г., принимая навигаціонный періодъ, для однообразія сравненія, съ 1-го мая по 1-е октября за всѣ годы, т. е. продолжительность въ 153 дня.

Общая транзитная глубина р. Шилки по рассматриваемымъ годамъ, въ ихъ ариѳметическомъ порядкѣ, была **менѣе  $3\frac{1}{2}$  фут.** слѣдующее число дней: 60, 91, 37, 90, 17 и 27 и послѣдній годъ ни разу не было такой глубины. Такимъ образомъ, число дней, когда Шилка была фактически не судоходна, колеблется отъ 0 до 91 дня въ навигацію, т. е. отъ 0 до 60% общаго навигаціоннаго времени,—предѣлы чрезвычайно широкіе и неопредѣленные. **Отъ  $3\frac{1}{2}$  до  $4\frac{1}{2}$  фут.** число дней по годамъ было: 45, 34, 36, 42, 34, 41 и 16, или отъ 11 до 30% общаго навигаціоннаго времени. При такой глубинѣ грузовое движеніе возможно при неполныхъ баржахъ и съ принятіемъ извѣстнаго рода предосторожности плаванія: не итти ночью, если запасъ воды малъ, и т. п. Число дней, когда глубина на перекатахъ была **болѣе  $4\frac{1}{2}$  фут.**, т. е. когда можетъ происходить настоящее передвиженіе судовъ, было по годамъ: 48, 119, 26, 78, 22, 122 и 110. Какъ видно, предѣлы тоже чрезвычайно широкіе—отъ 22 до 122 дней въ навигацію, при продолжительности ея въ 153 дня, т. е. отъ 15 до 78% навигаціоннаго времени. Если свести эти цифры вмѣстѣ и принять во вниманіе, что періодъ мелководья измѣняется въ процентахъ отъ 0 до 60, а періодъ настоящаго транзита отъ 15 до 78, при чемъ время распределенія мелководья и глубокой воды совершенно произвольное, то эти данныя позволяютъ намъ утверждать, что **р. Шилка лишь условно судоходная рѣка** \*). Во всякомъ случаѣ

\*) Сравн. „Надзоръ за судоходствомъ“ стр. 103.

точные наблюденія разсмотрѣнныхъ 7 лѣтъ показываютъ намъ, что изъ нихъ 3 года было очень плохихъ и плохихъ, 1 годъ—средній, 3 года хорошихъ и очень хорошихъ.

Сильное половодье на Шилкѣ вредно для судоходства, такъ какъ быстрота теченія рѣки, сжимаемой во многихъ десяткахъ верстъ своего теченія отвѣсными каменистыми берегами, возрастаетъ значительно, несетъ по рѣкѣ массу такъ называемаго наносника-бурелома и проч., снимаемаго высокой водой съ береговъ, и тѣмъ самымъ затрудняющаго плаваніе не только ночью, когда какую-нибудь корчу можно получить въ колесо и сразу сломать его, но и днемъ \*). Плаваніе по р. Шилкѣ затруднительно также и вслѣдствіе тумановъ, которые во второй половинѣ лѣта и осенью лежатъ до 9—10, и даже дольше, часовъ утра, совершенно не позволяя тронуться съ мѣста. Кромѣ того, бываютъ и сухіе туманы—отъ лѣсныхъ *наловъ* (пожаровъ), когда приходится днемъ, и даже въ полдень, становиться на якорь, такъ какъ вся долина рѣки совершенно застлана густымъ дымомъ.

Къ неудобствамъ р. Шилки относятся также и ея пристани, находящіяся въ естественномъ состояніи, т. е. приставать надо прямо къ берегу,—въ малую воду далеко не подтягиваясь къ нему, а въ большую лишь съ большимъ трудомъ удерживаясь поданными на берегъ стальными тросами, такъ какъ никакіе якоря въ грунтъ не могутъ противостоятъ напору теченія на судно. Эти неудобства заслуживаютъ особеннаго вниманія потому, что происходящая, при этихъ маневрахъ пароходовъ, потеря навигаціоннаго вре-

---

\*) Лично я былъ очевидцемъ слѣдующаго случая на Верхнемъ Амурѣ. Проходя при высокой водѣ въ началѣ іюля 1908 г. устье рѣчки Кумары, верстахъ въ 225 выше Благовѣщенска, впадающей въ Амуръ справа на плесѣ близъ праваго берега, у котораго лежитъ фарватеръ, показалась масса плывущаго лѣса—бурелома и съ листвою. Благодаря высокой водѣ, пароходу представлялась возможность держаться нѣсколько въ сторонѣ отъ фарватера и тѣмъ избѣгать столкновеній съ плывущимъ наносникомъ. Ниже станицы Кумарской пароходъ сталъ на якорь у праваго берега для приѣмки дровъ. Нагрузка продолжалась около часа. За это время на якорную цѣпь и около форштевня набило столько наносника, что, прежде чѣмъ „выходить“ якорь, потребовалась работа, въ теченіе около получаса, всей верхней команды, чтобы растолкать и спустить внизъ этотъ наносникъ.



мени, и безъ того очень короткаго, отзывается вреднымъ пропускомъ простойнаго времени, и безъ того длиннаго вслѣдствіе пользованія дровянымъ топливомъ. Запасы послѣдняго приходится грузить долго и часто, не менѣе одного раза въ день, а иногда и еще чаще, если почему-либо не могли взять полнаго запаса дровъ на предыдущей стоянкѣ. По выше приведеннымъ даннымъ о характерѣ плаванія по р. Шилкѣ можно заключить, что **чѣмъ меньше пользоваться ею для перевозокъ, тѣмъ лучше**: Шилка вноситъ слишкомъ большую неопредѣленность въ такомъ дѣлѣ, гдѣ именно нужна извѣстная опредѣленность и точность“.

Переходя къ описанію условій судоходства выше Стрѣтенска до дер. Митрофановой, 148 вер., слѣдуетъ отмѣтить, что если на этомъ протяженіи оно и возможно, то только при особенно благоприятныхъ условіяхъ: лишь въ части навигаціоннаго времени и для судовъ съ незначительной осадкой. Такъ, въ 1908 г. ходилъ пароходъ Шустова „Бурлачекъ“ (деревянный корпусъ, 2-колесный, 20 силъ), развозившій по подряду вино казенной монополіи по прибрежнымъ селеніямъ вплоть до Нерчинска. Въ этой части Шилки, отъ Стрѣтенска до Нерчинска, и выше на плесѣ до истока Шилки, производится сплавъ лѣса и проходятъ торговые баркасы Нерчинскихъ купцовъ, груженные разнаго рода товарами крестьянскаго обихода. Баркасы—небольшіе (5—7 саж.), весьма примитивной непрочной постройки; имѣютъ крытую надстройку (стѣны съ бортовъ); въ пути слѣдованія останавливаются для торговли у береговыхъ селеній до Покровки и далѣе, гдѣ и продаются для разбойки на лѣсъ.

## Поверстныя разстоянія

между селеніями по р-р. Амурскаго бассейна.

---

**Необходимое поясненіе.** Разстоянія указаны по направленію судового хода отъ конечныхъ пунктовъ каждой рейсовой линіи, съ округленіемъ до  $\frac{1}{4}$  версты, при чемъ измѣренія производились отъ наиболѣе замѣтныхъ пунктовъ каждаго изъ селеній. Въ тѣхъ селеніяхъ, гдѣ особо примѣтныхъ пунктовъ не находилось, за исходную точку принималась середина селенія. Селенія, въ которыхъ расположены конторы судоходныхъ дистанцій и почтово-телеграфныя, показаны жирнымъ шрифтомъ, при чемъ тѣ изъ селеній, гдѣ имѣются конторы судоходныхъ дистанцій, кромѣ того и подчеркнуты.

---

---

### Значеніе сокращенныхъ словъ.

---

Выс.	Выселокъ.
Гил. д.	Гиляцкая деревня.
Гол. д.	Гольдская „
Др. пр.	Дровяная пристань.
З.	Заимка.
Зим.	Зимовье.
Кит. д.	Китайская деревня.
Пар. пр.	Пароходная пристань.
Пос.	Поселокъ.
П. ст.	Почтовая станція.
П. т. ст.	Почтово-телеграфная станція.
Тун. д.	Тунгузская деревня.

---

## Поверстныя разстоянія между селеніями по р. ШИЛКЪ.

Составлены по свѣдѣніямъ Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна. Не-  
обходимыя поясненія и сокращенія см. стр. 9.

(Отъ Стрѣтенска на Шилкѣ до пос. Покровскаго на Амурѣ—373<sup>1</sup>/<sub>4</sub> вер.)

№ по порядку.	Названіе селеній.	Разстоянія.		Примѣчанія.
		Между селе- ніями.	Отъ Стрѣтен- ска.	
		ВЕРСТЫ.		
1	<b>Ст. Стрѣтенскъ</b> . . . . . прав. бер.	—	—	Конторы 1 уч. и Стрѣтенской судоходной ди- станціи.
2	Ж.-д. ст. Стрѣтенскъ Заб. ж. д. лѣв. „	1	1	
3	Пос. Маргуль . . . . . „ „	$\frac{3}{4}$	$1\frac{3}{4}$	
4	Дроболитейн. зав. Мошковича . прав. „	$2\frac{1}{4}$	4	
5	Заводъ Андовѣрова . . . . . „ „	1	5	
6	Пос. Фарковскій . . . . . лѣв. „	$4\frac{1}{4}$	$9\frac{1}{4}$	
7	„ Лончаковскій . . . . . „ „	$5\frac{1}{2}$	$14\frac{3}{4}$	
8	Ст. Ломы . . . . . „ „	$9\frac{3}{4}$	$24\frac{1}{2}$	
9	Пос. Ералгинскій . . . . . прав. „	$5\frac{1}{2}$	30	
10	„ Фирсовскій . . . . . лѣв. „	$4\frac{1}{2}$	$34\frac{1}{2}$	
11	„ Уктычинскій . . . . . „ „	$9\frac{1}{2}$	44	
12	„ Нижняя Рѣчка . . . . . „ „	5	49	
13	„ Мангидай . . . . . „ „	13	62	
14	Выс. Боты . . . . . прав. „	3	65	
15	Пос. Боты . . . . . лѣв. „	1	66	
16	Выс. Полуботики . . . . . прав. „	$\frac{3}{4}$	$66\frac{3}{4}$	
17	Пос. Чалбучи . . . . . „ „	7	$73\frac{3}{4}$	
18	Выс. Чалбучи . . . . . лѣв. „	$1\frac{1}{4}$	75	
19	Пос. Улегичи . . . . . прав. „	5	80	
20	<b>Село Шилкино</b> . . . . . лѣв. „	9	89	
21	Пар. пр. Усть-Кара . . . . . „ „	$17\frac{3}{4}$	$106\frac{3}{4}$	

№ по порядку.	Название селений.	Разстоянія.		Примѣчаніе.	
		Между селеніями.	Отъ Стрѣтенска.		
		ВЕРСТЫ.			
22	<b>Село Усть-Кара</b> . . . . . лѣв. бер.	2	108 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Контора Горбиченской судоходной дистанціи.	
23	Пос. Лужанки . . . . . " "	7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	116		
24	Выс. Лужанки . . . . . " "	1	117		
25	Ст. Верхне-Куларки . . . . . " "	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	124 2		
26	Пос. Нижне-Куларки . . . . . " "	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	128 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		
27	Пос. Усть-Чернинскій . . . . . " "	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	139 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>		
28	Пос. Поселье . . . . . " "	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	141 2		
29	<b>Пос. Горбица</b> . . . . . " "	20 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	161 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		
30	Дер. Мошегда . . . . . " "	20	181 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		
31	П. ст. Воскресенская . . . . . " "	7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	189		
32	<b>П.-т. ст. Соболиная</b> . . . . . " "	21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	211		
33	П. ст. Часовая . . . . . " "	20 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	231 4		
34	<b>П.-т. ст. Аникино</b> . . . . . " "	30	261 4		
35	П. ст. Караганъ . . . . . " "	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	288 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		
36	<b>П.-т. ст. Поворотная</b> . . . . . " "	22 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	311		
37	П. ст. Утесная . . . . . " "	29 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	340 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		
38	<b>Пос. Покровскій на Амурѣ</b> . . . . .	32 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	373 4		Контора Покровской судоходной дистанціи.

## Перекаты на рѣкѣ ШИЛКѢ.

1. Стрѣтенскій.
2. Маргульскій.
3. Верхне-Ушейскій.
4. Нижне-Ушейскій.
5. Фарковскій.
6. Нижне-Фарковскій.
7. Лончаковскій.
8. Нижне Лончаковскій.
9. Верхне-Ломовскій.
10. Нижне-Ломовскій.
11. Верхне-Ералгинскій.
12. Нижне-Ералгинскій.
13. Нижне-Фирсовскій.
14. Чачинскій.
15. Верхне-Уктычинскій.
16. Средне-Уктычинскій.
17. Нижне-Уктычинскій.
18. Перекасть 51-й версты.
19. Калтыинскій.
20. Верхне-Угундайскій.
21. Угундайскій.
22. Верхне-Мангидайскій.
23. Нижне-Мангидайскій.
24. Верхне-Ботовскій.
25. Ботовскій.
26. Нижне-Ботовскій.
27. Верхне-Чалбучинскій.
28. Чалбучинскій.
29. Перекасть 78-й версты.
30. Верхне-Улегиченскій.
31. Средне-Улегиченскій.
32. Нижне-Улегиченскій.
33. Годойскій.
34. Верхне-Шилкинскій.
35. Нижне-Шилкинскій.
36. Рудникъ (Урдиканъ).
37. Перекасть 97-й версты.
38. Полосатинскій.
39. Известка (Ериканъ).
40. Верхне-Карійскій.
41. Нижне-Карійскій.
42. Лужанкинскій.
43. Нижне-Лужанкинскій.
44. Конещлужный.
45. Уласинскій.
46. Верхне-Куларскій.
47. Перекасть 128-й версты.
48. Нижне-Куларскій.
49. Перекасть 131-й версты.
50. Байтусанскій.
51. Усть-Чернинскій.
52. Перекасть 144-й версты.
53. Верхне-Лучуйскій.
54. Лучуйскій.
55. Натальинскій.
56. Немнейскій.
57. Сосновый.
58. Добрыченскій.
59. Горбиченскій.
60. Верхне-Богдойскій.
61. Богдойскій.
62. Нижне-Сивачинскій.
63. Гудиканскій.
64. Перекасть 176-й версты.
65. Верхне-Мошегдинскій.
66. Мошегдинскій.
67. Нижне-Мошегдинскій.
68. Воскресенскій.
69. Нижне-Воскресенскій.
70. Желтугинскій.
71. Соболиный.
72. Шайкинскій.
73. Верхне-Часовинскій.
74. Часовинскій.
75. Перекасть 233-й версты.
76. Перекасть 235-й версты.
77. Перекасть 238-й версты.
78. Нижне-Часовинскій.
79. Вѣрочкины Косы.
80. Нижне-Давакыченскій.

- |                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| 81. Верхне-Шуруканскій.    | 94. Нижне-Поворотный.       |
| 82. Нижне-Шуруканскій.     | 95. Нижне-Джалиндинскій.    |
| 83. Верхне-Аникинскій.     | 96. Боронгонскій.           |
| 84. Перекать 264-й версты. | 97. Нижне-Боронгонскій.     |
| 85. Нижне-Аникинскій.      | 98. Верхне-Утесный.         |
| 86. Серебрянскій.          | 99. Нижне-Утесный.          |
| 87. Кокоркинскій.          | 100. Перекать 346-й версты. |
| 88. Верхне-Икшимскій.      | 101. Даптуганскій.          |
| 89. Икшимскій.             | 102. Жигійскій.             |
| 90. Верхне-Караганскій.    | 103. Маймаченскій.          |
| 91. Верхне-Ангайскій.      | 104. Перекать 365-й версты. |
| 92. Нижне-Ангайскій.       | 105. Безумный.              |
| 93. Никитинскій.           | 106. Усть-Стрѣлочный.       |
-

## АРГУНЬ.

Началомъ Аргуни служитъ р. Хайларъ, вытекающая изъ гористаго склона Большаго Хингана, При посредствѣ этой рѣки Аргунь входитъ въ связь съ озеромъ Далай-Норъ, но только при большихъ разливахъ. Теченіе Аргуни отъ устья Хайлара до впаденія Аргуни въ Амуръ считаютъ около 1000 верстъ. Въ верхнемъ теченіи Аргуни дно илистое, теченіе медленное, но при проходѣ Хаульскаго хребта дно становится песчанымъ съ галькой, скорость теченія увеличивается, достигая 5 вер. въ 1 часъ при глубинѣ отъ  $\frac{1}{2}$  саж. до 4 саж. въ ямныхъ мѣстахъ. Ниже, къ ст. Аргунской, рѣка достигаетъ ширины до 100 саж., встрѣчаются перекаты, глубина которыхъ такъ незначительна, что въ сухіе годы они проходимы въ бродъ. Ниже станицы Аргунской, до пос. Урюпино, дно каменисто, берега гористы. Между посадами Мучиканъ и Жигдачи на днѣ рѣки камни лежатъ грядами, и этотъ плесъ рѣки считается самымъ опаснымъ.

Рѣку Аргунь нельзя не признать судоходной, но судоходство здѣсь пока мало развито. По Аргуни производится сплавъ лѣса во время половодья, когда вода поднимается въ верхнемъ теченіи на 3 аршина, а въ нижнемъ до 5 арш. Въ маѣ, при таяніи въ Хинганѣ снѣговъ, вода вновь повышается и, если въ послѣдствіи перепадаютъ дожди, держится до осени. На протяженіи  $895\frac{1}{2}$  верстъ, отъ пос. Абагатуевского до пос. Усть-Стрѣлочнаго, фарватеръ обставленъ предостерегательными знаками, но послѣдніе, въ виду малочисленности плавающихъ судовъ, не освѣщаются.

Въ 1908 г. Благовѣщенскій купецъ Грядасовъ вошелъ съ ходатайствомъ въ Управленіе водныхъ путей Амурскаго бассейна о предоставленіи ему субсидіи отъ правительства на содержаніе по Аргуни почтовыхъ рейсовъ. Былъ выработанъ проектъ контракта, который пока Управленіемъ съ Грядасовымъ не заключенъ, такъ какъ послѣдній не имѣетъ тре-

буемаго по условіямъ контракта парохода для верхняго плеса Аргуни.

Привожу существенныя выдержки проекта контракта.

Контрагентъ долженъ поставить для рейсовъ 2 парохода на путь отъ Покровки до Абагатуя (900 верстъ) съ тѣмъ, чтобы чрезъ каждые 10 дней былъ сдѣланъ одинъ рейсъ каждымъ изъ пароходовъ. Пароходы должны перевозить почту, курьеровъ, фельдъегерей и пр. Пароходы должны имѣть пассажирское помѣщеніе: на 10 мѣстъ для I и II классовъ и на 30 мѣстъ для III класса. За перевозку на этихъ пароходахъ почты контрагентъ получаетъ отъ правительства по 80 коп. съ 1 версты, но не свыше 21.600 руб. въ годъ. Всего въ навигацію пароходы должны сдѣлать 15 рейсовъ, т. е. 27000 верстъ. Предполагаемая затрата времени на рейсъ отъ Покровки до Абагатуя (противъ теченія) — 8 дней, обратно — 5. Расписаніе рейсовъ составляетъ контрагентъ, утверждаетъ Управление водныхъ путей Амурскаго бассейна. Кромѣ пунктовъ, обозначенныхъ въ расписаніи, пароходъ долженъ останавливаться, для почты и пассажировъ — по сигналу. Сообщение должно быть срочнымъ по расписанію. Въ случаѣ неисполненія этого условія по отношенію къ пунктамъ начальнымъ и конечнымъ (за исключеніемъ причинъ стихійныхъ) и обратно, на контрагента налагается взысканіе за каждый просроченный часъ. При удостовѣренномъ же Управленіемъ мелководьѣ и половодьѣ допускается замедленіе на 1 сутки.

Въ обезпеченіе исполненія контрагентомъ договора, съ него удерживается изъ первыхъ расчетовъ за рейсы 5.000 р. на возмѣщеніе неустойки; тѣмъ же договоромъ контрагентъ отвѣчаетъ по исполненію условій стоимостью всего принадлежащаго ему имущества: недвижимостью и пароходами. Въ тѣхъ случаяхъ, когда по винѣ администраціи будетъ причиненъ убытокъ почтѣ, контрагентъ возмѣщаетъ убытокъ полностью. Maximum отвѣтственности за почту 300.000 р. за рейсъ.

---



## Поверстныя разстоянія по р. Аргуни

между селеніями пос. Абагатуевскій—пос. Покровскій на Амурѣ.

Составлены по свѣдѣніямъ Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна.

Необходимыя поясненія и значенія сокращенныхъ словъ см. стр. 9.

(Отъ пос. Абагатуевского до пос. Покровскаго 901<sup>3</sup>/<sub>4</sub> вер.)

№ по порядку.	Названіе селеній.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селе- ніями.	Отъ Абага- туя.	
		ВЕРСТЫ.		
1	Пос. Абагатуевскій . . . . . лѣв. бер.	—	—	
2	„ Кайласутуевскій . . . . . „ „	86 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	86 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
3	З. Поргачева . . . . . „ „	36 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	121 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
4	Ст. Дураевская . . . . . „ „	57 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	179 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
5	Пос. Ремджа . . . . . „ „	46 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	226	
6	„ Старо-Цурухайтуевскій . . . . . „ „	41 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	267 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
7	З. Шанижная . . . . . „ „	23 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	291 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
8	„ Убиенная . . . . . „ „	11 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	302 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
9	„ Гураниха . . . . . „ „	7	309 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
10	<b>Ст. Ново-Цурухайтуевская</b> „ „	21 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	330 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
11	„ Зоргольская . . . . . „ „	40 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	371 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
12	Пос. Булдуруйскій 1-й . . . . . „ „	67 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	438 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
13	„ „ 2-й . . . . . „ „	11 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	449 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
14	Дер. Чалбучинская . . . . . „ „	32 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	482 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
15	<b>Ст. Олочинская</b> . . . . . „ „	17	499 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Контора Оло- чинской су- ходной ди- станции.
16	Пос. Ключи . . . . . „ „	16 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	515 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
17	„ Луговой . . . . . „ „	6	521 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
18	„ Ишага . . . . . „ „	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	527	
19	Ст. Аргунская . . . . . „ „	13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	540 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
20	Пос. Камары . . . . . „ „	2	542 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
21	„ Тарасова . . . . . „ „	6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	548 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	

5281/4

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчанія.
		Между селеніями.	Отъ Срѣтенска.	
		" ВЕРСТЫ.		
22	Пос. Среднянскій . . . . . лѣв. бер.	6	554 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
23	„ Мулачинскій . . . . . „ „	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	559	
24	„ Илинскій . . . . . „ „	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	567 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
25	„ Записянскій. . . . . „ „	3	570 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
26	„ Верхняя Верей (Федосова). „ „	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	576	
27	„ Жектанскій . . . . . „ „	13 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	589 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
28	„ Нижне-Вереинскій . . . . . „ „	14	603 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
29	„ Верхне-Башурова . . . . . „ „	7	610 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
30	„ Нижне-Башурова . . . . . „ „	3	613 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
31	<u>Ст. Усть-Уровская</u> . . . . . „ „	31	644 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Контора Усть-Уровской судоходной дистанціи.
32	Пос. Марьино . . . . . „ „	24 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	669 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
33	„ Кочья . . . . . „ „	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	688	
34	„ Лубія . . . . . „ „	40 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	728 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
35	Ст. Урюпина (Типкарауча) . . „ „	32 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	760 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
36	Пос. Мучиканъ . . . . . „ „	46	806 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
37	„ Жигдачи . . . . . „ „	50 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	857	
38	„ Усть-Стрѣлочный . . . . . „ „	39 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	896 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
39	<u>Пос. Покровскій</u> . . . . . „ „	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	901 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Контора Покровской судоходной дистанціи.

№1233.

Примѣчаніе. Начальнымъ пунктомъ принята середина поселка Абага-туевского и конечнымъ—реперъ водомѣрнаго поста въ пос. Покровскомъ.

## **ЗЕЯ**, лѣвый притокъ Амура.

Рѣка Зея беретъ начало въ южной части Станового хребта и течетъ сначала среди высокихъ горъ, покрытыхъ хвойнымъ лѣсомъ. Принявъ притоки Токъ и Арги, Зея течетъ по плоскогорью. Ниже притока Брянты, берега Зеи имѣютъ уже равнинный характеръ до притока Могоды. Отсюда на берегахъ Зеи вновь появляются горы, стѣсняющія русло рѣки, покрывая его камнями и образуя у Лунгинскаго склада (выше города Зеи - Пристани) рядъ пороговъ. Ниже Зеи-Пристани горы отъ береговъ отступаютъ, русло рѣки расширяется, теченіе рѣки становится медленнѣе. Отъ мѣста впаденія въ Зею рѣки Селемджи до мѣста впаденія Зеи въ Амуръ, лѣвый берегъ Зеи представляетъ собою луговую равнину, а правый гористую возвышенность, при чемъ горы въ нижнемъ теченіи подходятъ къ самому берегу.

Длина Зеи, отъ Лунгинскаго склада, 1-й резиденціи Зейской золотопромышленной компаніи, — 606 вер.; общая же длина, отъ истока, исчисляется по предположеніямъ—свыше 1.300 вер. коренного русла. Ширина Зеи ниже устья рѣки Тока — 300 саж., въ порогахъ — 100 саж., отъ р. Уркуна— 200—400 саж., ниже Селемджи—250 саж. и при впаденіи въ Амуръ—700 саж., а съ островами 1—2 версты. Глубину Зеи между Томью и Селемджею примѣрно считаютъ въ плесахъ до 10 саж., въ ямныхъ мѣстахъ. Ниже, вслѣдствіе расширенія русла, глубина Зеи уменьшается, въ руслѣ появляется песчаный грунтъ, а отсюда и переносныя банки. Скорость теченія Зеи въ нижнемъ плесѣ опредѣляется 4—5 верстами въ 1 часъ. Такъ какъ берега Зеи мѣстами гористы, то паводки въ ней очень значительны, при чемъ вода идетъ быстро, подмывая въ нижнемъ теченіи подходящія къ берегу горы. Унесенный теченіемъ грунтъ образуетъ ниже банки.

Судоходство по Зеѣ встрѣчаетъ препятствіе выше Лунгинскаго склада, вслѣдствіе каменистаго русла на протя-

женіи 135 верстѣ до Дамбукитскаго склада—2-й резиденціи Зейской золотопромышленной компаніи. Выше Дамбукитскаго склада до Бомнакскаго (170 вер.)—3-й резиденціи Зейской золотопромышленной компаніи—плесь рѣки становится болѣе удобнымъ для прохода судовъ, но меньшаго размѣра, нежели тѣ, которыя плаваютъ отъ устья до Зеи - Пристани и проходятъ въ благопріятную воду до Дамбукитскаго склада.

Такимъ образомъ теченіе Зеи представляется возможнымъ раздѣлить на 3 плеса: отъ устья до Зеи - Пристани и Лунгинскаго склада (въ разстояніи 4 вер. отъ первой) — болѣе благополучный плесь для большихъ пароходовъ; отъ Лунгинскаго склада до Дамбукитскаго—по характеру походящій \*) на Шилку; отъ Дамбукитскаго склада до Бомнакскаго и устья р. Сукжари — лучший плесь, нежели средній, но доступный только для мелкихъ пароходовъ.

На Дамбукитскомъ складѣ въ настоящее время сосредоточено болѣе коммерческихъ операцій, чѣмъ на Зеи - Пристани, ставшемъ административнымъ пунктомъ.

Въ своемъ докладѣ, нами уже цитированномъ, „Обществу востоковѣдѣнія“ В. Ф. Петрушевскій такъ трактуетъ о р. Зеѣ:

„Рѣка Зея имѣетъ горный характеръ и отличается быстрыми переменами своихъ горизонтовъ, при чемъ часто на перекатахъ и даже въ нижней части рѣки бываетъ мелководье до 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—3 футовъ. Наболѣе серьезный перекалъ— „Чертовъ Огородъ“, въ 60 вер. выше Благовѣщенска; онъ отличается постояннымъ перемывомъ банокъ, перемѣщая этимъ глубокую борозду фарватера чуть не отъ берега до берега“.

Для расчистки каменистыхъ перекаловъ въ минувшую навигацію работала одна камнеподъемница, не достигшая, однако, особыхъ результатовъ вслѣдствіе высокой воды. Наболѣе крупныя работы были произведены зимою на перекалъ „Шипка“, лежащемъ въ 7 верстахъ ниже Зеи-Пристани. Этотъ перекалъ въ навигацію 1907 г. имѣлъ глубины менѣе 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> фута и обладалъ, при томъ, узкимъ и кривымъ ходомъ. Весьма же плотное галечное дно переката съ массой крупныхъ валуновъ дѣлало невозможнымъ разработку его помощью землечерпательныхъ снарядовъ.

Поэтому былъ примѣненъ такой способъ зимнихъ работъ, допускаемый суровыми мѣстными морозами. Рѣка въ

\*) Въ нижней части плеса.

окружности проектируемой къ углубленію траншеи была проморожена до дна. Для этого-же все намѣченное пространство русла, какъ обыкновенно дѣлается на бассейнѣ, разбито было на отдѣльныя небольшія части. Затѣмъ въ каждой изъ нихъ былъ выколотъ ледъ настолько, чтобы оставшаяся ледяная корка могла только противостоятъ напору воды. Эта корка, однако, скоро увеличивалась снизу, благодаря сильнымъ морозамъ. Поэтому въ образовавшихся углубленіяхъ или, какъ ихъ называютъ, майнахъ, можно было постепенно все болѣе и болѣе выбирать ледъ и дойти, наконецъ, до самаго дна. Послѣ этого оставалось только убрать ледяныя стѣнки, раздѣляющія отдѣльныя майны, и подъ защитой окружающихъ ледяныхъ валовъ приступить къ углубленію сухого и обнаженнаго рѣчного дна. Углубленіе дѣлалось также постепенно и помощью такъ называемыхъ *пожоговъ*, или разводки сильнаго огня, разбивающаго, при послѣдующей поливкѣ водой, крѣпкій грунтъ и допускающаго затѣмъ уже легкую выработку его „въ ручную“.

Такимъ способомъ на „Шипкѣ“ за время съ 14 декабря по 1-е марта была сдѣлана выемка 94 куб. саж. грунта, въ расчетѣ на спрямленіе и укрѣпленіе переката до 2-хъ фут. при самой низкой водѣ. Подобнымъ же способомъ были выморожены, а затѣмъ пожарами или взрывами убраны отдѣльные камни у городскихъ пристаней Зеи.

Обстановка фарватера р. Зеи имѣется отъ Благовѣщенска до города Зеи-Пристани, на протяженіи  $610\frac{1}{2}$  вер.; но въ верхнемъ теченіи Зеи, отъ дер. Ново-Благовѣщенской (Мазанова), которая лежитъ ниже устья р. Селемджи въ  $15\frac{1}{4}$  вер., до г. Зеи-Пристани, т. е. на плесѣ въ  $350\frac{1}{2}$  вер., обстановка пока не освѣщается. Въ началѣ 1908 г. Амурское водное Управленіе ходатайствовало предъ министерствомъ п. с. о включеніи въ его завѣдываніе верхней части р. Зеи, отъ истоковъ до Зеи-Пристани, протяженіемъ до 500 верстъ. Ходатайство это удовлетворено. Въ августѣ 1908 г. Управленіемъ вод. пут. Амурскаго бассейна была командирована партія инженеровъ для изслѣдованія и обстановки р. Зеи отъ гор. Зеи-Пристани вверхъ до Дамбукитскаго селенія (Потѣхинскій складъ), что составляетъ плесъ въ 135 вер.

## Поверстныя разстоянія по р. ЗЕЪ.

Составлены по свидѣніямъ Управления водныхъ путей Амурскаго бассейна.  
Необходимыя поясненія и значенія сокращенныхъ словъ см. на стр. 9.

(Отъ Зей-Пристани до Благовѣщенска—606 вер.).

№ по порядку.	Названіе селеній.	Разстоянія.		Примѣчанія.
		Между селе- ніями.	Отъ Зей-При- стани.	
		ВЕРСТЫ.		
	Складъ Лунгинъ . . . . . лѣв. бер.	—	4	1-я резид. Зей- ской золото- промышл. К <sup>о</sup> . Конт. Верхне- Зейской судох. дистанціи.
1	<u>Городъ Зей-Пристань</u> . . . . . прав. "	4	—	
	а) пар. пр. и склады . . . . . " "	—	1/2	
2	Зим. Богомолова . . . . . " "	8	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
3	З. Лаврушина . . . . . " "	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	11	
4	Зим. Усачева . . . . . лѣв. "	6	17	
5	З. Шпакова . . . . . прав. "	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
6	Дер. Верхняя Овсянка . . . . . " "	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	29	
7	" Нижняя Овсянка . . . . . " "	1/2	29 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
8	З. Кошелевой (смолян. заводъ). лѣв. "	15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	44 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
9	Зим. Фирсова . . . . . прав. "	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	49	
10	" Жильцова . . . . . лѣв. "	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	53 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
11	З. Фадѣева (смолян. заводъ). " "	8 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	62	
12	З. Степанова . . . . . " "	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
13	З. Берчанскихъ . . . . . " "	32 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
14	Зим. Куцева . . . . . " "	5	118 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
15	З. Полякова . . . . . " "	16	134 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
16	З. Бурлакова . . . . . " "	5	139 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
17	Зим. Уварова . . . . . прав. "	17	156 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
18	З. Болотова . . . . . лѣв. "	25 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	182	
19	Зим. Власова . . . . . прав. "	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	187 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчанія.
		Между селе- ніями.	Отъ Зей-При- стани.	
		ВЕРСТЫ.		
20	З. Велачева . . . . . "	1/2	188	
21	З. Мокроусова . . . . . "	4 1/2	192 1/2	
22	З. Кравченко . . . . . лѣв. "	9	201 1/2	
23	З. Подкорытова и Берчанскаго. "	11	212 1/2	
24	З. Иванникова . . . . . прав. "	8 1/2	221	
25	З. Чугина . . . . . лѣв. "	4	225	
26	Зим. Гурьянова . . . . . прав. "	10	235	
27	Зим. Булгакова . . . . . лѣв. "	4	239	
28	Известковый заводъ Косицына. прав. "	12 3/4	251 3/4	
29	Складъ Чагаянъ . . . . . прав. бер.	4 1/2	256 1/4	
30	Известковый заводъ Егорова . лѣв. "	1	257 1/4	
31	" " Ляпустина. " "	6 1/4	263 1/2	
32	З. Бурматова и Шульгина, б. Спи- цына . . . . . прав. "	1	264 1/2	
33	З. Городеико и Попова . . . лѣв. "	9 3/4	274 1/4	
34	Зим. Озеровой . . . . . прав. "	8 1/2	282 3/4	
35	З. Звѣрева, быв. Куликова . . лѣв. "	3 1/4	286	
36	З. Строилова . . . . . прав. "	12	298	
37	З. Бережнова . . . . . " "	1	299	
38	З. Колотовкина . . . . . лѣв. "	9	308	
39	З. Деревянкина . . . . . " "	12 1/2	320 1/2	
40	Зим. Астафьева . . . . . прав. "	13 1/2	334	
—	Устье рѣки Селемджи . . . лѣв. "	3	337	
41	Село Благовѣщенское (Мазанова) "	15 1/4	352 1/4	
42	Дер. Бѣлоярова . . . . . " "	7 1/2	359 3/4	

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчанія.
		Между селеніями.	Отъ Зей-Пристани.	
		ВЕРСТЫ.		
43	Дер Новая (безъ названія) . . . прав. "	15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	375	
44	" Желтоярова . . . . . " "	18	393	
45	Село Красноярово . . . . . лѣв. "	7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	400 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
46	Дер. Новая (безъ названія) . . прав. "	7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	408	
47	" Молчанова . . . . . лѣв. "	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	415 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
48	" Суражевка . . . . . прав. "	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	433	
49	" Введеновка . . . . . лѣв. "	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	436 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
50	" Бардагонъ . . . . . прав. "	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	441 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
51	" Ключи . . . . . лѣв. "	9 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	450 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
52	Село Большая Сазанка . . . . . " "	7	457 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
53	Дер. Малая Сазанка . . . . . прав. "	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	465 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
54	Дер. Москвитина . . . . . " "	12 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	478	
55	" Казанка . . . . . лѣв. "	6	484	
56	" Новая (безъ названія) . . . " "	10	494	
57	Стеклян. заводъ Мордина . . прав. "	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	501 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
58	Дер. Натальина . . . . . " "	5	506 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
59	" Ново-Андреевская . . . лѣв. "	13	519 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
60	" Ново-Петровская . . . прав. "	13 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	533 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
61	Винокуренный зав. Лукина . . прав. бер.	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	550 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
62	Заимка Биршерта . . . . . " "	12 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	563 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
63	Село Бѣлогорье . . . . . " "	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	568 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
64	" Черемховка . . . . . лѣв. "	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	576 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
65	Будунда (постоялые дворы) . . " "	12 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	589	
66	Дер. Астрахановка . . . . . прав. "	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	598 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	



№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчанія.
		Между селе- ніями.	Отъ Зеи-При- стани.	
		ВЕРСТЫ.		
67	Винокуренный зав. Макарова . . . . .	1/2	599	
68	Механическ. зав. Т-ва А. П. . . . .	2	601	
69	Спичечная фабрика Лукина . . . . .	1/2	601 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
70	Механич. заводъ Шадрина . . . . .	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	603	
71	Заимка Архіерея . . . . .	1/4	603 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
72	<b>Городъ Благовѣщенскъ</b> . . . . .	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	606	Управл. водн. пут. Амурск. бас. Конторы: Бла- говѣщ. судох. дист. и нижн. теченія Зеи.
	а) Фарватеръ р. Амура . . . . .	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	610 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	

*Примѣчаніе.* 1) Начальнымъ пунктомъ принята церковь въ гор. Зеи-Пристани и конечнымъ — перевозъ черезъ р. Зею въ г. Благовѣщенскъ, противъ Амурской улицы. 2) Настоящія поверстныя разстоянія р. Зеи составлены по позднѣйшимъ промѣрамъ, произведеннымъ въ дѣйствительности, а также и по послѣднимъ свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ начальниковъ дистанцій.

## Перекаты рѣки ЗЕИ.

---

1. Переваль Пшеничниковскій.
  2. Шипкинскій.
  3. Плевнинскій лѣвый.
  4. Плевнинскій правый.
  5. Переваль у желтыхъ утесовъ.
  6. Овсянскій.
  7. Переваль ниже дер. Овсянки.
  8. Поперечный.
  9. Переваль Урканскій.
  10. Переваль выше р. Алганъ.
  11. Сычевскій.
  12. У острова выше заим. Степанова.
  13. Умлеканскій.
  14. Улангинскій 1-й.
  15. Улангинскій 2-й.
  16. У 1-го лѣваго остр. ниже р. Уланги.
  17. Улакачинскій 1-й.
  18. Улакачинскій 2-й.
  19. Переваль у заимки 5-й вер. выше р. Буго.
  20. Выше р. Буго.
  21. Ниже р. Буго.
  22. Елтышевскій.
  23. Переваль Лантонинскій.
  24. Переваль Бурлаковскій.
  25. Въ 3-хъ верст. ниже заим. Бурлакова.
  26. Плесо Баганинское.
  27. Переваль Всеволодскій.
  28. Андреевскій.
  29. Тыгдинскій.
  30. Перев. 4 вер. ниже р. Тыгды.
  31. Переваль Водоворотный.
  32. Противъ устья р. Ту.
  33. Порогъ Каменистый.
  34. Переваль у Бабяго Острова.
  35. Порогъ Коварный.
  36. Плесо Каменистое.
  37. Бѣлояровскій.
  38. Нижне-Бѣлояровскій.
  39. Верхне-Уссуринскій.
  40. Нижне-Уссуринскій.
  41. Нижне-Желтояровой.
  42. Переваль выше Молчановой.
  43. Плесо выше Молчановой.
  44. Переваль у дер. Москвитиной.
  45. У стекл. завода Мордина.
  46. Томинскій.
  47. Выше-Ново-Андреевскій.
  48. Андреевскій.
  49. Петровскій.
  50. Черговъ Огородъ.
  51. Переваль ниже дер. Бѣлогорье.
  52. Будундинскій.
  53. Выше дер. Астрахановки.
  54. Усть-Зейскій.
-

## СЕЛЕМДЖА.

Рѣка Селемджа, имѣя истокъ въ хребтѣ Ямъ-Алинѣ, впадаетъ въ Зею съ лѣвой стороны. Длину Селемджи считаютъ не менѣе 700 вер., ширину — въ верховьяхъ до 100 саж. и къ устью — 250 — 300 саж.; глубина описываемой рѣки въ верхнемъ и среднемъ теченіяхъ незначительна. Протекая здѣсь среди высокихъ обрывистыхъ береговъ, Селемджа имѣетъ каменистое русло и быстрое теченіе. Ниже, приблизительно на разстояніи 200 верстъ отъ впаденія въ Зею, послѣ принятія нѣсколькихъ притоковъ, русло Селемджи становится глубже настолько, что посѣщается судами съ осадкою не выше 2 — 3 фут. Предостерегательныхъ знаковъ на фарватерѣ нѣтъ.

Постоянное движеніе по Селемджѣ существуетъ до пристани приисковъ Селемджинскаго золотопром. Т-ва, на разстояніи 100 верстъ отъ устья. Вслѣдствіе плавающего на рѣкѣ наносника и по причинѣ каменистаго русла, судоходство по Селемджѣ производится исключительно деревянными заднеколесными пароходами.

---

## Поверстныя разстоянія

между населенными пунктами по теченію  
р. Селемджи.

№ по порядку.	Наименованіе селеній.	Разстоя- ніе между селеніями.	Разстоя- ніе отъ устья Се- лемджи.
		В е р с т ы.	
1	Дегтярный заводъ Малыгина . . . . .	—	15
2	Зимовье Ульма . . . . .	25	40
3	„ Медвѣдка . . . . .	45	85
4	Складъ Усть-Норскій (Ельцова и Левашева и друг.) . . . . .	45	130
5	С. Александровка . . . . .	30	160
6	Складъ Усть-Быса (складъ Ниманской К <sup>0</sup> ) .	35	195
7	С. Горѣлое. . . . .	14	209
8	Селемджинскій складъ (Ельцова и Леваше- ва, Ниманской К <sup>0</sup> и друг.) . . . . .	40	249
9	Складъ Челбуха . . . . .	28	277
10	„ Стойба . . . . .	32	309
11	„ Утесное. . . . .	22	331
12	„ Васильевское. . . . .	27	358
13	„ Кера . . . . .	30	388
14	„ Карауряхъ. . . . .	21	409
15	„ Подутесное . . . . .	26	435
16	„ Селиканъ . . . . .	21	456
17	„ Харчинское . . . . .	27	483
18	„ Воскресенское . . . . .	25	508

## БУРЕЯ,

лѣвый притокъ Амура.

Рѣка Буря беретъ начало въ хребтѣ Малаго Хингана двумя истоками, которые, соединившись вмѣстѣ, составляютъ начало этой рѣки. Сначала Буря течетъ въ узкой котловинѣ съ высокими скалистыми берегами, покрытыми лѣсомъ. Впаденіе нѣсколькихъ притоковъ увеличиваетъ ширину рѣки, но характеръ горныхъ береговъ сохраняется, хотя горы и отступаютъ нѣсколько отъ береговъ. Верстахъ въ 100 ниже устья рѣки Нимана, притока Буреи, берега ея вновь становятся особенно гористы и суровы. Отъ сел. Каменки характеръ береговъ становится низменнымъ, но мѣстами, особенно по правому берегу, горы подходятъ близко къ рѣкѣ. Предъ устьемъ — берега низменны. Ширина рѣки въ нижнемъ теченіи 150 — 300 саж. Предъ впаденіемъ въ Амуръ, близъ ст. Скобельцыной, Буря раздѣляется на два рукава, образуя дельту длиною въ 6 верстъ; ширина верхняго рукава до 200 саж., нижняго — до 350 саж.

Общая длина Буреи отъ истока и отъ начала ея притока Нимана — до 700 вер. Отъ устья и до впаденія Нимана, верстъ на 400, Буря посѣщается въ удобную воду пароходами. Болѣе или менѣе постоянное движеніе производится только на разстояніи 300 верстъ отъ устья до Чекудинскаго склада (прежде Ниманской золотопромышленной К<sup>0</sup>, а теперь его арендатора, Буреинско-Селемджинскаго золотопром. Т-ва); сплавъ же и плаваніе на лодкахъ возможны верстъ на 600 отъ устья.

Какъ горная рѣка, Буря имѣетъ всѣ характерныя особенности, а именно: пороги, каменные перекаты (на 325 верстъ отъ устья до Чекунды — 23 переката глубиною отъ 3 до 5 фут.), быстрые и обильные паводки, достигающіе до 3 саж. въ сутки и падающіе также быстро. При такихъ павод-

кахъ рѣка несетъ свои воды быстрымъ потокомъ, снимая по пути съ береговъ лѣсъ, который застилаетъ поверхность рѣки настолько, что движеніе судовъ становится безусловно опаснымъ.

Пароходство по Буреѣ обслуживаетъ, главнымъ образомъ, нужды золотыхъ приисковъ по Ниману, принадлежащихъ названной выше компаніи, Чекундинскій складъ которой находится въ 325 верстахъ отъ устья Буреи. Выше отъ Чекунды къ приискамъ, въ меженную воду провіантъ и товары поднимаются на лодкахъ бечевой. До Пайканскаго склада той же К<sup>0</sup>, рѣка почти всегда проходима судами подходящей осадки, т. е. 3 — 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> фута; на этомъ протяженіи Бурея имѣетъ глубину даже въ мелкихъ мѣстахъ не менѣе 3 фут.; выше же фарватеръ мельче, и пароходство возможно только при подъемѣ воды.

Хотя обстановки фарватера предостерегательными знаками на Буреѣ не имѣется, но администрація К<sup>0</sup> приисковъ, заинтересованная въ пользованіи этимъ воднымъ путемъ, сама заботится въ этомъ направленіи: посылаетъ ежегодно людей для исправленія бечевниковъ. Ранѣе К<sup>0</sup> даже занималась регулиціей фарватера, исправляя ходъ въ мало-проходимыхъ мѣстахъ, при чемъ особое вниманіе было обращено на главный Буреинскій перекатъ — Сиктаглинскій.

## Поверстныя разстоянія

между населенными пунктами по теченію  
р. БУРЕИ.

№ по порядку.	Название селеній.	Разстояніе между селеніями.	Разстояніе отъ устья Буреи.
		В е р с т ы.	
1	Скобельцына . . . . .	—	—
2	Скобельцынскій выселокъ (Осташково)	—	12
3	С. Домиканъ . . . . .	—	55
4	С. Малиновка . . . . .	12	—
5	С. Каменка (Діиканъ) . . . . .	3	70
6	С. Куликовка . . . . .	18	—
7	С. Кулустай . . . . .	3	—
8	С. Бахирево . . . . .	25	—
9	С. Киселевка . . . . .	3	—
10	Складъ бр. Бутиныхъ . . . . .	—	130
11	Складъ Тайканъ . . . . .	15	145
12	Зимовье Талаканъ . . . . .	20	—
13	Островское. . . . .	25	—
14	Сиктагли . . . . .	25	—
15	Тырма . . . . .	30	—
16	Мельгунъ . . . . .	25	—
17	Половинка . . . . .	30	—
18	Чикунда. . . . .	25	325
19	Дубликанъ . . . . .	25	—
20	Азановское . . . . .	25	—
21	Усть-Ниманъ. . . . .	25	400
22	Никольское. . . . .	30	—
23	Усть-Умальта . . . . .	30	460

## Перекааты и пороги на Нижней Буреѣ.

Разстояніе въ верст. отъ Амура.	Названіе мѣстности.	Перекааты и наименьшая на нихъ глубина фарватера.	Пороги и наименьшая на нихъ глубина фарватера.
—	С. Старо-Скобельцына . . . . .	1 перекаатъ 4 ф.	
12	С. Ново - Скобельцына (Осташково) . . . . .	1 " 3 <sup>1/2</sup> "	
		1 " 3 "	
		2 " 4 "	
		1 " 5 "	
		1 " 4 "	
55	С. Домиканъ . . . . .	1 " 3 "	
		2 " 4 "	
70	С. Каменка . . . . .	2 " 4 "	
—	С. Кулустай . . . . .	1 " 4 "	
		1 " 5 "	
165	Талаканское зимовье . . . . .	1 " 4 "	
190	Островское " . . . . .	2 " 5 "	
215	Сиктагли " . . . . .	—	Порогъ 8 ф.
		—	" 4 "
245	Тырма " . . . . .	1 " 4 "	Опасн. пор. 4 ф.
		—	Порогъ 4 ф.
		—	" 4 "
270	Мальгунъ " . . . . .	—	Опасн. пор. 4 ф.
		1 " 4 "	—
		" " 5 "	—
		" " 5 "	—
		" " 4 "	—
		—	" " 7 "
300	Половинка " . . . . .	—	" " 3 "



## АМГУНЬ, лѣвый притокъ Амура.

Названная рѣка беретъ начало въ Буреинскомъ хребтѣ. Истоки ея близки отъ истоковъ р. Буреи, берущихъ начало въ томъ-же хребтѣ. Берега Амгуни сначала гористы, въ среднемъ же теченіе и ниже горы удаляются отъ береговъ, и рѣка течетъ по низменной, болотистой долинкѣ, покрытой мелкимъ лѣсомъ. Длину Амгуни считаютъ до 700 вер. Глубина рѣки различна: отъ 3 фут. до 4 саж.

Судоходство на Амгуни, какъ и на Бурей, обслуживаетъ нужды золотыхъ приисковъ. Пароходы поднимаются по Амгуни до Кербинскаго склада, находящагося въ 385 вер. отъ устья Амгуни. Плесь рѣки, отъ устья до Удинскаго склада (110 вер.), съ иловатымъ грунтомъ дна, считается наиболѣе удобнымъ для судоходства; выше же, отъ Удинскаго склада, не доходя 50 вер. до Кербинскаго склада, грунтъ дна рѣки каменистъ, а плесь мелководенъ. Ранѣе этотъ плесь былъ мало проходимъ для судовъ вслѣдствіе нахождения въ руслѣ значительнаго количества камней, но золотопромышленныя компаніи, нуждаясь въ проходимости русла, произвели расчистку его взрывами и уборкою камней.

Ниже Кербинскаго склада въ Амгунь впадаетъ лѣвымъ притокомъ р. Немилень, длиною болѣе 350 вер. По Немилену поднимаются пароходы верстъ на 50 вверхъ отъ устья.

При впаденіи въ Амуръ, Амгунь раздѣляется на нѣсколько рукавовъ, изъ которыхъ два настолько глубоки, что въ благопріятную воду ихъ посѣщаютъ пароходы нижняго Амурскаго плеса.

Обстановки фарватера предостерегательными знаками нѣтъ.

---

## Поверстныя разстоянія

между населенными пунктами по теченію

### р. АМГУНИ.

№ по порядку.	Наименованіе селеній.	Разстоя- ніе между пунктами.	Разстоя- ніе отъ устья Амгуни.
		В е р с т ы .	
1	Кеурты, гилякская деревня . . . . .	—	25
2	Бахрево, зимовье . . . . .	35	60
3	Москвитино, зимовье . . . . .	25	85
4	Удинскій складъ . . . . .	25	110
5	Цеханъ, гилякская деревня . . . . .	25	135
6	Ымъ, " " золотопр. К <sup>0</sup>	15	150
7	Гуга, " " . . . . .	100	250
8	Гагцынга, " " . . . . .	90	340
9	Тетнюковскій складъ . . . . .	25	365
10	Кербинскій " . . . . .	20	385

## СУНГАРИ,

правый притокъ Амура.

Выходя изъ Чан-бо-шаньскихъ горъ, близъ Кореи, въ видѣ горнаго потока, рѣка Сунгари уже на разстояніи 150 вер. отъ истока, выше гор. Гирина, достигаетъ 150 саж. ширины при глубинѣ до 2 саж. Большой судоходный притокъ Нонни, впадающій въ Сунгари съ лѣвой ея стороны, близъ гор. Бодунэ, увеличиваетъ ее до размѣровъ значительной рѣки: она течетъ въ широкомъ руслѣ, достигающемъ мѣстами 2 версты.

Длину теченія Сунгари исчисляють до 2000 вер.; но точнаго опредѣленія пока въ русскихъ источникахъ нѣтъ, такъ какъ рѣка эта на всемъ своемъ протяженіи течетъ въ предѣлахъ Китайской имперіи.

Въ 35-ти верстахъ выше станицы Михайло-Семеновской Сунгари впадаетъ въ Амуръ. Узкая и заключенная среди каменистыхъ склоновъ горъ, покрытыхъ лиственнымъ лѣсомъ, долина р. Сунгари у Гирина смѣняется холмистой равниной: горы удаляются отъ береговъ; между г. Бодунэ и устьемъ р. Нонни, она уже течетъ по ровной песчаной степи; пески заносятъ русло и являются источниками перекатовъ, которыхъ насчитываютъ отъ Харбина до устья 47, при глубинѣ въ нижнемъ теченіи 5 фут., въ среднемъ—3 ф. и въ верхнемъ—3—2 ф. и менѣе. На дальнѣйшемъ протяженіи, горы то приближаются къ берегамъ, то удаляются отъ нихъ, вслѣдствіе чего въ числѣ перекатовъ съ подвижнымъ грунтомъ встрѣчаются и каменистые, изъ которыхъ самый опасный Сансинскій. Этотъ перекатъ, строго говоря, представляетъ собою цѣлый рядъ перекатовъ, тянувшихся въ районѣ рѣки, отъ устья притока Сунгари-Мудандзяна (у г. Сансина)—до рѣч. Сибайхэ, на протяженіи 26 вер., и являющихся причиной многочисленныхъ аварій съ судами. Особенно опасно мѣсто переката отъ начала его и внизъ версты на 8 (при весьма сильномъ теченіи). Послѣ

весенняго половодья русло рѣки ежегодно измѣняется, а потому и нуждается въ расчисткѣ перекатовъ съ подвижнымъ грунтомъ. Вообще эта рѣка течетъ извиристо, нерѣдко дѣлится на нѣсколько рукавовъ, образующихъ острова, и имѣетъ очень неровный характеръ. Ширина рѣки близъ устья доходитъ до 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> верстъ.

Вскрытіе рѣки бываетъ при низкомъ горизонтѣ воды. Осенній ледоходъ—короткій. Ледъ зимою достигаетъ 2-хъ аршинъ толщины. Весенній ледоходъ—при мягкомъ льдѣ, а потому и мало опасенъ для зимующихъ судовъ.

Пароходство по Сунгари очень развито, такъ какъ районъ Сунгари заключаетъ въ себѣ плодородную мѣстность съ весьма населенными городами и пунктами, какъ-то: Гиринъ, Бодунэ, Харбинъ, Сансинъ и др. Прямую противоположность этой картинѣ низовья Сунгари: они положительно пустычны, и лишь въ 165 вер. отъ Амура начинаютъ встрѣчаться значительныя деревни.

Судоходство по р. Сунгари совершается отъ устья до Харбина, далѣе до Бодунэ, затѣмъ слѣдуетъ перерывъ, вслѣдствіе мелководья, и далѣе до Гирина; но на этомъ послѣднемъ плесѣ—мелкими судами. Берега рѣки отъ Харбина до Бодунэ имѣютъ равнинный характеръ; въ верхнемъ же, третьемъ, плесѣ (отъ Аладжау до Гирина)—горный.

До Портсмутскаго договора р. Сунгари входила въ районъ Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна, почему обстановка фарватера рѣки, между устьемъ и Харбиномъ, производилась распоряженіемъ названнаго Управленія. Впослѣдствіи обстановочныя знаки были переданы Управленіемъ въ вѣдѣніе особаго Комитета по надзору за обстановкою фарватера р. Сунгари. Комитетъ располагалъ средствами, доставляемыми частью Управленіемъ Восточно-Китайской жел. дор., частью судовладельцами, заинтересованными въ рейсахъ по р. Сунгари. Комитетъ этотъ, организовавшись въ 1907 г., за отказомъ нѣкоторыхъ изъ судовладельцевъ, прекратилъ свое существованіе къ 1908 году. Однако, неизбежность обстановки фарватера р. Сунгари побудила наиболѣе заинтересованныя учрежденія и лицъ вновь организовать обстановку; съ этой цѣлью былъ составленъ второй Комитетъ, въ составъ и организацію котораго вошли: въ качествѣ предсѣдателя — управляющій воднымъ отдѣломъ

Восточно-Китайской ж. д., затѣмъ представитель Гиринскаго бюро, представитель Китайскаго биржевого общества, представитель отъ судовладѣльцевъ, представитель Харбинскаго биржевого комитета и представитель отъ страховыхъ обществъ. Дѣйствія этого, второго, Комитета продолжали функционировать до конца навигаціи 1908 г., съ этого времени Китайское правительство, чрезъ своего представителя въ Харбинѣ, заявило представителю Русскаго правительства, что съ начала навигаціи 1909 г. обстановку р. Сунгари оно будетъ производить своимъ распоряженіемъ.

Небезынтересно привести здѣсь извлеченіе изъ доклада, „Обществу востоковѣдѣнія“, В. Ф. Петрушевскаго въ части, касающейся условій судоходства по р. Сунгари.

„Главное естественное препятствіе на р. Сунгари составляетъ группа Сансинскихъ перекатовъ, расположенныхъ какъ разъ на срединѣ пути между Харбиномъ и устьемъ. Глубина на этихъ перекатахъ въ іюнѣ, іюлѣ и началѣ августа часто падаетъ до 2 фут. и даже менѣе, какъ это было въ 1907 г., когда съ 7 іюля по 7 августа было только 1½ фута воды. Помимо мелководья, Сансинскій перекатъ, главнымъ образомъ, опасенъ своими камнями, которые при убыли воды обнажаются отъ наноснаго песка и постоянно причиняютъ судамъ пробоины. Нижняя часть р. Сунгари обладаетъ на 200 вер. чрезвычайно легко перемываемымъ грунтомъ, благодаря чему фарватеръ мѣняется по нѣсколько разъ въ навигацію. Эти природныя свойства р. Сунгари требуютъ тщательной обстановки фарватера навигаціонными знаками и наблюденіемъ за происходящими переменами. Обстановка р. Сунгари, находящаяся въ настоящее время (май 1908 г.) на попеченіи частнаго Комитета въ Харбинѣ изъ русскихъ судовладѣльцевъ при участіи Кит.-Вост. жел. дор., далека отъ необходимаго въ этомъ дѣлѣ порядка, за неимѣніемъ у Комитета средствъ. Есть данныя предполагать, что китайцы скорѣе сами хотятъ обслуживать эту рѣку, при чемъ дѣло будутъ вести настолько плохо, чтобы затруднить плаваніе и заставить русскихъ совсѣмъ уйти съ этой рѣки. Такъ, напр., при обслуживаніи Сансинскаго переката (въ 1907 г.) было обращено вниманіе на неумещающееся число камней на перекатахъ, несмотря на постоянное уда-

леніе ихъ. Извлекаемые камни стали мѣтить — и оказалось, что вынутые камни снова попадали въ рѣку \*).

Такъ какъ группа перекатовъ тянется въ общей сложности на 26 вер., но обслуживалась немногими сторожами и рабочими, то усмотрѣть за забрасываніемъ рѣки съ китайскихъ джонокъ совершенно не представлялось возможнымъ. Такая система порчи фарватера примѣнялась китайцами и ранѣе, у крѣпости Баянжу, ниже Сансина; поэтому вполне возможно допустить продолженіе такой же порчи и на Сансинскомъ перекатѣ, чтобы отучить русскихъ плавать по Сунгари. Кромѣ того, вся нижняя часть рѣки совершенно безлѣсна, а верхняя половина снабжается дровами изъ китайскихъ лѣсовъ, находящихся всецѣло въ рукахъ китайской администраціи. Рабочихъ на рѣкѣ, кромѣ китайцевъ, никого нѣтъ“.

---

\*) Мнѣ передавали, что поднятые съ фарватера и сложенные рядомъ на берегу камни китайцы-манзы вновь сваливали въ рѣку, съ цѣлью получить заработокъ при обратномъ извлеченіи камней съ фарватера.

№ по порядку.	Название селений.	Разстоянія.		Примѣчанія.
		Между селеніями.	Отъ Харбина.	
		ВЕРСТЫ.		
20	Дер. Ліу-ши-хеза . . . . . прав.	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	130 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
21	„ Вал-оса . . . . . лѣв.	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	136 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
22	„ Тамалита . . . . . „	1/2	137	
23	Городъ Синдянь . . . . . прав.	8	145	
24	Дер. Татун-хэ . . . . . „	10 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	155 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
25	„ Солодзян-коуза . . . . . лѣв.	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	161 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
26	„ Лохонсу . . . . . „	2	163 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
27	„ Харудзян-коуза . . . . . „	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	165	
28	„ Ліудяоу (г. Баянму) . . . . . „	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	173 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Въ 5 вер. отъ бер. г. Баянму
29	„ Навайза . . . . . прав.	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	178	
30	„ Подзянгоу . . . . . „	2	180	
31	„ Куансюхи . . . . . „	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	182 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
32	„ Хюктянгоу (Ходзянгоу) . . . . . „	1/4	183	
33	„ Сюгала . . . . . „	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	185 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
34	„ Нынынхэ . . . . . лѣв.	6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	191 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
35	„ Тунгала . . . . . прав.	1/2	193	
36	„ Хахаси . . . . . „	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	198 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
37	„ Нян-цан-мынь . . . . . „	16 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	215	
38	Лѣсоп. зав. Васильева, Лютикова и К <sup>0</sup> . . . . . „	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	217 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
39	Кит. крѣп. Ный-хо-хо . . . . . „	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	219	
40	Дер. Хейхмоу . . . . . „	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	221 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
41	Селеніе Цалинхэ . . . . . лѣв.	1	222 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
42	„ Санджань . . . . . „	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	227 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
43	Дер. Уя-нао . . . . . „	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	229 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчанія.
		Между селе- ніями.	Отъ Харбина.	
		ВЕРСТЫ.		
44	Дер. Выйпу-афа . . . . . прав.	10 <sup>1/2</sup>	240	
45	„ Инхайтунъ . . . . . „	1 <sup>1/4</sup>	241 <sup>1/4</sup>	
46	„ Хонлихэ . . . . . „	1 <sup>3/4</sup>	243	
47	Др. пр. Эрдзели . . . . . „	3 <sup>1/2</sup>	246 <sup>1/2</sup>	
48	Дер. Тамали . . . . . „	2 <sup>1/2</sup>	249	
49	„ Таху . . . . . „	12 <sup>1/4</sup>	261 <sup>1/4</sup>	
50	„ Лаолами . . . . . „	7 <sup>1/4</sup>	268 <sup>1/2</sup>	
51	Др. пр. Саходя . . . . . „	14 <sup>1/2</sup>	283	
52	Дер. Синихэ . . . . . лѣв.	9 <sup>3/4</sup>	292 <sup>3/4</sup>	
53	„ Эрдохеза . . . . . „	1	293 <sup>3/4</sup>	
54	„ Таогодунъ . . . . . „	2	295 <sup>3/4</sup>	
55	„ Шиданфа . . . . . „	2 <sup>1/4</sup>	298	
56	„ Сяогодунъ . . . . . „	6	304	
57	„ Санчиркинъ . . . . . „	4 <sup>1/4</sup>	308 <sup>1/4</sup>	
58	„ Силаханъ . . . . . „	2 <sup>1/4</sup>	310 <sup>1/2</sup>	
59	„ Сидянфа . . . . . прав.	2 <sup>1/2</sup>	313	
60	„ Хонтай . . . . . лѣв.	1 <sup>1/4</sup>	314 <sup>1/4</sup>	
61	„ Сань-дзянь . . . . . прав.	3	317 <sup>1/4</sup>	
62	Городъ <u>Сансинъ</u> . . . . . „ бер.	3/4	318	
63	Дер. Ти-учинъ . . . . . „	1 <sup>3/4</sup>	319 <sup>3/4</sup>	
64	„ Нижній Мяочей . . . . . лѣв.	1/4	320	
65	„ Баланхэ-коуза . . . . . „	3 <sup>3/4</sup>	323 <sup>3/4</sup>	
66	„ Ха-афи . . . . . прав.	4 <sup>1/4</sup>	328	
67	„ У-фан-лянъ (Баянтунъ) . лѣв.	5 <sup>3/4</sup>	333 <sup>3/4</sup>	



№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчанія.
		Между селе- ніями.	Отъ Харбина.	
		ВЕРСТЫ.		
68	Дер. Сулихэ . . . . . лѣв. "	8 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	342	
69	" Вадандза . . . . . " "	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	345 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
70	" Сяовада . . . . . прав. "	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	346	
71	" Хункули . . . . . " "	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	349 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
72	" Тунли. . . . . " "	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	354 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
73	" Тулела . . . . . лѣв. "	5	359 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
74	" Цуэрърѣ . . . . . " "	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	359 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
75	" Вандзянь . . . . . " "	6	365 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
76	" Таванхэ . . . . . " "	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	367 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
77	" Каарданъ . . . . . прав. "	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	369	
78	" Мушуту . . . . . " "	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	373 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
79	" Чинза . . . . . " "	2	375 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
80	" Валиту . . . . . " "	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	377	
81	" Табоку . . . . . " "	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	381 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
82	" Вайза . . . . . " "	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	383	
83	" Ляохень и дер. Аути . . " "	6	389	
84	" Гедзеу . . . . . " "	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	392 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
85	" Юсипау . . . . . " "	3	395 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
86	" Пао-зо-ярѣ (Паоціо) . . " "	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	397 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
87	" Фухуму . . . . . " "	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	402 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
88	" Хей-тунъ . . . . . " "	2	404 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
89	" Верхняя Монголи . . . . . " "	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	407 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
90	" Мальюхо . . . . . " "	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	411 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
91	" Пун-дау . . . . . " "	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	412	

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчаніи.
		Между селе- ніями.	Отъ Харбина.	
		ВЕРСТЫ.		
92	Дер. Тубанъ . . . . . прав. бер.	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	417 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
93	„ Чжанъ . . . . . „ „	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	420	
94	„ Тьям-мэн-цзы . . . . . „ „	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	421 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
95	„ Линдамай . . . . . „ „	1	422 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
96	„ Монголи . . . . . „ „	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	425 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
97	„ Нижній Монголи . . . . . „ „	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	431 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
98	„ Тейхунъ . . . . . „ „	6	437 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
99	Др. пр. Люморда . . . . . лѣв. „	18 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	455 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
100	Дер. Су-су . . . . . прав. „	6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	462 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
101	„ Учинганъ . . . . . лѣв. „	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	466 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
102	„ <b>Ванлихотонъ</b> . . . . . прав. „	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	485	
103	Дер. Кахома . . . . . „ „	40	525	
104	Др. пр. Пуя-хэ . . . . . лѣв. „	17	542	
105	„ „ Ао-ли-ми . . . . . „ „	30	572	
106	Городъ <b>Фугдинъ</b> . . . . . прав. „	8	580	
107	Дер. Каарланъ . . . . . „ „	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	582 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
108	„ Хотонъ-Гиринъ . . . . . „ „	1	583 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
109	„ Буга зала . . . . . „ „	6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	590 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
110	Др. пр. У-ин-гу . . . . . лѣв. „	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	596	
111	Дер. Кубзала . . . . . „ „	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	596 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
112	Пр. Шибанъ . . . . . „ „	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	601 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
113	Др. пр. Убдала . . . . . прав. „	18	619 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
114	Дер. Тусаки . . . . . „ „	9 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	629 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
115	„ Нильба . . . . . „ „	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	631	

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчанія.
		Между селеніями.	Отъ Харбина.	
		ВЕРСТЫ.		
116	Дер. Нижніе Тусаки . . . . . прав. бер.	3/4	631 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
117	Селеніе Лахосусу . . . . . "	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	648 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
118	Чинчиганъ-Гиринъ (Чичиха) . . . . . "	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	651 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
119	Устье р. Сунгари . . . . . "	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	653 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
120	Амурскій судовоу ходъ . . . . . "	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	655	

*Примѣчаніе.* Начальнымъ пунктомъ принятъ жел.-дор. мостъ Вост.-Кит. жел. дор. въ г. Харбинѣ; конечнымъ—устье р. Сунгари у репера 18-го на лѣвомъ островѣ.

## Перекаты на рѣкѣ СУНГАРИ.

---

1. Ажихинскій плесъ.
  2. Переваль Чохеза.
  3. Переваль Лоузянту.
  4. Переваль Тидацунза.
  5. Яон-хе.
  6. Переваль Баянсусу.
  7. Переваль Синдзянскій.
  8. Солодзянкоуза.
  9. Переваль Баянму.
  10. Подзянгоу.
  - 10-а Переваль Сіогалинскій.
  11. Тунгуала.
  12. Переваль Нанцянминскій.
  13. Лютиковскій.
  14. Верхне-Санджанскій.
  15. Нижне-Санджанскій.
  16. Переваль Тамалійскій.
  17. Переваль Таху.
  18. Лаоламинскій плесъ.
  19. Переваль Саходя.
  20. Таогодунъ.
  21. Сяогодунъ.
  22. Силаханъ.
  23. Переваль Баянтунъ.
  24. Винниковская мель.
  25. Переваль Санванкунскій.
  26. Вайза.
  27. Люма.
  28. Мангалинскій переваль.
  29. Переваль Тейхунскій.
  30. Переваль Синдіолу.
  31. Сусу.
  32. Перев. Верхне-Ванлихатонскій.
  33. Перев. Нижне-Ванлихатонскій.
  34. Переваль Павловскій.
  35. Переваль Тулунхе.
  36. Переваль Кахоминскій.
  37. Кахоминскій.
  38. Переваль Пуяхе.
  39. Чертовъ Огородъ.
  40. Данилкины Острова.
  41. Собачья Нора.
  42. Переваль Фугдинскій.
  43. Перев. Хатонъ-Гиринскій.
  44. Переваль Бугазала.
  45. Кубзалинскій.
  46. Восьмерка.
  47. Тусакинскій.
-

## УССУРИ,

правый притокъ Амура.

Сліяніе двухъ рѣкъ: Да-уби-хэ и Ала-хэ (Санда-хэ) даютъ начало рѣки Уссури. Протекая первоначально по открытой равнинѣ, Уссури имѣетъ ширину, въ среднюю воду, 50—100 саж. Въ 135 верстахъ отъ своего начала Уссури принимаетъ, съ лѣвой стороны, притокъ Сунгачу, изливающуюся изъ оз. Ханка, и расширяется въ руслѣ, часто раздѣляясь на рукава. По принятіи въ дальнѣйшемъ теченіи значительныхъ рѣкъ: Има (Иманъ), Бикинъ и Хоръ — справа, Норъ и Мурень — слѣва, Уссури становится многоводной рѣкой, дробясь на протоки, образующіе многочисленныя острова. Предъ устьемъ Уссури достигаетъ ширины 2-хъ верстъ и такимъ широкимъ размахомъ вливается въ притокъ Амура, окрестивъ притокъ своимъ именемъ — „Уссурійскій“.

Теченіе р. Уссури — спокойное; длина теченія — 850 вер. Характеръ мѣстности, по которой протекаетъ Уссури, сравнительно, однообразенъ: преобладаютъ равнины съ обширными лугами и болотистыми низменностями; только въ среднемъ теченіи, между устьями Бикина и Мурени, картина нѣсколько мѣняется: къ берегамъ приближаются горы, спускаясь иногда утесами къ водѣ. Вслѣдствіе таянія снѣговъ въ горахъ, преимущественно же отъ обильныхъ дождей, выпадающихъ лѣтомъ въ Уссурійскомъ краѣ, на Уссури періодически повторяются наводненія съ подъемомъ воды до 2—3 и болѣе саж. выше обычнаго уровня. Высокая вода затопляетъ пашни, сѣнокосы и даже жилища.

Рѣка Уссури вообще судоходна, но не во все время навигаціи. Когда на межени вода падаетъ до 2-хъ фут., то заходящіе обычно съ Амура пароходы, съ осадкою 2—3 фута, естественно не могутъ переходить Уссурійскіе перекаты, и судоходство прекращается впредь до прибыліи воды,

въ иные годы — на 2 — 3 мѣсяца. Обстановка предостерегательными знаками имѣется на протяженіи 379 вер., отъ Хабаровска и до пункта, гдѣ находится жел.-дор. станція Иманъ (на р. Имѣ, въ  $2\frac{1}{2}$  вер. отъ впаденія ея въ Уссури). На этомъ разстояніи, главнымъ образомъ, и производится буксирное пароходство для транзита судовъ, поступающихъ съ Уссурійской жел. дороги.

Рѣка **Сунгача**, какъ выше было сказано, — лѣвый притокъ Уссури. Вытекая изъ оз. Ханка, на восточномъ его берегу, двумя устьями, на разстояніи 12 вер. одно отъ другого, Сунгача впадаетъ въ Уссури въ 12 вер. выше поселка Бусевскаго. Теченіе рѣки крайне извилистое: длину рѣки по прямой линіи можно было-бы считать въ 90 вер., однако по фарватеру, благодаря его ломанымъ и кривымъ, разстояніе исчисляется почти втрое болѣе. Грунтъ дна рѣки илистый, берега глинистые, даже съ пластомъ чернозема. Только такое состояніе дна и береговъ создаетъ возможность плаванія по Сунгачѣ небольшимъ судамъ, какъ по рѣкѣ съ столь затруднительнымъ профилемъ береговъ, имѣющихъ кривуны на подобіе восьмерки. Въ навигацію 1908 г. по Сунгачѣ ходилъ только одинъ пароходъ Уссурійскаго казачьяго войска — „Казакъ Уссурійскій“ (желѣзный корпусъ, построенъ въ 1862 г., букс.-тов., 2-колесн., машина высок. давл., дл. 95 фут., 40 ном. силъ), обслуживавшій нужды войскового населенія (почта, провіантъ, надзоръ). При ходѣ по Сунгачѣ пароходъ постоянно притыкается къ берегамъ то кормою, то носомъ, и только мягкій грунтъ дна и береговъ спасаетъ этотъ пароходъ отъ неизбѣжныхъ аварій при подобномъ плаваніи. Иного судоходства по Сунгачѣ не существуетъ. Обстановки фарватера предостерегательными знаками на этой рѣкѣ нѣтъ.

---

## Поверстныя разстоянія между селеніями по р. УССУРИ.

Составлены по свидѣніямъ Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна.  
Необходимыя поясненія и сокращенія словъ см. на стр. 9.

(Отъ Имана до Хабаровска 379 верстъ)

№ по порядку.	Названіе селеній.	Разстоянія.		Примѣчанія.
		Между селе- ніями.	Отъ Имана.	
ВЕРСТЫ.				
	Жел.-дор. мостъ черезъ р. Иму . . . . .		2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
1	Село <u>Иманъ</u> (на р. Имѣ) . . лѣв. бер.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	Контора Иманской су- доходной ди- станции.
2	Кит. дер. Има-коуза (на р. Уссури) „ „	7	7	
3	Ст. Княжевская . . . . . прав. „	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
4	Крутобережный станокъ . . . „	18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	38 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
5	Гольд. дер. Бульдинъ . . . лѣв. „	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	50 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
6	Старошестнадцатый станокъ . прав. „	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
7	Лопатинскій станокъ . . . . . „	8	67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
8	Пос. Нижне-Михайловскій . . . „	20 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	88 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
9	Ст. Нижне-Никольская . . . . . „	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	98 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
10	Пос. Пѣшковскій . . . . . „	6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	105	
11	Ст. Зарубина . . . . . „	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	119 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
12	„ Покровская . . . . . „	17 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	136 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
13	„ Васильевская . . . . . „	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	142	
14	„ Козловская . . . . . „	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	161 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
15	„ Лончакова . . . . . „	15	176 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
16	„ Видная . . . . . „	15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	192	
17	Пос. Шереметьева . . . . . „	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	210 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
18	Ст. Кедровая . . . . . „	13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	224	
19	Пос. Венюкова . . . . . „	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	240 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
20	„ Будаковскій . . . . . „	17	257 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчанія.
		Между селе- ніями.	Отъ Имана.	
		ВЕРСТЫ.		
21	Пос. Кукелева . . . . . прав. бер.	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	275	
22	„ Трехъ Святителей . . . . . ”	16 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	291 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
23	„ Кисилева . . . . . ”	12 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	303 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
24	Черняевскій станокъ . . . . . ”	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	314	
25	Пос. Дьяченковскій . . . . . ”	3	317	
26	„ Невельской . . . . . ”	7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	324 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
27	Гольд. д. Дзюадза . . . . . ”	4	328 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
28	З. Синюгина . . . . . ”	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	330 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
29	Ст. Казакевича . . . . . ”	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	343 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
30	Пос. Ново-Троицкій . . . . . ”	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	352	
31	„ Корсакова . . . . . ”	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	361 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
32	„ Хоперскій . . . . . ”	4	365	
33	Дер. Николо-Александровская . . . . . ”	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	369 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
34	З. Кредовича . . . . . ”	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	371 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
35	Городъ <u>Хабаровскъ</u> . . . . . ”	7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	379	Контора III участка и Ха-баровской судох. дистанціи.
	б) Муравьевскій утесъ . . . . . ”	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	379 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
	в) Пристань Уссурійской ж. д. . . . . ”	13 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	381 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	

*Примѣчаніе.* Начальнымъ пунктомъ принята пристань Амурскаго О-ва пароходства и торговли въ селѣ Иманъ (на р. Имѣ) и конечнымъ—Муравьевскій утесъ въ г. Хабаровскѣ.



## Перекаты на рѣкѣ УССУРИ.

---

- |                         |                       |
|-------------------------|-----------------------|
| 1. Графскій.            | 14. Нижне-Козловскій. |
| 2. Верхне-Княжевскій.   | 15. Лончаковскій.     |
| 3. Нижне-Княжевскій.    | 16. Видной.           |
| 4. Крутобережный.       | 17. У Кедровой.       |
| 5. Старошестнадцатая.   | 18. У Щебенчихи.      |
| 6. Верхне-Михайловскій. | 19. Нижне-Венюковой.  |
| 7. Нижне-Михайловскій.  | 20. Кукелевскій.      |
| 8. Никольскій.          | 21. У рѣки Хоръ.      |
| 9. Пѣшковскій.          | 22. Трехъ Святителей. |
| 10. Верхне-Зарубинскій. | 23. Невельской.       |
| 11. Зарубинскій.        | 24. У рѣки Чирки.     |
| 12. Нижне-Васильевскій. | 25. Корсаковскій.     |
| 13. Козловскій.         |                       |
-

## Амуръ \*).

Названная рѣка по навигаціоннымъ свойствамъ раздѣляется на три части: Верхній Амуръ (отъ Покровки до Благовѣщенска), Средній (отъ Благовѣщенска до Хабаровска) и Нижній Амуръ (отъ Хабаровска до Николаевска на Амурѣ).

Верхній Амуръ отъ своего истока, т. е. отъ мѣста сліянія Шилки съ Аргунью, протекаетъ, такъ-же какъ и Шилка, среди скалистыхъ береговъ, покрытыхъ хвойнымъ лѣсомъ, прорѣзанныхъ рѣдкими долинами. Отъ стан. Албазина горы становятся меньше, долины встрѣчаются чаще, при чемъ въ этихъ долинахъ оказывается уже и лиственный лѣсъ. Послѣ впаденія рѣки Кумары, Амуръ покрывается островами, русло становится шире. По мѣрѣ приближенія къ Благовѣщенску, горы отъ береговъ отходятъ, и берега Амура представляютъ собою уже обширныя низменности.

Длина Верхняго Амура, отъ Покровки до Благовѣщенска—844<sup>3</sup>/<sub>4</sub> версты. Ширина весьма разнообразна; преобладающая въ началѣ—200 саж. Глубина воды въ мелкихъ мѣстахъ—2—3 фута; преобладающая глубина—10 ф., въ ямныхъ же мѣстахъ нѣсколько сажень. Величина паденія Верхняго Амура, какъ упоминалось въ описаніи Шилки, около 50 саж., т. е. втрое менѣе, нежели на Шилкѣ; скорость теченія въ среднюю воду около 6 вер. на плесахъ, на перекатахъ же значительно болѣе. Дно Верхняго Амура, отъ Стрѣтенска до пос. Рейновой (Джалинда), такъ же каменисто, какъ и на Шилкѣ, вѣроятнымъ продолженіемъ

---

\*) Рѣка Амуръ (у Манчжуровъ—Сахалинъ-ула) у китайцевъ именуется: Хо (т. е. рѣка)—вверхъ отъ Благовѣщенска, Хи-хо (т. е. черная рѣка)—отъ Благовѣщенска до Хабаровска, Сянъ-Дзянь—отъ Хабаровска до Николаевска; у негидальцевъ, ольчей и гольдовъ—Маму. Вѣроятно, это послѣднее слово и послужило корнемъ для словообразованія интригующаго названія азіатской рѣки Амуромъ. Первый русскій путешественникъ по Амурскому краю, Поярковъ, называетъ Амуромъ лишь плесъ отъ устья Усури внизъ, а у устья Усури уже попадаются гольдскія становища. Первые, доставившіе извѣстіе о рѣкѣ „Мамурѣ“, были казаки; они, вѣроятно, и слышали это названіе отъ тунгусовъ, которые имѣли соприкосновенія съ негидальцами.

которой и является Амуръ. Отъ Рейновой фарватеръ менѣе каменистъ, перекаатовъ менѣе, теченіе слабѣе и всѣ условія гораздо лучше, чѣмъ на Шилкѣ; тѣмъ не менѣе попадающіеся въ руслѣ камни и каменистыя банки приравниваютъ плаваніе по Верхнему Амуру, отъ Покровки до Черняевой, къ условіямъ плаванія по Шилкѣ, однако внизъ отъ Черняевой эти условія становятся легче. Значительныя препятствія для судоходства по Верхн. Амуру представляютъ также и туманы.

Нижеслѣдующія свѣдѣнія о Верхн. Амурѣ даетъ В. Ф. Петрушевскій:

„Благодаря тому, что В. Амуръ состоитъ изъ двухъ рѣкъ—Шилки и Аргуни,—колебанія которыхъ обыкновенно не совпадаютъ другъ съ другомъ, такъ какъ рѣки эти берутъ начало изъ различныхъ бассейновъ, измѣненія горизонтовъ водъ В. Амура не столь рѣзки, какъ на Шилкѣ, и періоды мелководья не такъ длинны. Въ нижней половинѣ В. Амура, ближе къ Благовѣщенску, благодаря большому притоку—Кумарѣ, колебанія еще меньше (200 слишкомъ верстъ выше Благовѣщенска).

За 1901—1907 г.г. транзитная глубина въ теченіе 6 навигаций была менѣе  $3\frac{1}{2}$  фут. слѣдующее число дней: 29, 23, 7, 14, 6 и 12, при чемъ наиболѣе длинное мелководье подъ рядъ было 23 дня. Одинъ годъ глубина ни разу не была менѣе  $3\frac{1}{2}$  фут. Глубина въ  $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$  фут. была слѣдующее число дней: 31, 4, 27,  $37\frac{1}{2}$ , 7 и 12 дней. Все остальное время было болѣе  $4\frac{1}{2}$  фут.

Общій выводъ изъ этихъ цифръ тотъ, что въ неблагоприятные годы мелководье, меньше  $3\frac{1}{2}$  ф., длится 3—4 недѣли и до 1 мѣс., при чемъ годамъ съ наибольшимъ періодомъ соотвѣтствуетъ неполная транзитная глубина  $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$  фута. Такая неполная вода бываетъ отъ нѣсколькихъ дней до 1 мѣсяца и больше. Такимъ образомъ, кромѣ періода мелководья, средняя вѣроятность и длительность котораго около 1 мѣсяца, судоходство возможно все остальное время, при глубинѣ свыше  $3\frac{1}{2}$  фут., около 5—6 недѣль; остальное же время, около 3 мѣсяцевъ,—полная транзитная глубина.

Судоходныя условія части Верхн. Амура—отъ Черняевой до Благовѣщенска—значительно лучшія, чѣмъ до Рей-

новой. Изъ семи разсматриваемыхъ нами лѣтъ глубина на одномъ пережатѣ, ниже Черняевой, только одинъ разъ на два дня была менѣе  $3\frac{1}{2}$  фут. За 5 лѣтъ на этомъ же единственномъ, наиболѣе мелководномъ, пережатѣ было отъ  $3\frac{1}{2}$  до  $4\frac{1}{2}$  фут. слѣдующее число дней: 20, 28, 27, 21, 18; остальное время—болѣе  $4\frac{1}{2}$  фут., и 2 года глубина все время была выше  $4\frac{1}{2}$  фут.

---

## Поверстныя разстоянія по р. ВЕРХНЕМУ АМУРУ.

Составлены по свѣдѣніямъ Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна  
Необходимыя поясненія и значенія сокращенныхъ словъ см. на стран. 9.

(Отъ Покровской до Благовѣщенска—844<sup>3</sup>/<sub>4</sub> версты)

№ по порядку.	Названіе селеній.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селеніями.	Отъ Стрѣтенска.	
		ВЕРСТЫ.		
1	Отъ почт. ст. Утесной на Шилкѣ до Пос. <b>Покровскій</b> на Амурѣ . лѣв. б.	32 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	373 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
2	Переселенческій пунктъ . . . . . " "	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	376	
3	Выс. Амазарскій . . . . . " "	28 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	404 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
4	<b>Выс. Игнашино</b> . . . . . " "	32 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	437 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
5	Ст. Сгибневская . . . . . " "	27 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	465	
6	Пос. Свербѣевскій . . . . . " "	34 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	499 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
7	П. ст. Ельничная . . . . . " "	26	525 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
8	Пос. Орловскій . . . . . " "	24	549 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
9	Пос. <b>Рейновскій</b> . . . . . " "	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	564	
10	Ст. <b>Албазинъ</b> . . . . . " "	15 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	579 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
11	Село Воскресенское . . . . . " "	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	599 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
12	Пос. Бейтоновскій . . . . . " "	20	619 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
13	" Пермыкина . . . . . " "	23	642 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
14	" Бекетовскій . . . . . " "	32 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	675	
15	Выс. <b>Бекетовскій</b> . . . . . " "	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	677 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
16	Пос. Толбузинскій . . . . . " "	26 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	704	
17	Выс. бывший Ново-Вагановскій . . . . . " "	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	716 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
18	П. ст. Ваганова . . . . . " "	14	730 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
19	Пос. Ольгинскій . . . . . " "	29 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	760	
20	Заимка Климова . . . . . " "	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	772 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селеніями.	Отъ Стрѣтенска.	
		ВЕРСТЫ.		
21	Ст. <b>Черняева</b> . . . . . лѣв. б.	15 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	788 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	Контора Черняевской судоходной дистанціи.
22	Пос. Торой . . . . . пр. „	33 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	821 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
23	„ Кузнецова . . . . . лѣв. „	17 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	838 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
24	Выс. Ермаковскій . . . . . „ „	25 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	864 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
25	„ Нижне-Ермаковскій . . . . . „ „	13 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	878	
26	П. ст. Цагаянъ . . . . . „ „	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	881 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
27	П. ст. Солдатская падь . . . . . „ „	7	888 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
28	Пос. Аносова . . . . . „ „	26 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	914 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
29	Село <b>Ново-Воскресенское</b> . . . . . „ „	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	920 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
30	Выс. Кольцовскій . . . . . „ „	19 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	940 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
31	Пос. Ушаковскій . . . . . „ „	14	954 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
32	П. ст. Александровка . . . . . „ „	21 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	976	
33	Ст. Кумарская . . . . . „ „	21 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	997 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
34	Выс. Симоновскій . . . . . „ „	24	1021 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
35	Пос. Самадонъ . . . . . „ „	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1038 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
36	„ Корсакова . . . . . „ „	32 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1070 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
37	Пос. <b>Буссевскій</b> . . . . . „ „	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1085 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
38	Село Петропавловское . . . . . „ „	13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1098 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
39	П. ст. Сухотинская . . . . . „ „	12	1110 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
40	Пос. Сухотино . . . . . „ „	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1112 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
41	„ Бибиковский . . . . . „ „	24	1136 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
42	Дер. Сергѣевка . . . . . „ „	8 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1144 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
43	Дер. Покровская . . . . . „ „	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1146 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
44	Ст. Екатерининская . . . . . „ „	16 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1162 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
45	Село Марковское . . . . . „ „	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1168 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
46	Пос. Игнатъевскій . . . . . „ „	16	1184 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селе- ніями.	Отъ Стрѣ- тенска.	
		ВЕРСТЫ.		
47	Игнатъевскій затонъ Амур. о-ва п. и т. .	1 <sup>1/2</sup>	1185 <sup>3/4</sup>	
48	Пос. Верхне-Благовѣщенскій . . . лѣв. б.	17 <sup>1/4</sup>	1203	
49	Казачій лагерь . . . . . " "	4 <sup>1/2</sup>	1207 <sup>1/2</sup>	Управленіе водныхъ путей Амурскаго бас- сейна. Судоход- ная инспекція. Конторы: Бла- говѣщенская судоходная дистанція и нижн. тече- нія Зеи.
50	<u>Городъ Благовѣщенскъ</u> . . . " "	4 <sup>1/4</sup>	1211 <sup>3/4</sup>	

*Примѣчаніе.* Начальнымъ пунктомъ принята пароходная пристань Амур. О-ва пар. и торг. въ Стрѣтенскѣ и конечнымъ—пристань того же О-ва въ Благовѣщенскѣ.

## Перекаты Верхняго Амура.

1. Усть-Стрѣлочный.
2. Мангалейскій.
3. Быркинскій.
4. Амазарскій.
5. Верхне-Игнашинскій.
6. Игнашинскій.
7. Нижне-Игнашинскій.
8. Омутный.
9. Сгибневскій.
10. Верхне-Свербѣевскій.
11. Свербѣевскій.
12. Ольдойскій.
13. Черпельскій 1-й.
14. Черпельскій 2-й.
15. Черпельскій 3-й.
16. Желтый Ярѣ.
17. Нижне-Орловскій.
18. Верхне-Рейновскій.
19. Рейновскій.
20. Верхне-Албазинскій.
21. Нижне-Албазинскій.
22. Ангайскій.
23. Воскресенскій.
24. Верхне-Бейтоновскій.
25. Бейтоновскій.
26. Нижне-Бейтоновскій.
27. Аумскій.
28. Верхне-Пермыкинскій.
29. Пермыкинскій.
30. Верхне-Кейкуканскій.
31. Нижне-Кейкуканскій.
32. Бекетовскій 1-й.
33. Бекетовскій 2-й.
34. Бекетовскій 3-й.
35. Нижне-Бекетовскій.
36. Зеленаго креста.
37. Толбузинскій 1-й.
38. Толбузинскій 2-й.
39. Толбузинскій 3-й.
40. Толбузинскій 4-й.
41. Верхне-Вагановскій.
42. Вагановскій.
43. Нижне-Вагановскій.
44. Верхне-Ольгинскій.
45. Верхне-Черняевскій 1-й.
46. Верхне-Черняевскій 2-й.
47. Черняевскій.
48. Нижне-Черняевскій.
49. Торой.
50. Торой 2-й.
51. Верхне-Кузнецовскій.
52. Кузнецовскій.
53. Верхне-Ермаковскій.
54. Нижне-Ермаковскій.
55. Ермаковскій.
56. Верхне-Аносовскій.
57. Аносовскій.
58. Нижне-Воскресенскій.
59. Верхне-Кольцовскій.
60. Нижне-Кольцовскій.
61. Верхне-Ушаковскій.
62. Ушаковскій.
63. Нижне-Ушаковскій.
64. Александровскій.
65. Верхне-Кумарскій.
66. Нижне-Кумарскій.
67. Бѣлорѣчинскій.
68. Казакевиченскій.
69. Корсаковскій-Островной.
70. Корсаковскій.
71. Буссевскій.
72. Сухотинскій.
73. Гурамскій.
74. Бибиновскій.
75. Екатерининскій.
76. Марковскій.
77. Игнатьевскій.
78. Бѣляевскій.
79. Верхне-Благовѣщенскій.
80. Зейскій.



**Средній Амуръ** отъ Благовѣщенска начинаетъ свое теченіе среди низменныхъ, болотистыхъ береговъ Зейской равнины, покрытыхъ травою. Ниже устья Буреи, у стан. Иннокентьевской, равнина эта постепенно суживается и у с. Пашкова переходитъ въ узкое горное ущелье, гдѣ рѣка пробивается между Буреинскимъ хребтомъ и хребтомъ Малаго Хингана. Здѣсь, стѣсненная гористыми Хинганскими „щеками“, рѣка течетъ могучимъ потокомъ на протяженіи 145 вер. по каменному ложу, оставляя его ниже стан. Екатерино-Никольской; далѣе рѣка течетъ среди низкой равнины, переходящей ниже устья р. Биры въ болотистую низменность, которая не мѣняетъ своего характера до Хабаровска.

Длина Средняго Амура, отъ Благовѣщенска до Хабаровска— $929\frac{3}{4}$  версты. Ширина его, отъ Благовѣщенска,  $1\frac{1}{2}$ —3 вер. (съ островами), въ Хинганѣ—300-500 саж. Низменные берега Средняго Амура, ниже Благовѣщенска, создаютъ возможность разливаться теченію рѣки широкимъ русломъ, при чемъ всякое возвышеніе мѣстности, обойденное русломъ рѣки, образуетъ островъ. На первый взглядъ кажется, что русло рѣки какъ-бы покрыто островами; въ дѣйствительности же оно разбилось на нѣсколько отдѣльныхъ руслъ, т. е., по мѣстному выраженію, рѣка пошла *разбоями*. Въ такихъ разбояхъ общая ширина рѣки простирается на нѣсколько верстъ:  $2\frac{1}{2}$ —4 версты, но зато фарватеръ той или другой протоки въ разбояхъ суживается, и общая глубина фарватера уменьшается. Ширина рѣки въ Сычевскихъ разбояхъ, т. е. сумма ширины протоковъ, достигаетъ 9—10 вер. Преобладающая глубина разсматриваемаго плеса, отъ Благовѣщенска до Айгуна, 2 саж., далѣе—до 5 саж. и ниже Купріяновой—до 6 саж. Преобладающая глубина рѣки по выходѣ изъ Хингана— $1\frac{1}{2}$ —2 саж., рѣже 3—4, но на послѣднихъ 100 верстахъ (къ Хабаровску) вновь разрастается до 5 и мѣстами до 7 саж.

Среднее паденіе отъ Благовѣщенска до Екатерино-Никольской—0,26 фут. на 1 вер., въ Хинганѣ 0,6 фут. Среднее паденіе отъ Благовѣщенска до Хабаровска исчислено въ 0,27 фут. (по нѣкоторымъ даннымъ оно должно быть больше). Скорость теченія въ началѣ плеса Средняго Амура не болѣе 5 вер. въ 1 часъ, но въ Хинганѣ возрастаетъ мѣ-

стами до 8 вер. и болѣе того; по выходѣ изъ Хингана теченіе становится значительно медленнѣе: 3—4 версты.

Дно рѣки покрыто преимущественно мелкой галькой, но встрѣчается и каменистое ложе теченія, именно въ плесѣ Хингана и у пос. Союзовскаго, гдѣ находится опасный перекатъ того-же имени. Кромѣ перекатовъ, на этомъ плесѣ Амура препятствіемъ для судоходства являются, какъ на Шилкѣ и Верхнемъ Амурѣ, туманы, задерживающіе непроизводительно пароходы на мѣстѣ въ теченіе 5—10 часовъ.

В. Ф. Петрушевскій даетъ слѣдующія данныя о Среднемъ Амурѣ.

„Средній Амуръ у Благовѣщенска принимаетъ въ себя р. Зею, которая умѣряетъ колебанія горизонтовъ водъ Амура. Несмотря на это, въ такъ называемыхъ *разбояхъ* у Сычевскаго переката и на каменистыхъ перекатахъ у пос. Союзовскаго, глубины иногда оказывались очень невелики даже для такой большой и многоводной рѣки, какъ Сред. Амуръ.

За 1902—1907 г.г., въ тѣ же навигаціонные періоды, до 1 октября глубина на рѣкѣ нигдѣ не была менѣе  $3\frac{1}{2}$  фут. Глубина отъ  $3\frac{1}{2}$  до  $4\frac{1}{2}$  фут. была въ теченіе 4 лѣтъ слѣдующее число дней: 22, 9, 3 и 10. Глубина отъ  $4\frac{1}{2}$  до  $5\frac{1}{2}$  фут. въ теченіе 5 лѣтъ была по годамъ: 14, 16, 22, 4 и 11 дней. Одинъ годъ глубина на рѣкѣ была не менѣе  $5\frac{1}{2}$  фут. Такъ какъ транзитная глубина  $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$  фут. можетъ считаться удовлетворительной, то за періоды мелководья нужно считать глубины  $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$  фут., которыхъ было за 4 года въ общей сложности 44 дня, а 2 года совсѣмъ не было. Наибольшая продолжительность такого мелководья была 32 дня.

Относительно прочихъ навигаціонныхъ условій Средн. Амура можно замѣтить, что прибыль р. Зеи нерѣдко совпадаетъ съ большой водой на Амурѣ; тогда С. Амуръ имѣетъ высокую воду и быстрое теченіе, но ширина фарватера позволяетъ итти подъ берегами въ болѣе тихой водѣ, кромѣ Хингана, гдѣ во многихъ мѣстахъ приходится преодолевать теченіе только силою машины. Прибылая вода несетъ массу наносника, особенно съ Зеи и Буреи, который затрудняетъ плаваніе и служитъ причиною аварий. Какъ общее заключеніе о С. Амурѣ, можно сказать, что навигаціонный періодъ поддается на немъ болѣе точному учету, создавая возможность предвидѣть и довольно точно соображать планы перевозокъ“.

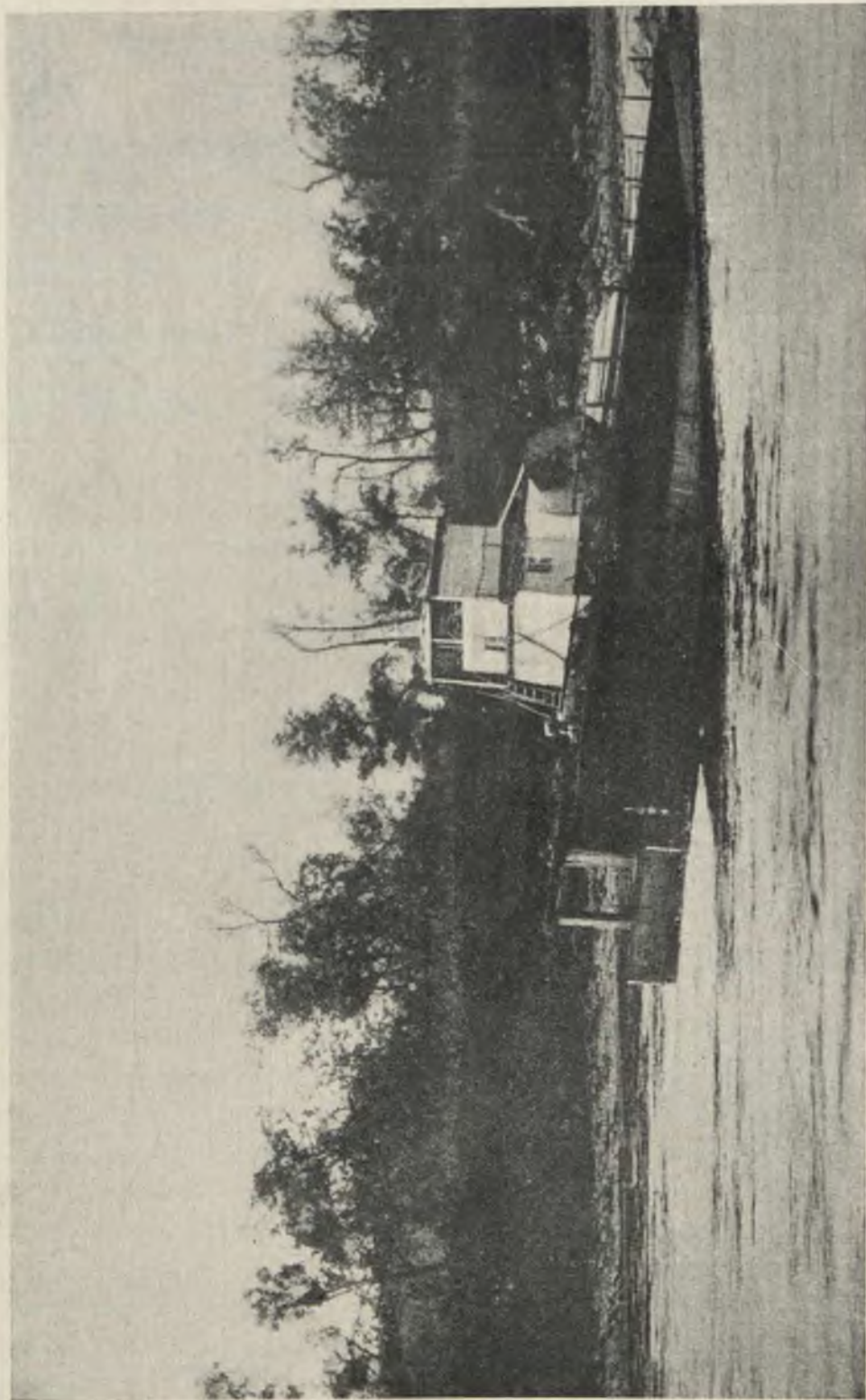
## Поверстныя разстоянія по р. СРЕДНЕМУ АМУРУ.

Составлены по свѣдѣніямъ Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна.  
Необходимыя поясненія и значенія сокращенныхъ словъ см. на стран. 9.

(Отъ Благовѣщенска до Хабаровска 929<sup>3</sup>/<sub>4</sub> вер.)

№ по порядку.	Названіе селеній.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селеніями.	Отъ Благовѣщенска.	
		ВЕРСТЫ.		
1	<u>Городъ Благовѣщенскъ</u> . . . лѣв. б.	—	—	
	а) Зданіе Управленія водн. путей Амур. бас. . . . . " "	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
	б) Пристань Т-ва Амур. п-ва . . . " "	1/4	2	
	в) Благовѣщенскій затонъ М. П. С. " "	3	5	
2	Хуторъ Гродезко . . . . . " "	13	18	
3	Гор. Айгунъ, быв. п. Маріи Магдалины. пр. б.	17 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	35 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
4	Пос. Константиновскій . . . . . лѣв. б.	66	101 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
5	<u>Ст. Поярково</u> . . . . . " "	57 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	159	Контора Поярковской судоходной дистанціи.
6	Пос. Чесноковскій . . . . . " "	12 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	171 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
7	" Купріяновскій . . . . . " "	29 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	201 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
8	" Никольскій . . . . . " "	29 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	230 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
9	" Скобельцынскій . . . . . " "	27 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	258 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
10	<u>Ст. Иннокентіевская</u> . . . . . " "	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	281	
11	Пос. Михайловскій . . . . . " "	19 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	300 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
12	" Касаткинскій . . . . . " "	34	334 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
13	" Сагибовскій . . . . . " "	29	363 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
14	" Пашкова . . . . . " "	20 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	383 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
15	" Сторожевой . . . . . " "	13	396 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
16	" Башуровскій . . . . . " "	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	405 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
17	<u>Ст. Радде</u> . . . . . " "	16 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	421 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
18	Пос. Маринскій . . . . . " "	10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	432	

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селеніями.	Отъ Благо-вѣщен-ска.	
		ВЕРСТЫ.		
19	П. ст. Дичунъ . . . . . лѣв. б.	10	442	
20	Пос. Помпеевскій . . . . . " "	21 <sup>1/4</sup>	463 <sup>1/4</sup>	
21	П. ст. Хинганъ . . . . . " "	19 <sup>1/4</sup>	482 <sup>1/2</sup>	
22	Пос. Поликарповскій . . . . . " "	24	506 <sup>1/2</sup>	
23	Пос. Союзовскій . . . . . " "	17 <sup>1/4</sup>	523 <sup>3/4</sup>	Контора Екате-рино-Николь-ской судоход-ной дистанціи.
24	<u>Ст. Екатерино-Никольская</u> . . . . . " "	16 <sup>1/4</sup>	540	
25	Пос. Пузино . . . . . " "	25	565	
26	Село Благословенное . . . . . " "	13 <sup>1/2</sup>	578 <sup>1/2</sup>	
27	Выс. Нагибова . . . . . " "	7 <sup>3/4</sup>	586 <sup>1/4</sup>	
28	П. ст. Добрая . . . . . " "	21	607 <sup>1/4</sup>	
29	Пос. Венцелева . . . . . " "	25 <sup>1/4</sup>	632 <sup>1/2</sup>	
30	Пос. Квашнина . . . . . " "	12 <sup>1/4</sup>	644 <sup>3/4</sup>	
31	Выс. Дежневскій . . . . . " "	12 <sup>3/4</sup>	657 <sup>1/2</sup>	
32	Пос. Новый . . . . . " "	4	671 <sup>1/2</sup>	
33	Устье р. Сунгари . . . . . пр. б.	14 <sup>1/4</sup>	675 <sup>3/4</sup>	
34	Гол. д. Мохонко . . . . . " "	2 <sup>1/2</sup>	678 <sup>1/4</sup>	
35	Пос. Кукелевскій . . . . . лѣв.б.	19 <sup>3/4</sup>	698	
36	<u>Ст. Михайло-Семеновская</u> . . . . . " "	6 <sup>1/2</sup>	704 <sup>1/2</sup>	
37	Пос. Воскресенскій . . . . . " "	25	729 <sup>1/2</sup>	
38	Пос. Степановскій . . . . . " "	16 <sup>1/2</sup>	746	
39	" Головинскій . . . . . " "	11 <sup>3/4</sup>	557 <sup>3/4</sup>	
40	Вознесенская др. пр. . . . . " "	15 <sup>3/4</sup>	773 <sup>1/2</sup>	
41	Выс. Петровскій . . . . . " "	40 <sup>1/2</sup>	814	
42	Пос. Луговской . . . . . " "	28	842	
43	" Забѣловскій . . . . . " "	12	854	



Союзовский перекать на Среднемь Амурь. Мьсто аваріи стальной  
баржи „Ершь“.

№ по порядку.	Название селений.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селеніями.	Отъ Благо-вѣщен-ска.	
		ВЕРСТЫ.		
44	П. ст. Верхне-Спасская . . . . . лѣв. б.	10 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	864 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	Конторы: III участка и Хабаровской судоходной дистанціи.
45	П. ст. Нижне-Спасская . . . . . " "	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	882 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
46	П. ст. Новгородская . . . . . " "	30 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	912 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
47	Дер. Владимировка . . . . . " "	4	916 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
48	<u>Гор. Хабаровскъ</u> . . . . . пр. "	13	929 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	

*Примѣчаніе.* Начальнымъ пунктомъ принята пароходная пристань Амурскаго О-ва пароходства и торг. въ г. Благовѣщенскѣ и конечнымъ—Муравьевскій утесъ въ г. Хабаровскѣ.

## Перекаты Средняго Амура.

- |                          |                                  |
|--------------------------|----------------------------------|
| 1. Зейскій.              | 18. Союзовскій.                  |
| 2. Ганю-Курганскій.      | 19. Екатерино-Никольскій.        |
| 3. Чикойскій.            | 20. Нагибовскій.                 |
| 4. Константиновскій.     | 21. Квашнинскій.                 |
| 5. Верхне-Сычевскій.     | 22. Верхне-Сунгаринскій.         |
| 6. Сычевскій.            | 23. Нижне-Сунгаринскій.          |
| 7. Верхне-Поярковскій.   | 24. Степановскій.                |
| 8. Поярковскій.          | 25. Головинскій.                 |
| 9. Чесноковскій.         | 26. Вознесенскій.                |
| 10. Купріяновскій.       | 27. Ниже протоки Джуникты.       |
| 11. Никольскій.          | 28. Петровскій.                  |
| 12. Скобельцынскій.      | 29. Луговскій.                   |
| 13. Михайловскій.        | 30. Забѣловскій.                 |
| 14. Верхне-Касаткинскій. | 31. Спасскій.                    |
| 15. Сторожевскій.        | 32. Противъ Уссурійской протоки. |
| 16. Дичунскій.           | 33. Новгородскій.                |
| 17. Стариковскій.        |                                  |

Нижній Амуръ течеть отъ Хабаровска до Николаевска на протяженіи  $885\frac{1}{2}$  верстъ (при ходѣ по Маріинской протокаѣ) и далѣе до устья, т. е. до мысовъ Табахъ (на лѣвомъ берегу) и Пронге (на правомъ),— $934\frac{1}{4}$  версты (отъ Николаевска до Пронге 28 миль).

Среднее паденіе воды до 0,02 саж. на 1 версту. Средняя скорость теченія отъ Хабаровска  $2\frac{1}{2}$ —3 вер., къ Софійскому—больше, въ низовьяхъ же— $1\frac{1}{2}$ —2 вер. Ширина рѣки у Хабаровска  $1\frac{1}{2}$  вер., далѣе расширяется до 3-хъ верстъ; на рѣкѣ появляется масса острововъ, которые разбиваютъ ее на рукава, по общей ширинѣ 12—15 и до 20 верстъ (у перевала Гіона); тамъ же, гдѣ она течеть однимъ русломъ, до 4 и до 5 верстъ (у села Троицкаго). Глубина рѣки въ главномъ руслѣ отъ 3 до 8 саж., въ рукавахъ же между островами—вполнѣ достаточная для судоходства и въ малую воду: даже на перекатахъ и на перевалахъ глубина бываетъ 7—10 футовъ. Въ плесѣ отъ Софійскаго до Николаевска встрѣчается особенно много острововъ. Первую отъ Софійска группу острововъ рѣка обходитъ двумя руслами: правымъ, болѣе мелкимъ, подъ названіемъ Маріинской протоки ( $103\frac{1}{4}$  вер.), которымъ и совершается судоходство, и лѣвымъ—подъ названіемъ Старога Амура, отвѣтвляющимся въ 15 вер. ниже Софійскаго, болѣе глубокимъ. Здѣсь ширина рѣки съ островами достигаетъ 20 вер. \*). Далѣе, ниже впаденія въ Амуръ р. Ухтыра, рѣка течеть однимъ русломъ, шириною версты въ 2 и глубиною 6—10 саж. У с. Михайловскаго рѣка раздѣляется опять на рукава, на берегахъ появляются озера; особенно много ихъ оказывается въ дельтѣ р. Амгуни, образующей обширную котловину, имѣющую сообщеніе съ котловиною озеръ Орель и Чля, соединяющихся съ Амуромъ глубокою (3—6 саж.) протокою подъ названіемъ Пальвинской. Выше устья Амгуни Амуръ дѣлится на два рукава съ общей шириною устья до 7 вер. Послѣ сліянія этихъ рукавовъ Амуръ огибаетъ Тырскій утесъ русломъ шириною не болѣе одной версты, но самымъ глубокимъ: отъ 25 до 40 саж. Ширина главнаго русла ниже

---

\*) У с. Маріинскаго Амуръ соединяется съ обширнымъ, но мелкимъ, озеромъ Кизи, отъ котораго проложена грунтовая на 18 вер. дорога къ заливу Де-Кастри.

Тыра  $1\frac{1}{2}$ —3 вер., предъ Николаевскомъ версты 2 и противъ города 3 версты.

Берега Нижняго Амура гористы отъ самаго Хабаровска. Горы эти, справа—отроги Сихото-Алинскаго, слѣва—Буреинскаго хребтовъ, тянутся по берегамъ всего Нижняго Амура; онѣ то приближаются къ рѣкѣ (ниже устья рѣки Хунгари, р. Ухтыра, у Тыра, выше устья Пальвинской протоки и у Николаевска), то отступаютъ отъ береговъ на значительное разстояніе, вслѣдствіе чего по берегамъ образуются низменные равнины и котловины, покрытыя озерами (у Софійска и Маріинска, у Михайловскаго, у устья Амгуни и предъ Николаевскомъ). Высота горъ у Николаевска на правомъ берегу превышаетъ 1000 фут., выше его, по преимуществу, также значительная. Дно русла Нижняго Амура почти вездѣ песчано-галечное или-же въ мѣстахъ, гдѣ горы спускаются къ рѣкѣ, каменистое, въ островныхъ же мѣстахъ—иловатое.

Къ препятствіямъ для судоходства надо отнести крайне густые туманы, держащіеся здѣсь иногда до 10 час. утра (у Николаевска), а ниже Николаевска—дневные туманы, отъ дыма лѣсныхъ пожаровъ въ окрестныхъ горахъ, продолжающіеся иногда весьма значительное время и составляющіе сплошное препятствіе для ориентировки судовъ и днемъ, и ночью.

Самыя мелкія мѣста на Нижнемъ Амурѣ слѣдующія: 1) при раздѣленіи Амура на два фарватера ниже дер. Воронежской (это одно изъ самыхъ мелкихъ мѣстъ нижняго плеса, представлявшее для плаванія въ мелководье 1885 г. весною большія затрудненія) и 2) перевалъ отъ истока изъ озера Кизи, узкій и самый мелкій изъ всей Маріинской протоки: въ малую воду на немъ бываетъ фут.  $5\frac{1}{2}$ .



## Поверстныя разстоянія по р. НИЖНЕМУ АМУРУ и МАРИНСКОЙ ПРОТОКЪ.

Составлены по свѣдѣніямъ Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна.

Необходимыя поясненія и значенія сокращенныхъ словъ см. на стр. 9.

(Отъ Хабаровска до Николаевска 875<sup>1</sup>/<sub>4</sub> верстъ).

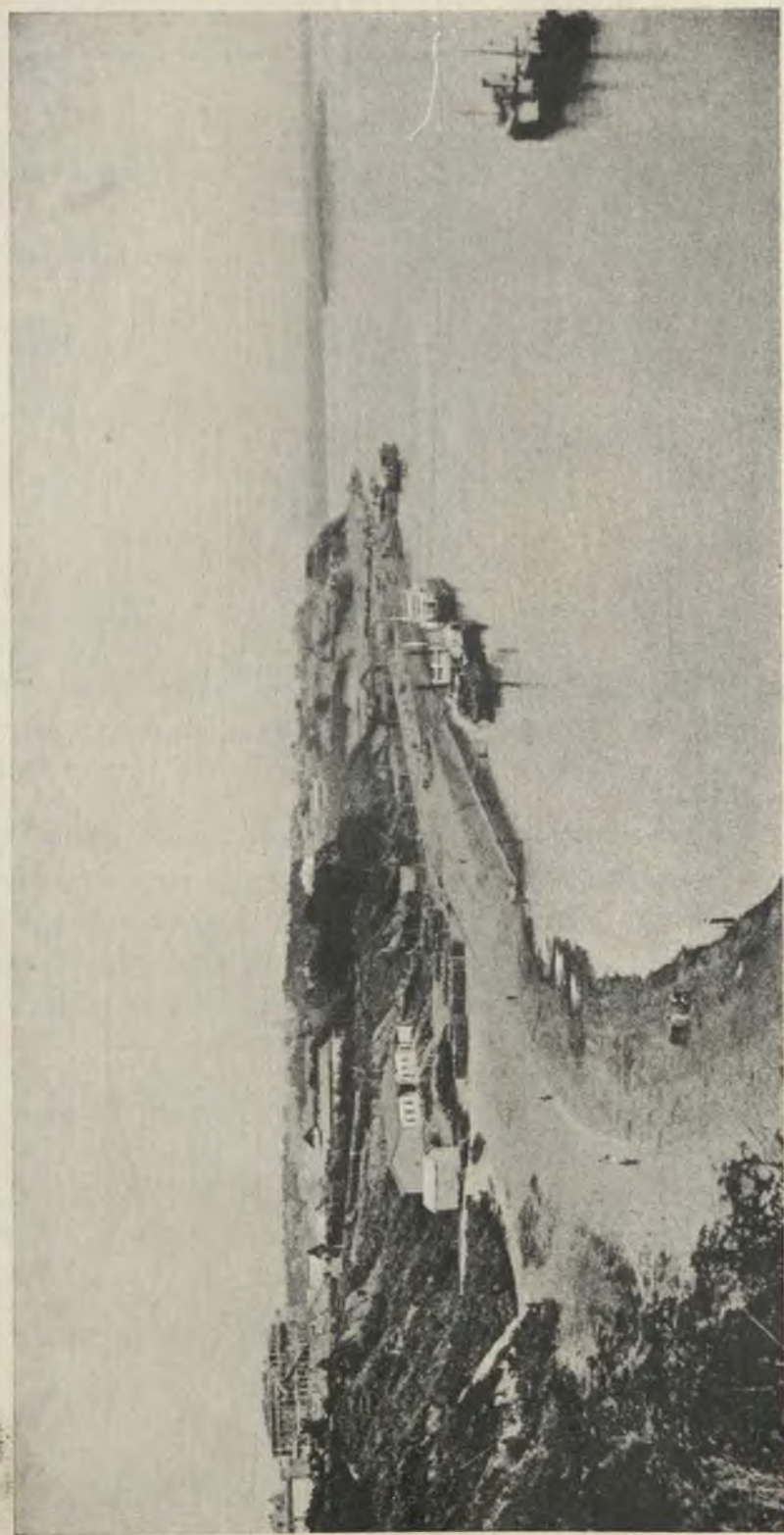
№ по порядку.	Названіе селеній.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селеніями.	Отъ Хабаровска.	
		ВЕРСТЫ.		
1	<b>Городъ Хабаровскъ</b> . . . . . пр. б.	—	—	Конторы: III участка и Хабаровской судох. дист.
	а) Муравьевскій утесъ . . . . . " "	3/4	3/4	
	б) Пристань Уссурійск. ж. д. . . . . " "	—	13/4	
2	З. Богданова . . . . . " "	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
3	Дер. Осиповская . . . . . " "	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
4	" Воронежская . . . . . " "	13 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
5	Гол. д. Верхній Катаръ . . . . . лѣв. б.	19 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	40 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
6	" " Средній Катаръ . . . . . " "	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
7	" " Нижній Катаръ . . . . . " "	3/4	43 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
8	" " Чепчики . . . . . пр. б.	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	47 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
9	Дер. Малышевская . . . . . " "	18 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	66	
10	Гол. д. Сакачи-аля . . . . . " "	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	69 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
11	Село <b>Вятское</b> . . . . . " "	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	74 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
12	Дер. Сарапульская . . . . . " "	20 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
13	П. ст. Синда . . . . . лѣв. б.	12 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	108 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
14	" " Актаръ . . . . . " "	22	130 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
15	" " Курунь . . . . . пр. б.	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	146 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
16	П. ст. Саянь . . . . . лѣв. б.	26 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	173 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
17	Гол. д. Дасари . . . . . пр. б.	15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	188 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
18	<b>Село Троицкое</b> . . . . . " "	3	191 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
19	П. ст. Гіонъ . . . . . " "	17 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	209	

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селе- ніями.	Отъ Хаба- ровска.	
		ВЕРСТЫ.		
20	П. ст. Хайдуръ . . . . . пр. б.	10 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	219 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
21	Гол. дер. Гаони (верхняя) . . . . . " "	10 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	230 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
22	Дер. Иннокентіевская . . . . . " "	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	231 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
23	" Малмыжъ . . . . . " "	19	250 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
24	П. ст. Чельцы . . . . . лѣв. б.	16 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	267	
25	Гол. дер. Омой . . . . . " "	11	278	
26	" " Хунгари . . . . . пр. б.	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	282 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
27	Село <b>Вознесенское</b> . . . . . " "	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	287	
28	Гол. дер. Дыны . . . . . " "	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	291 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
29	Дер. Орловская . . . . . " "	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	301 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
30	Гол. дер. Гаони (нижняя) . . . . . " "	15	316 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
31	П. ст. Хумми . . . . . " "	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	325 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
32	Гол. дер. Чираханъ . . . . . лѣв. б.	8	333 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
33	" " Пеонъ . . . . . пр. б.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	336	
34	Дер. Пермская . . . . . лѣв. б.	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	341 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
35	Гол. дер. Джонго . . . . . " "	9 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	351	
36	П. ст. Бельго . . . . . пр. б.	7	358	
37	Гол. дер. Хальбо . . . . . " "	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	359 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
38	" " Бельго . . . . . " "	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	361 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
39	Дер. <b>Верхне-Тамбовская</b> . . пр. б.	9	370 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
40	П. ст. Кайданъ . . . . . лѣв. б.	23	393 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
41	Село Средне-Тамбовское . . . . . " "	15 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	409	
42	Гол. дер. Хальбо . . . . . " "	3	412	
43	" " Чуча . . . . . пр. б.	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	414 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
44	П. ст. Гяча . . . . . " "	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	421	
45	Село <b>Нижне-Тамбовское</b> . . " "	14	435	

№ по порядку.	Название селений.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селеніями.	Отъ Хабаровска.	
		ВЕРСТЫ.		
46	Гол. д. Ади . . . . . пр. б.	10 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	445 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
47	Дер. Шелехова . . . . . " "	8	453 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
48	Гол. д. Писуй . . . . . лѣв. б.	10	463 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
49	Дер. Литвинцева . . . . . " "	4	467 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
50	" Жеребцова . . . . . " "	20	487 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
51	Гол. д. Оны . . . . . пр. б.	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	493	
52	Тун. д. Карга . . . . . " "	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	497 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
53	Дер. Зеленый Боръ . . . . . " "	9	506 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
54	Пос. Киселевскій . . . . . " "	6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	513 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
55	П. ст. Самахата . . . . . " "	9 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	522 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
56	Дер. <b>Циммермановка</b> . . . . . " "	11	533 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
57	Гил. дер. Отчи . . . . . " "	10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	544	
58	П. ст. Пульса . . . . . " "	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	547 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
59	Гил. дер. Больба . . . . . " "	10	557 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
60	П. ст. Больба . . . . . " "	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	559	
61	" " Када . . . . . " "	17	576	
62	Село <b>Софійское</b> . . . . . пр. б.	12 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	589 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
63	Гил. дер. Кудюмъ-Верхній . . . . лѣв. б.	31	620 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
64	" " Кудюмъ-Нижній . . . . . " "	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	621 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
65	" " Дуди . . . . . " "	38 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	660	
66	" " Вассе . . . . . " "	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	663 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
67	П. ст. Койла . . . . . пр. б.	19 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	682 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
68	Гил. дер. Кочима . . . . . " "	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	689	
69	" " Пули . . . . . " "	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	692 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
70	Село <b>Богородское</b> . . . . . " "	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	696 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селе- ніями.	Отъ Хаба- ровска.	
		ВЕРСТЫ.		
71	Гил. дер. Окто . . . . . лѣв. б.	1 <sup>1/2</sup>	698 <sup>1/4</sup>	
72	„ „ Гери . . . . . пр. б.	14 <sup>3/4</sup>	713	
73	П. ст. Гери . . . . . „ „	1 <sup>1/2</sup>	714 <sup>1/2</sup>	
74	Гил. дер. Тальникъ . . . . . лѣв. б.	5	719 <sup>1/2</sup>	
75	Село <b>Больше-Михайловское</b> пр. б.	11	730 <sup>1/2</sup>	
76	Гил. дер. Халка . . . . . „ „	2	732 <sup>1/2</sup>	
77	„ „ Патъ . . . . . „ „	8 <sup>3/4</sup>	741 <sup>1/4</sup>	
78	Дер. Херда . . . . . лѣв. б.	2 <sup>1/4</sup>	743 <sup>1/2</sup>	
79	Село <b>Мало-Михайловское</b> . . пр. б.	1 <sup>1/2</sup>	745	
80	Гол. дер. Михель . . . . . „ „	8 <sup>3/4</sup>	753 <sup>3/4</sup>	
81	Дер. Воскресенская . . . . . „ „	9	762 <sup>3/4</sup>	
82	Село Тыръ-Пушка . . . . . „ „	17	779 <sup>3/4</sup>	
83	Гил. дер. Усть-Амгунь . . . . . лѣв. б.	5	784 <sup>3/4</sup>	
84	„ „ Мебъ . . . . . „ „	13 <sup>1/2</sup>	798 <sup>1/4</sup>	
85	Гил. дер. Тмалю . . . . . пр. б.	4 <sup>1/2</sup>	802 <sup>3/4</sup>	
86	„ „ Кабачебахъ . . . . . „ „	1	803 <sup>3/4</sup>	
87	„ „ Тахта . . . . . „ „	5 <sup>1/4</sup>	809	
88	„ „ Чельма . . . . . „ „	2	811	
89	„ „ Хезъ-Агра . . . . . „ „	4 <sup>3/4</sup>	815 <sup>3/4</sup>	
90	„ „ Табахъ . . . . . „ „	4 <sup>1/4</sup>	820	
91	„ „ Калга . . . . . лѣв. б.	6 <sup>3/4</sup>	826 <sup>3/4</sup>	
92	„ „ Мокрое . . . . . „ „	4 <sup>1/4</sup>	831	
93	„ „ Яли . . . . . пр. б.	2 <sup>3/4</sup>	833 <sup>3/4</sup>	
94	Село Маго . . . . . лѣв. б.	5 <sup>1/2</sup>	839 <sup>1/4</sup>	
95	Гил. дер. Маго . . . . . „ „	1	840 <sup>1/4</sup>	

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селеніями.	Отъ Хабаровска.	
		ВЕРСТЫ.		
96	Ивановская заимка . . . . . лѣв. б.	3 <sup>1/2</sup>	843 <sup>3/4</sup>	
97	Гил. дер. Вайда . . . . . „ „	3	846 <sup>3/4</sup>	
98	Первый станокъ Сабахъ . . . . . „ „	5 <sup>1/2</sup>	852 <sup>1/4</sup>	
99	П. ст. Кахенская . . . . . пр. б.	9 <sup>1/4</sup>	861 <sup>1/2</sup>	
100	Кабельный домъ . . . . . „ „	6 <sup>1/2</sup>	868	
101	Городъ <u>Николаевскъ</u> . . . . . „ „	7 <sup>1/4</sup>	875 <sup>1/4</sup>	Контора Николаевской судоходной дистанціи.
<b>По Маринской протоцѣ.</b>				
62	Село Софійское . . . . . пр. б.	—	589 <sup>1/4</sup>	
1	Гил. дер. Гавани . . . . . „ „	20	609 <sup>1/4</sup>	
2	Село Старо-Маринское . . . . . „ „	12 <sup>1/4</sup>	621 <sup>1/2</sup>	
3	Село Маринско-Успенское . „ „	2 <sup>3/4</sup>	624 <sup>1/4</sup>	
4	Гил. дер. Уданъ . . . . . пр. б.	8	632 <sup>1/4</sup>	
5	П. ст. Пульца . . . . . „ „	11 <sup>1/2</sup>	643 <sup>3/4</sup>	
6	Гил. д. Када . . . . . „ „	5 <sup>3/4</sup>	649 <sup>1/2</sup>	
7	„ „ Новая-Булава . . . . . „ „	5 <sup>3/4</sup>	655 <sup>1/4</sup>	
8	„ „ Старая-Булава . . . . . „ „	2	657 <sup>1/4</sup>	
9	„ „ Аури . . . . . „ „	8	665 <sup>1/4</sup>	
10	„ „ Мая . . . . . „ „	2	667 <sup>1/4</sup>	



Нижній Амурь у гор. Хабаровська.

№ по порядку.	Название селеній.	Разстоянія.		Примѣчаніе.
		Между селе- ніями.	Отъ Хаба- ровска	
		ВЕРСТЫ.		
11	Дер. Иркутская . . . . . пр. б.	5 <sup>1/2</sup>	672 <sup>3/4</sup>	
12	Гил. дер. Монголь . . . . . " "	7 <sup>1/2</sup>	680 <sup>1/4</sup>	
13	Дер. Сусу . . . . . " "	2 <sup>1/2</sup>	682 <sup>3/4</sup>	
14	П. ст. Койла . . . . . " "	9 <sup>3/4</sup>	692 <sup>1/2</sup>	

*Примѣчанія:*

1) Начальнымъ пунктомъ принятъ Муравьевскій утесъ въ г. Хабаровскѣ и конечнымъ—пароходная пристань Амурскаго О-ва парох. и торговли въ г. Николаевскѣ.

2) Нумерація поперстныхъ разстояній по Маринской протоцкѣ выдѣлена отъ нумераціи поперстнаго разст. Н. Амура, за исключеніемъ с. Софійскаго и ст. Койла (начало и конецъ Маринской протоки), порядковыя номера которыхъ соотвѣтствуютъ номерамъ таблицы разстояній Н. Амура,—для удобства отысканія селеній, слѣдующихъ по Амуру внизъ отъ Койлы и вверхъ отъ Маринскаго.

3) Слѣдуя по Маринской протоцкѣ, при счетѣ верстъ внизъ отъ Койлы, къ числамъ, стоящимъ въ графѣ разстояній отъ Хабаровска, и вверхъ отъ Софійскаго, въ графѣ разстояній отъ Николаевска, нужно прибавлять 10, такъ какъ ходъ по Маринской протоцкѣ длиннѣе хода по старому Амуру на 10 верстъ.

## Перекаты Нижняго АМУРА

отъ Хабаровска до Николаевска.

---

- |                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| 1. Осиповскій.          | 20. Гіонскій.           |
| 2. Воронежскій.         | 21. Переваль № 21.      |
| 3. Переваль № 3.        | 22. Переваль № 22.      |
| 4. Переваль № 4.        | 23. Переваль № 23.      |
| 5. Верхніе Чепчики.     | 24. Малмыжскій.         |
| 6. Нижніе Чепчики.      | 25. Чельцы.             |
| 7. Переваль № 7.        | 26. Вознесенскій.       |
| 8. Переваль № 8.        | 27. Переваль № 27.      |
| 9. Малышевскій.         | 28. Переваль № 28.      |
| 10. Переваль № 10.      | 29. Переваль № 29.      |
| 11. Переваль № 11.      | 30. Верхне-Бельговскій. |
| 12. Переваль № 12.      | 31. Нижне-Бельговскій.  |
| 13. Нижне-Сарапульскій. | 32. Тамбовскій.         |
| 14. Синдинскій.         | 33. Верхне-Кайданскій.  |
| 15. Переваль № 15.      | 34. Нижне-Кайданскій.   |
| 16. Верхне-Курунскій.   | 35. Цимермановскій.     |
| 17. Нижне-Курунскій.    | 36. Переваль Софійскій. |
| 18. Саянскій.           | 37. Хахабабацкій.       |
| 19. Троицкій.           |                         |
-



## СУДОХОДСТВО ПО Р.Р. АМУРСКОГО БАСЕЙНА.

Въ настоящее время въ Амурскомъ бассейнѣ судоходство производится по слѣдующимъ рѣкамъ и на слѣдующихъ разстояніяхъ.

### Поверстныя разстоянія судоходныхъ рѣкъ Амур- скаго бассейна.

Составлены по даннымъ Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна.

Названіе рѣкъ.	Конечные пункты обста- вленного фарватера.	Разстоянія.		Конечные пункты необ- ставленного фарватера.
		Обста- влен- наго фарва- тера.	Необста- вленного фарватера.	
Шилка . . .	1) Кокуй - Стрѣтенскъ 10 вер. 2) Стрѣтенскъ до слиянія съ Аргунью (6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> вер. выше Пок- ровки) 367 вер. . . .	377	138	Отъ Кокуя до с. Митро- фанова (при благо- пріятныхъ условіяхъ).
Аргунь . . .	Пос. Абагатуевскій до слиянія съ Шилкою (6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> вер. выше Покровки) .	895 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	
Амуръ:				
" Верхній . . .	До Благовѣщенска. 844 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>			
" Средній . . .	" Хабаровска. . . 929 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>			
" Нижній . . .	" Николаевска . 875 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			
	Итого . . . 2650			
При ходѣ Ма- ринской про- тски . . . . .	. . . . . 10	2660	—	{ 1) Отъ Лунгинскаго склада до Дамбукит- скаго—135 в. 2) Отъ Дамбукитскаго до Бомнакскаго — 170 в. 3) Отъ Бомнакскаго до устья р. Сукжари— 12 вер.
Зея . . . . .	Лунгинскій складъ (1-ая рез.—Благовѣщенскъ).	606	317	

Названіе рѣкъ.	Конечные пункты обставленнаго фарватера.	Разстоянія.		Конечные пункты необставленнаго фарватера.
		Обставленнаго фарватера.	Необставленнаго фарватера.	
Селемджа . . .		—	508	{ 1) Отъ устья до склада Ниман. К <sup>0</sup> Усть-Быса (постоянное движеніе) — 195 вер. 2) Отъ Усть-Быса до Воскресенск. склада (при половодьѣ) — 313 вер.
Буряя . . . . .		—	325	{ Отъ устья до Чекудинскаго склада.
Уссури . . . . .	Отъ Хабаровска до ж.-д. моста на р. Имѣ	379	82 <sup>1/2</sup>	{ Отъ слиянія Уссури съ Имой до впаденія Сунгачи *).
Сунгачи . . . . .		—	90	
Сунгари . . . . .	Отъ устья до Харбина .	653 <sup>1/2</sup>	446 <sup>1/2</sup>	{ Отъ Харбина до Гирина.
Амгунь и ея притокъ Немиленъ .		—	385	{ Отъ устья до Кербинскаго склада.
		—	50	Отъ устья.
	Итого . . . . .	5571	2342	
	Всего . . . . .		7913	

\*) На р. Уссури, между Иманомъ и устьемъ р. Сунгачи, на протяженіи 88 верстъ поддерживалась устроенная въ послѣднюю войну обстановка.

По названнымъ въ приведенной таблицѣ рѣкамъ плаваютъ товаро-пассажирскіе и буксирные пароходы, при чемъ преобладающій типъ первыхъ. Зачастую и товаро-пассажирскіе пароходы имѣютъ на буксирѣ одну и даже двѣ баржи.

Регулярнаго пароходства здѣсь нѣтъ. Лишь одно общество (находящееся подъ администраціей)—О-во Амурскаго пароходства и торговли, получавшее до 31 декабря 1908 г. отъ правительства субсидію въ 250 т. рублей ежегодно за перевозку на пароходахъ О-ва почты и, въ приспособленныхъ баржахъ, воинскихъ чиновъ и арестантовъ, обязано было содержать срочные рейсы на линіи Стрѣтенскъ—Николаевскъ. Впрочемъ, это обязательство имѣетъ ограниченіе, а именно: О-во не несетъ отвѣтственности за несовершенный рейсъ, если высота воды будетъ менѣе 3 фут. Слѣдовательно, при заключеніи съ правительствомъ договора предусматривалась невозможность сплошнаго плаванія въ навигацію.

Пароходы прочихъ судовладельцевъ отправляются въ рейсъ только въ томъ случаѣ, если для судна есть грузъ, и туда или въ томъ направленіи, куда адресованы принятыя на доставку суда. На первый взглядъ казалось-бы, что судоходство въ Краѣ находится какъ-бы въ начальной стадіи развитія, но, принимая во вниманіе, что оно возникло здѣсь лѣтъ 48 тому назадъ \*), приходится искать причину такой постановки дѣла въ иныхъ условіяхъ.

Они заключаются въ слѣдующемъ. Пароходство не служитъ здѣсь источникомъ исключительнаго заработка отдѣльныхъ лицъ или ихъ исключительнымъ предпріятіемъ, а есть дѣло второстепенное или побочное, существующее при главномъ предпріятіи. Большинство мѣстныхъ купцовъ-молочанъ, занимающихся торговлею различными товарами, мельничнымъ дѣломъ и т. п., имѣютъ свои пароходы. Золото-промышленныя компаніи также имѣютъ пароходы для подвозки къ мѣстамъ, гдѣ находятся пріиски, провіанта и товаровъ для пріисковыхъ складовъ и лавокъ (пароходства по Зеѣ, Селемджѣ, Бурѣ, Амгуни). Не будучи заинтересованными, главнымъ образомъ, въ доходахъ отъ пароходства,

---

\*) Первый частный пароходъ на Амурѣ появился въ 1859 г. До этого года по Амуру плавали нѣсколько казенныхъ пароходовъ.

отдѣльные владѣльцы не соединяются въ коопераціи и работаютъ каждый за свой рискъ, по своему плану.

По р.р. Амурскаго бассейна исключительно пароходнымъ дѣломъ занимаются лишь двѣ компаніи: Амурское О-во пароходства и торговли, учрежденное въ 1894 г. и Т-во Амурскаго пароходства, учрежденное еще въ 1872 г. Последнее—стариннѣйшее дѣло на Амурѣ, принужденное въ силу сложившихся обстоятельствъ уступить первое мѣсто конкуренту—О-ву Амурскаго п-ва и т-вли, и теперь переживающее тяжелый кризисъ. Исключительно легко-пассажирскаго пароходства здѣсь до сего времени нѣтъ.

Выше было сказано, что преобладающій типъ пароходовъ—товаро-пассажирскіе. По конструкціи они—двухколесные и заднеколесные (винтовые, по грунту фарватера и низкому горизонту воды на перекатахъ, здѣсь не допустимы; появившіяся два года тому назадъ, на Шилкѣ и Амурѣ, канонерки имѣютъ турбинный двигатель, но только будущее можетъ показать, примѣнимъ-ли этотъ двигатель здѣсь). Двухколесные пароходы имѣютъ корпуса желѣзные (построенные до 1880 г.) и стальные; только весьма ничтожное количество пароходовъ деревянные; заднеколесные, обычнаго американскаго типа, имѣютъ корпуса исключительно изъ дерева. Баржи строятся, въ подавляющемъ большинствѣ случаевъ, изъ желѣза и стали, но встрѣчаются и деревянные. Какъ пароходы, такъ и баржи, въ цѣляхъ приспособленія для плаванія по мелкимъ районамъ рѣкъ, здѣсь не строятся большихъ размѣровъ: обычно баржа строится для подъема груза въ количествѣ 25—30 т. пудовъ, т. е. на осадку 4—5 фут., длиною 30 саж., шириною 4—5 саж. \*). Въ виду того, что встрѣчаются мѣста рѣкъ съ каменистымъ дномъ и каменистые перекаты, какъ пароходы, такъ и желѣзныя баржи обязательно имѣютъ водонепроницаемыя переборки. Въ виду тѣхъ же соображеній, а также и въ виду быстроты теченія, пароходы и баржи имѣютъ всегда наготовѣ по 2 якоря, кромѣ запасныхъ, обязательно на цѣпныхъ канатахъ. Троссы для причаловъ—стальные, обычно въ 3 стренгера. Вспомогательнаго паруснаго сооруженія на су-

\*) Амурское О-во пар. и торг. имѣетъ 5 баржей грузоподъемомъ по 50 т. пуд.; размѣры 238' × 38' × 9'; выпуска 1907—8 г.

дахъ совершенно нѣтъ. Топливо на всѣхъ пароходахъ дровяное. Всѣ пароходныя общества, также и Управление водными путями, и отдѣльные судовладельцы заключаютъ зимою условіе на поставку дровъ въ разные пункты, по пути слѣдованія пароходовъ. Условія заключаютъ съ отдѣльными лицами или же заготовляютъ и покупаютъ сами примѣрно необходимое количество дровъ въ разныхъ пунктахъ по берегамъ рѣкъ. Надо при этомъ замѣтить, что и безъ особыхъ заготовокъ дрова можно найти повсемѣстно по пути, такъ какъ жители прибрежныхъ селеній составляютъ изъ продажи дровъ на пароходы хорошій заработокъ, оставить который пока не въ ихъ интересахъ. Стоимость дровъ колеблется между 4—7 рублями за 1 погонную сажень при 1-аршинномъ полѣнѣ.

Такъ какъ регулярнаго пароходства здѣсь нѣтъ, то и береговыхъ сооружений для приставанія пароходовъ тоже нѣтъ. Пловучія пристани-дебаркадеры, обычнаго устройства, имѣются лишь у Управленія вод. пут. Амурскаго бассейна и у пароходныхъ Обществъ, да и то только въ большихъ пунктахъ: въ Благовѣщенскѣ и Хабаровскѣ. Въ Стрѣтенскѣ и Николаевскѣ суда названныхъ обществъ пристаютъ къ береговымъ эстокадамъ. Въ прочихъ мѣстахъ пароходъ подходитъ прямо къ берегу и бросаетъ якорь. Затѣмъ на шлюпкѣ вывозится на берегъ стальной „конецъ“, который закрѣпляется на берегу (иначе въ каменистомъ грунтѣ якорь можетъ сдрейфить); въ необходимыхъ случаяхъ подается на берегъ конецъ съ кормы, иногда же корма удерживается на мѣстѣ свайкой (обыкновенно у заднеколесниковъ). Съ пришвартованнаго такимъ порядкомъ судна выкладываются, чрезъ одну или двѣ шлюпки, сходни прямо на берегъ. Подобнаго рода порядокъ приставанія отнимаетъ очень много времени, такъ какъ сначала надо выбрать удобное мѣсто для причала, а затѣмъ уже совершить всѣ операціи ошвартовки. Много также времени уходитъ и на нагрузку дровъ, которая производится матросами того же парохода, иногда же при помощи тѣхъ изъ пассажировъ, которыхъ взяли провезти „за работу“. 12 сажень дровъ погружаются съ берега на пароходъ приблизительно въ 1 часъ. Описанный способъ остановокъ у береговыхъ пунктовъ заставляютъ пароходы имѣть спеціальныя приспособленія для

ориентировки ночью въ мѣстахъ причаловъ: электрическіе прожекторы, дуговые фонари и т. п.

Кстати будетъ здѣсь же сообщить, что описанный способъ причала судовъ, нагрузки топлива, а также и быстрота теченія влекутъ за собою нерѣдкіе случаи увѣчья команды.

Заказываются желѣзныя суда преимущественно за границей. Лишь въ послѣднее время появились на Амурѣ пароходы постройки О-ва „Сормово“ и администраціи по дѣламъ Валѣнкова (судостроительный заводъ въ Муромѣ на Окѣ). Лучшими по исполненію оказываются суда, заказанныя на заводѣ Джона Кокерилль, въ Бельгіи. Кромѣ Бельгіи, заказываютъ суда въ Англіи, Германіи, Швеціи и Финляндіи. Построенныя тамъ суда собираются на болты и въ разобранномъ видѣ отправляются во Владивостокъ или Николаевскъ. Доставленныя части судовъ въ Владивостокъ отправляются оттуда по Уссурійской ж. д. до станціи Иманъ, гдѣ, на р. Имѣ, и собираются въ судно, которое уже самостоятельно слѣдуетъ чрезъ р. Усури на Амуръ. Доставленныя въ Николаевскъ части судовъ собираются тамъ же или въ дер. Маго (въ Пальвинской протоцѣ). Иногда за границей заказываются только машины для пароходовъ, а корпуса строятся здѣсь; но мѣстное судостроеніе, надо сказать, крайне незначительно. За исключеніемъ самаго ничтожнаго числа мелкихъ пароходовъ, въ желѣзныхъ корпусахъ, съ машинами на высокое давленіе, всѣ остальные желѣзные пароходы имѣютъ машины двойного и тройного расширенія съ конденсаціей. Деревянные заднеколесные пароходы обыкновенно имѣютъ машины на высокое давленіе, что объясняется меньшимъ вѣсомъ машины и сравнительной дешевой дровяного отопленія. На большихъ пароходахъ штурвалы и шпидли ставятся паровые, палубы—желѣзныя, кожуховыя постройки въ большинствѣ случаевъ тоже желѣзныя.

Судоводители (командиры) и машинисты на пароходахъ Амурскаго бассейна обязательно должны имѣть образовательный цензъ рѣчныхъ училищъ. Раньше даже лоцмана обязаны были держать экзаменъ при рѣчныхъ училищахъ, но въ послѣднее время освобождены отъ обязательства имѣть дипломъ. Существуютъ двѣ категоріи пароходныхъ лоцмановъ: сквозные (для Шилки и Амура) и поплесные, т. е.,

одинъ ведетъ судно по Шилкѣ и Верхн. Амуру, а другой— по Среднему и Нижнему Амуру. Рейсирующие по другимъ рѣкамъ пароходы имѣютъ отдѣльныхъ лоцмановъ, для тѣхъ, именно, рѣкъ. Помощники командировъ имѣются не на всѣхъ пароходахъ. Обычный составъ верхней команды пароходовъ Амурскаго бассейна слѣдующій: командиръ парохода (онъ же администраторъ)—официальное лицо и довѣренный судовладѣльца; затѣмъ суперкаргъ, боцманъ, матросы. Лоцманъ, поплесный, стоитъ на вахтѣ все время при рейсѣ на его плесѣ; его обѣдъ, завтракъ и чай—обычно въ штурвальной рубкѣ; спитъ онъ во время нагрузки дровъ и при другихъ остановкахъ или, нѣсколько часовъ, въ частяхъ ровнаго плеса. Все время въ рейсѣ несетъ вахту командиръ; уходя, онъ передаетъ ее лоцману. На пароходахъ по обыкновению имѣется практикантъ (изъ учениковъ рѣчного училища), на обязанности котораго лежитъ веденіе шканичнаго журнала, черновой трактъ котораго записывается всегда въ штурвальной рубкѣ.

Все сказанное относится къ командному составу большинства частновладѣльческихъ пароходовъ Амурскаго бассейна, на судахъ же пароходныхъ обществъ и Управленія водныхъ путей командный составъ по комплекту больше: имѣются помощники командировъ, нѣсколько лоцмановъ.

Баржи на Амурскомъ бассейнѣ ввѣряются попеченію старшинъ (у волгарей—водоливы). Кромѣ нихъ обязательно должны быть рулевые и необходимый комплектъ матросовъ. Обычный составъ команды баржи: 5—6 человекъ. Къ особенностямъ устройства мѣстныхъ баржей надо отнести оборудованіе руля съ приводомъ штуртрасса на штурвалъ такъ же, какъ и на пароходахъ (а не съ бревнообразнымъ румпелемъ, какъ у волжскихъ баржей), что вызывается необходимостью быстрой перекладки руля при слѣдованіи за буксиромъ въ кривунахъ рѣкъ, вслѣдствіе чего также и на штурвалѣ баржей находится обычно не менѣе двухъ рулевыхъ. Паруснаго оборудованія баржи не несутъ; мачтъ на нихъ нѣтъ; для сигнализациі имѣется флагштокъ. Въ остальномъ своемъ устройствѣ амурскія баржи ничѣмъ не отличаются отъ баржей Волжскаго бассейна.

## На 1-е августа 1908 года въ Амурскомъ бассейнѣ состояло судовъ,

кромѣ судовъ Управленія водными путями и канонерокъ военного вѣдомства.

(Объ таблицы составлены по свѣдѣніямъ Управленія водныхъ путей  
Амурскаго бассейна).

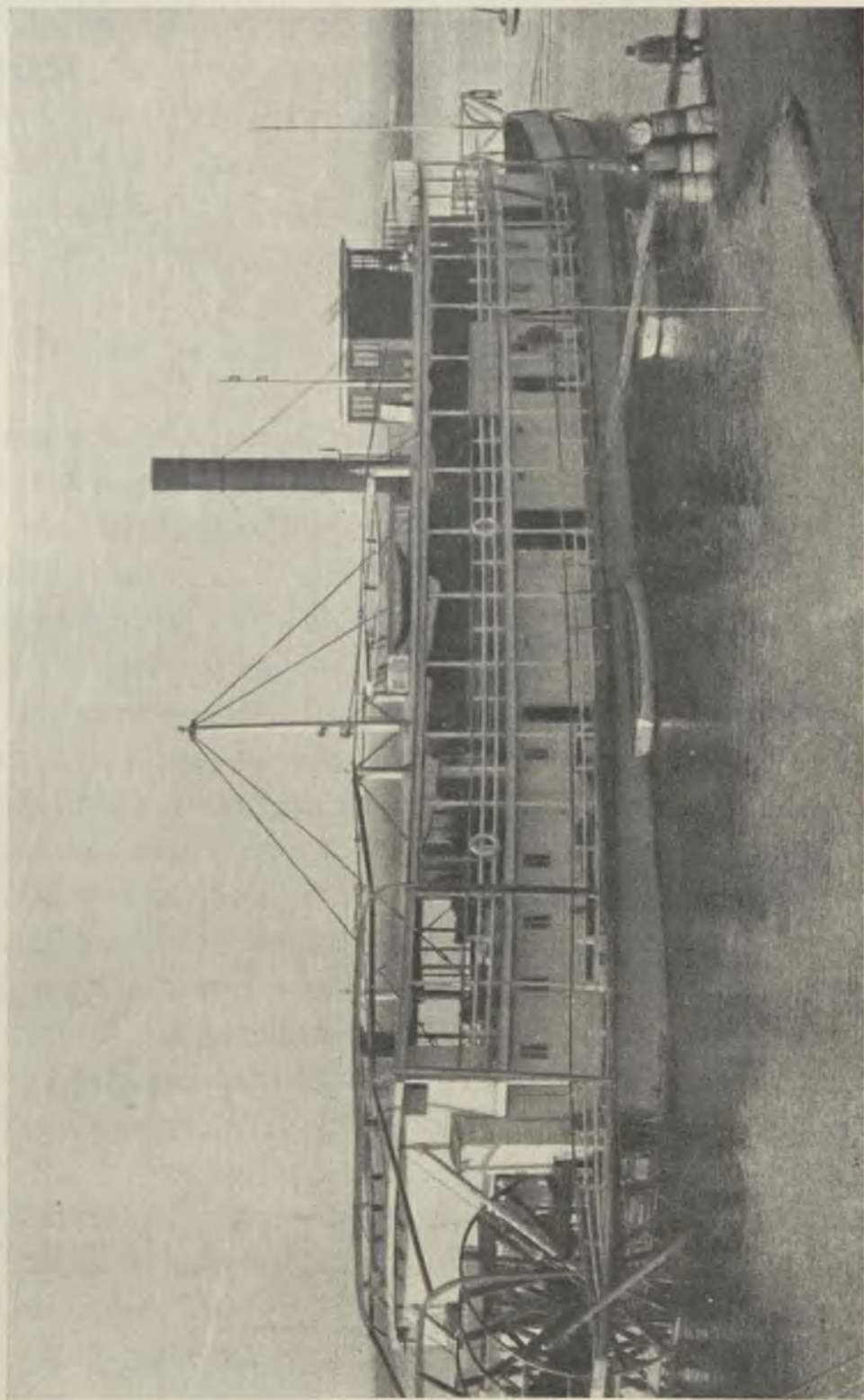
С У Д А.	Количество судовъ.	Число силъ.	Грузоподъ- емность.	Примѣчаніе.	
П а р о х о д ы.	Желѣзные и стальные 2-колесные . . . . .	94	27.924	4.388.220	Изъ нихъ 9 служ.*)  " " 2 " *)  " " 7 " (моторныхъ) *) Изъ нихъ 4 служ.*)  " " 1 " *)
	Деревянные 2-колесные . . . . .	14	1.280	185.700	
	Желѣзные и стальные заднеколесные . . . . .	5	670	9.200	
	Деревянные заднеколесн. . . . .	58	5.692	879.300	
	Желѣзные и стальные винтовые . . . . .	23	1.592	134.050	
	Деревянные винтовые. . . . .	11	331	18.290	
	Желѣзные и стальные турбинные. . . . .	1	30	—	
	Деревянные турбинные . . . . .	н	ѣ	т ѣ.	
			5.614.760		
Баржи.	Желѣзные и стальные . . . . .	158	—	—	4.055.000
	Деревянные . . . . .	121	—	—	2.458.500
Итого . . . . .	279	206	37.519	12.128.260	

### Количество рейсировавшихъ судовъ по годамъ.

Въ 1897 году	паровыхъ	94,		баржей	123
" 1900	"	125,		"	198
" 1902	"	153,		"	218
" 1903	"	161,		"	223
" 1904	"	166,		"	239
" 1906	"	199,		"	243
" 1907	"	200 (моторныхъ 10)		"	275
" 1908	"	211 ( " 12)		"	278

\*) Военн. вѣд-ва, Управленія госуд. имущ-вами и пароходн. фирмъ.





Пароходъ „РУССКІЙ“, Амурско-Зейской пароходной компаніи; 70 номин. силъ; размѣръ  
150' X 31' 6" X 6" 9"; осадка полн. грузомъ 5' 6"; грузоподъем. 14,000 пуд.

Получаемое здѣсь вознагражденіе судоводителей значительно выше существующаго на Волгѣ. Обычное жалованье командира, даже не въ пароходныхъ обществахъ,—3 т. руб., лоцмана—2500 руб., машиниста 2000—2400 р. въ годъ. Рядовой матросъ получаетъ 35 руб. въ мѣсяць, а прослуживъ всю навигацію, расчетъ получаетъ изъ 40 руб. въ мѣсяць; плата за грузку дровъ полагается матросу особая, такъ что общій заработокъ его округляется до 60 руб. въ мѣсяць. На зиму вся команда не рассчитывается, а оставляется, кромѣ матросовъ, для ремонта судовъ на зимовкахъ. иногда случайныхъ, если пароходъ не дошелъ до назначенной зимовки.

Стоимость судовъ здѣсь значительно дороже, нежели на рѣкахъ Россіи. Если въ постройкѣ заграничныя суда дешевле изготовляемыхъ на заводахъ Россіи, то стоимость перевозки, второй и окончательной сборки, включая побочные расходы при такой постройкѣ судовъ,—все это увеличиваетъ стоимость судна. Если судно строится на отечественномъ заводѣ, то стоимость перевозки частей его въ Стрѣтенскъ и окончательная тамъ сборка, при дороговизнѣ рабочихъ рукъ въ Краѣ, приближаютъ полную стоимость судна къ оцѣнкѣ такихъ-же заграничныхъ, перевезенныхъ на Амуръ. Но такъ какъ съ нашихъ заводовъ суда выходятъ по качествамъ хуже и заводы неаккуратны въ сдачѣ судна къ сроку (что зависитъ въ большинствѣ случаевъ отъ неаккуратной доставки частей желѣзными дорогами и отъ условій, при которыхъ протекаетъ сборка судна на мѣстѣ), то тенденція—заказывать суда за границею, сохраняется и теперь.

Стоимость мѣстныхъ судовъ должна разсматриваться съ двухъ сторонъ: стоимость въ постройкѣ,—т. е., во сколько обошлось судно на мѣстѣ его сборки,—и стоимость коммерческую. Для опредѣленія первой стоимости можно принять, достаточно приближаясь къ точности, за коэффициентъ—300 рублей за индикаторную силу въ желѣзныхъ и стальныхъ пароходахъ, и 200 руб.—въ деревянныхъ. \*) Опредѣленная, согласно этимъ коэффициентамъ, стоимость парохо-

---

\*) На стоимость корпуса слѣдуетъ отнести 55—60<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, остальные 0<sup>0</sup>/<sub>0</sub>—стоимость машины, котла и прочее оборудованіе.

довъ не окончательная; она колеблется въ зависимости отъ качества отдѣлки, т. е., или увеличивается на стоимость отдѣлки или уменьшается при необходимости примѣнить амортизацію.

Кстати будетъ сообщить, что для деревянныхъ пароходовъ корпуса строятся на мѣстѣ специалистами, судостроителями-плотниками. За спесификацію такого корпуса для парохода (заднеколеснаго) и за надзоръ при постройкѣ вплоть до спуска на воду они берутъ до 1500 руб. Дерево на корпусъ идетъ сосновое, для крѣплений—лиственничное.

Стоимость желѣзной баржи, длиною 210 фут., высотой бортовъ 8,5 фут., опредѣляется за 1 погонную сажень до 1500 руб., смотря по тому, желѣзная палуба или деревянная; оцѣнка желѣзныхъ баржей по вѣсу—отъ 5 до 6 руб. за пудъ. Стоимость деревянной баржи вышеуказанныхъ размѣровъ—500—600 руб. за 1 погон. сажень. Деревянные баржи строятся по типу и крѣпленіямъ, согласно спесификаціи волжскихъ баржей; къ тому же и строители этихъ судовъ исключительно плотники изъ приволжскихъ губерній, преимущественно Городецкіе.

Судостроительныхъ и машиностроительныхъ заводовъ на Амурѣ только два въ Благовѣщенскѣ; въ Кокуѣ есть сборочныя мастерскія Балтійскаго судостроительнаго завода, но принимать ихъ во вниманіе не приходится, такъ какъ онѣ являются временнымъ отдѣленіемъ завода, находящагося въ Россіи. Сборочныя мастерскія „Сормово“ уже упразднены. Весьма солидно оборудованъ машинами заводъ С. С. Шадрина (въ 5 вер. отъ Благовѣщенска по р. Зеѣ). Заводъ этотъ имѣетъ какъ большихъ размѣровъ станки: напр., для растачиванія цилиндровъ весьма значительнаго размѣра, такъ и станки для тонкой работы: напр., для изготовленія всякаго рода арматуры. На этомъ заводѣ возможно изготовленіе колѣнчатого вала для парохода самаго большого размѣра, который можетъ плавать на Амурѣ. Заводъ С. С. Шадрина выпустилъ на Амуръ нѣсколько судовъ, нѣсколько перестроилъ и много ремонтировалъ. Другой, находящійся также близъ Благовѣщенска по р. Зеѣ, заводъ принадлежитъ Афанасьеву и Чапуруну. Заводъ хорошо оборудованъ и прекрасно ведетъ свои дѣла.

Затѣмъ въ Благовѣщенскѣ, при затонѣ Управленія водныхъ путей, есть ихъ мастерскія для ремонта казенныхъ

судовъ, но небольшія, такъ что Управленію приходится отдавать часть ремонтныхъ работъ заводу Афанасьева и Чапурина. Кромѣ перечисленныхъ заводовъ, на всемъ протяженіи Амура судостроительныхъ заводовъ нѣтъ. Есть лишь незначительныя мастерскія въ Хабаровскѣ и Николаевскѣ.

Обычный способъ постройки и ремонта корпусовъ судовъ здѣсь слѣдующій. Судно закладывается на стапеляхъ прямо на берегу, который иногда приходится выравнивать вслѣдствіе крутизны. По окончаніи постройки, судно спускается по деревяннымъ шлюзамъ (по мѣстному „слегамъ“) на воду. Судно, подлежащее къ ремонту корпуса, поднимаютъ на клѣтки (по мѣстному „городки“). Доковъ и эллинговъ по Амуру и притокамъ нѣтъ нигдѣ. Потерпѣвшее въ пути аварію судно, если представляется возможность, производитъ временную починку на мѣстѣ аварии своими средствами. Если, по состоянію поврежденій, необходимъ немедленный капитальный ремонтъ, судно идетъ преимущественно въ Благовѣщенскъ, въ большинствѣ же случаевъ плаваетъ съ временнымъ исправленіемъ до конца навигаціи. Суда, потерпѣвшія аварію близъ Хабаровска, бываютъ принуждены заказывать части машинъ, корпусные листы и другія части ремонта въ Владивостокѣ. Вообще ремонтъ судовъ здѣсь производится при тяжелыхъ условіяхъ, опредѣляющихся малымъ числомъ заводовъ и специальныхъ мастеровъ, которые (обыкновенно пріѣзжіе изъ Россіи) цѣнятъ свой трудъ дорого.

По вопросу о судостроеніи остается сказать о существующихъ на Амурѣ типахъ пароходовъ. На Амурѣ ходятъ пароходы:

Заднеколесные, въ деревянныхъ корпусахъ, американскаго типа. Они доступны по стоимости, по удобству постройки и пригодны для горныхъ рѣкъ, по которымъ во время разлива движеніе двухколесныхъ пароходовъ невозможно среди наносника, а также и во льду.

Буксиро-товаро-пассажирскіе двухколесные, въ желѣзныхъ и стальныхъ корпусахъ, съ одноэтажной деревянной надстройкой въ носовой части для каютъ-компаніи и пассажирскихъ помѣщеній перваго класса и съ кормовымъ желѣзнымъ тентомъ для пассажировъ третьяго класса; пассажирскія помѣщенія втораго класса—въ кормовомъ трюмѣ.

Товаро-пасажирскіе пароходы съ двухъэтажной деревянной надстройкой въ носовой и кормовой частяхъ, которыя и служатъ пассажирскими помѣщеніями. Такихъ имѣется нѣсколько пароходовъ у Амурскаго О-ва (почтово-пасажирскіе и обязательно принимающіе грузы).

Что касается размѣровъ пароходовъ, то самымъ большимъ товаро-пасажирскимъ пароходомъ на Амурѣ оказывается вышедшій въ 1908 г. пароходъ „Сормово“, принадлежащій тому же обществу и выстроенный по заказу мѣстныхъ купцовъ-молоканъ: Гурикова, Исаева и др. Корпусъ парохода стальной; размѣры его (высота безъ надстроекъ):  $250' \times 56' \times 10'$ ; машина — тройного расширенія, развиваетъ 500 индикаторныхъ силъ; грузоподъемность—30.000 пуд. на осадку  $5' 9''$ . „Сормово“ — лучший ходокъ по Амуру, волжскаго типа, наиболѣе удобный изъ пассажирскихъ пароходовъ съ двухъэтажной деревянной надстройкой и наиболѣе удобными комфортабельно обставленными пассажирскими помѣщеніями. Рейсируетъ между Благовѣщенскомъ и Николаевскомъ.

Второй, меньшаго размѣра, пароходъ—„Сибирь“, 100 номинальныхъ силъ. Выстроенъ на заводѣ Валѣнкова въ Муромѣ на Окѣ, для т-го дома С. Х. Вейнерманъ съ С-мъ, и спущенъ на воду въ 1908 году. Размѣры его:  $182' \times 45' \times 8'$  Осадка полнымъ грузомъ:  $4' 6''$ . Грузоподъемность—10.000 пудовъ. Эти два современныхъ парохода, единственные по своему типу на Амурѣ, вѣроятно начнутъ здѣсь эру подобнаго имъ пароходства, которое создастъ возможность дѣлать длительный путь по Амурской артеріи при пользованіи свѣтомъ, воздухомъ и просторомъ, чего недостаетъ на всѣхъ вообще здѣсь пароходахъ, не исключая и почтово-пасажирскихъ Амурскаго Общества.

Кстати будетъ привести здѣсь условіе договора, который министерство путей сообщенія проектируетъ предложить контрагентамъ на срокъ съ 1909 г. по установленію срочнаго пароходнаго сообщенія по р.р. Амурскаго бассейна.

\*) „На протяженіи  $3055\frac{1}{2}$  верстъ (согласно расписанію Амурск. парох. о-ва), между Стрѣтенскомъ и Николаевскомъ,

---

\*) Изъ доклада по внесенному М. П. С. законопроектъ „Объ установленіи срочнаго пароходнаго сообщенія по р.р. Амурскаго бассейна съ 1909 г.“.



## ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ НАВИГАЦИИ.

„Продолжительность навигации,—говоритъ въ своемъ докладѣ „Обществу востоковѣдѣнія“ инспекторъ судоходства В. Ф. Петрушевскій,—въ различныхъ пунктахъ Амурскаго бассейна не одинакова и колебанія бываютъ значительны: до 25—30 дней въ разные годы.

Цифровыя данныя за послѣдніе 6 лѣтъ слѣдующія, считая за продолжительность навигации время отъ полного очищенія рѣки ото льда и до появленія сала осенью:

Ст. Стрѣтенскъ	на р. Шилкѣ	отъ 154 до 184	средн. 164
„ Покровская	„ „ Амурѣ	„ 149 „ 173	„ 161
Г. Благовѣщенскъ	„ „ „	„ 162 „ 178	„ 170
„ Хабаровскъ	„ „ „	„ 172 „ 197	„ 184
„ Николаевскъ	„ „ „	„ 156 „ 182	„ 170
„ Зея-Пристань	„ „ Зеѣ	„ 145 „ 170	„ 153
Ст. Графская *)	„ „ Уссури	„ 193 „ 212	„ 201

Изъ этихъ цифръ мы видимъ, что разница между самой короткой и самой длинной навигациею на Шилкѣ и въ верховьяхъ Амура и Зеи доходитъ до 30 дней; въ Благовѣщенскѣ и Хабаровскѣ нѣсколько меньше, а въ притокахъ, текущихъ съ юга, какъ напр. рѣка Уссури, разница эта еще меньше. Принимая во вниманіе, что судоходство, и въ особенности грузовое или буксирное, не можетъ быть затягиваемо вплотную до ледохода, нужно считать, что продолжительность навигации на Шилкѣ и въ верховьяхъ Амура—около 5 мѣсяцевъ, въ Благовѣщенскѣ немного болѣе 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мѣс., въ Хабаровскѣ около 6 мѣс., на Зеѣ-Пристаніи около 5 мѣс. и на верхнемъ теченіи Уссури—6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мѣс.; то-же и на Сунгари.

На заблаговременную установку судовъ на зимовку, т. е. на сокращеніе навигации, вліяетъ еще и то обстоятельство, что по малому числу зимовокъ на Амурѣ, и въ особенности расположенныхъ и населенныхъ пунктовъ, пароходы опасаются зимовать гдѣ-нибудь въ пути, рискуя

\*) Она-же „Княжевская“.

замерзнуть на *пустоплесь*. Малое число телеграфныхъ станцій влечетъ за собой неосвѣдомленность судоводовъ въ пути о фазисахъ осенняго появленія шуги (сала) и ледохода и побуждаетъ ихъ къ большей еще осторожности.

Приведенныя выше цифры, однако, не даютъ полнаго представленія объ истинной продолжительности навигаціи, т. е. горизонты водъ держатся чрезвычайно неодинаково и подвержены большимъ колебаніямъ: въ  $1\frac{1}{2}$ , 2,  $2\frac{1}{2}$ , 3 и даже болѣе саж. въ различныхъ мѣстностяхъ бассейна, при чемъ при низкихъ горизонтахъ наступаетъ мелководье, когда многіе перекаты необходимы для большинства мелкосидящихъ рѣчныхъ судовъ; при очень сильномъ подъемѣ воды теченіе дѣлается иногда столь быстрымъ, что пароходы съ трудомъ выгребаютъ противъ него и совершаютъ рейсы съ большимъ опозданіемъ.

По контракту (съ Амурскимъ О-вомъ п. и т.) половодье признается одной изъ уважительныхъ причинъ опаздыванія почтовыхъ пароходовъ, что служитъ уже яснымъ доказательствомъ, насколько оно вліяетъ на судоходство.

Вообще характеръ измѣненія горизонтовъ водъ на р.р. Амурскаго бассейна совершенно иной, нежели въ Европейской Россіи. Такъ какъ всѣ составляющія Амуръ рѣки берутъ начало въ высокихъ горахъ, покрытыхъ во многихъ мѣстахъ лѣсомъ, то весенняго дружнаго, большого подъема воды не бываетъ, и первая прибыль воды въ рѣкахъ происходитъ въ маѣ, когда начнутъ таять снѣга въ горахъ. Когда эти снѣга сойдутъ, наступаетъ въ іюнѣ или іюлѣ мелководье, прерываемое нѣсколькими паводками отъ выпадающихъ дождей; въ концѣ іюля оттаиваетъ тайга и появляется такъ называемая *коренная вода*, которая вмѣстѣ съ дождями всегда даетъ большую воду въ началѣ, срединѣ или концѣ августа. Обыкновенно эта вода поддерживается нѣкоторое время дождями, послѣ чего въ сентябрѣ вода идетъ уже все время на убыль, и осенній рѣкоставъ бываетъ при очень малой водѣ.

Число лѣтнихъ паводковъ бываетъ очень различно. Такъ напр., въ 1907 г. по р. Зеѣ было 9 ясно выраженныхъ паводковъ, которые, конечно, отражались на транзитной глубинѣ Средняго Амура.



Такимъ образомъ, предвидѣть: будетъ большая или малая вода на Амурѣ во время предстоящей навигаціи—чрезвычайно трудно, равно какъ и опредѣлить время, когда можно ожидать прибыли, кромѣ двухъ опредѣленныхъ сроковъ: съ середины или конца мая и середины или конца августа. Эта неизвѣстность и неопредѣленность горизонтовъ водъ часто ведетъ къ различнымъ случайностямъ, вродѣ того, что весною всѣ суда, по вскрытіи рѣки, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—2 недѣли остаются сидѣть на мели въ затонахъ, если не было достаточной прибыли воды, чтобы снять ихъ; осенью, при небольшой даже водѣ, эти суда, будучи на плаву, сами подтянулись-бы на мѣста своихъ зимовокъ“.

Расписаніе почтовыхъ рейсовъ Амурскаго пароходства составлено такъ, что первый выходъ пароходовъ внизъ изъ Стрѣтенска назначенъ на 1-ое мая, послѣдній—3 октября, всего 32 рейса, но послѣдніе два не обязательны и исполняются, смотря по состоянію воды и погоды. Первый выходъ пароходовъ изъ Николаевска, вверхъ по Амуру, назначается на 14 мая, послѣдній—6 октября, всего 30 рейсовъ. Подробное расписаніе почтовыхъ рейсовъ по р.р. Шилкѣ и Амуру, отъ Стрѣтенска до Николаевска, съ обозначеніемъ платы за проѣздъ по разстояніямъ, помѣщено въ официальномъ указателѣ жел.-дорожныхъ и пароходныхъ сообщений, почему здѣсь эти свѣдѣнія и не приводятся.

Для детальнаго ознакомленія по поводу вскрытія рѣкъ, очищенія ото льда, появленія сала и рѣкостава, ниже помѣщается таблица наблюденій за 12 лѣтъ (1896—1907 г.г. включ.) въ 30 пунктахъ на 10-и рѣкахъ Амурскаго бассейна.

## ЗИМОВКИ СУДОВЪ.

Подъ словомъ „зимовки“ здѣсь подразумѣваются мѣста стоянокъ судовъ, гдѣ они оставляются на зиму и для ремонта, случайно застигнутыя замерзаниемъ водъ; или мѣста, куда специально суда приведены зимовать и ремонтироваться.

Затоновъ здѣсь, какъ въ Волжскомъ бассейнѣ, нѣтъ. Горный характеръ рѣкъ, съ берегами возвышенными и обрывистыми, не представлялъ благопріятныхъ условій теченію рѣкъ для образованія тихой, спокойной заводи—затона; въ плесахъ съ низменными берегами паденіе водъ рѣки, замѣщая большія котловины по берегамъ, выводило воду далѣе: она искала выхода и по уклону къ берегу стекала обратно въ главную рѣку, образуя многочисленныя острова, но не образуя ни одного глубокаго бассейна стоячей воды.

Итакъ, затоновъ въ томъ значеніи слова, какъ оно представляется у волгарей, рѣки Амурскаго бассейна не имѣютъ. Однако, необходимость поставить судно въ безопасное отъ ледохода мѣсто или для зимняго ремонта, побудило находить выходъ изъ такого положенія вещей въ слѣдующемъ. Въ главную артерію рѣкъ впадаютъ не мало второстепенныхъ, незначительныхъ рѣкъ, на которыхъ весенній ледъ истаиваетъ на мѣстѣ и становится безопаснымъ для зимующихъ тамъ судовъ—стали пользоваться устьемъ и нижнимъ теченіемъ тѣхъ рѣчекъ. При крутыхъ поворотахъ рѣки (кривуны) образовывались какъ-бы глубокія впадины въ берега (въ видѣ небольшихъ заливовъ, по мѣстному „курья“), мимо которыхъ главная струя теченія проносилась мимо, и сумма вѣроятій при нормальныхъ условіяхъ ледохода сводится къ тому, что ледъ будетъ пронесенъ мимо сказанной курьи—пользовались подобными мѣстами. Ставили суда въ сторонѣ отъ главнаго теченія, за

островомъ, въ протокѣ. Вообще пользовались мѣстами, скорѣе кажущимися безопасными, нежели они на самомъ дѣлѣ безопасны для зимующихъ судовъ при бурномъ ледоходѣ, предвидѣть который, въ силу людской, и особенно нашей русской безпечности не хотѣлось-бы, къ тому-же и предупредѣлить его точно, разумѣется, невозможно.

Но опасность подобнаго рода стоянокъ всегда сознавалась, и результатомъ этого сознанія являлось желаніе оградить суда отъ возможной опасности при бурномъ ледоходѣ. Чтобы воспрепятствовать идущему сплошной массой льду (при прорывѣ *споровъ* льда), устья курьи и заливовъ ограждались „кустами“ свай, т. е. свайной забойкой, при чемъ сваи вбивались группами, по 3-4 вмѣстѣ, т. е. кустами. Для отведенія главной струи теченія рѣки въ сторону отъ входа въ мѣста зимовокъ, устраивались бревенчатая плотина-боны, а входъ въ зимовку запирался пловучими на цѣпяхъ бонами. Такъ какъ замерзаніе и вскрытіе рѣкъ здѣсь происходитъ при уровнѣ воды, близкомъ къ ординару, когда входъ въ означенныя зимовки бываетъ невозможенъ для судовъ съ большой осадкой, то судамъ приходится становиться у входа въ мѣста зимовокъ, а при вскрытіи рѣки, сопровождающимся вслѣдствіе случающихся дождей нѣкоторымъ подъемомъ горизонта воды—*заводиться* на зимовки. Въ случаѣ удачи этой операціи, и если для судна окажется незанятое на зимовкѣ мѣсто, весенній ледъ верхняго отъ зимовки теченія будетъ пронесенъ мимо заведеннаго судна; въ противномъ случаѣ льдины 3-аршинной высоты раздавятъ его.

Однако и заведенныя на зимовку суда не могутъ считаться въ полной безопасности до тѣхъ поръ, пока рѣка не очистится ото льда. Случается, что льдины указанной толщины „сопрутся“ гдѣ-нибудь въ кривунѣ, выше зимовки. Отъ такого спора (затора) льда образуется какъ-бы плотина, преграждающая теченіе рѣки и заставляющая горизонтъ воды по ту сторону—быстро подниматься, а ниже, по теченію рѣки—еще быстрѣе падать. Въ такихъ случаяхъ суда должны спѣшить выйти изъ зимовокъ и итти внизъ, ибо споръ льда неминуемо будетъ прорванъ вѣсомъ поднявшейся воды: она хлынетъ громадной высоты паводкомъ, унося на себѣ грандіознаго размѣра льдины, которыя разбрасаетъ за

деревья покрывающаго горы лѣса, втолкнетъ чрезъ кусты и боны въ мѣста зимовокъ судовъ и сокрушитъ тамъ все находящееся. И все-таки прорвавшаяся подъ низомъ плотины вода не унесетъ всей массы спора льда, который приходится по спадѣ воды разрушать динамитомъ.

Здѣсь приведены крайніе случаи, при которыхъ протекаютъ стоянки судовъ на зимовкахъ, но изъ этихъ уже случаевъ приходится вывести заключеніе, что абсолютно безопасныхъ зимовокъ здѣсь быть не можетъ; однако, исторія существующаго здѣсь судоходства указываетъ на мѣста зимовокъ, на которыхъ аварій не было. Изъ года въ годъ условія зимовокъ улучшаются какъ средствами пароходныхъ предпріятій, такъ и стараніями Управленія водныхъ путей; если бы къ этимъ заботамъ, о безопасности судовъ на зимовкахъ, прибавилась доля внимательности въ томъ-же направленіи со стороны судовладѣльцевъ (срав. въ отдѣлѣ „Судоходство“ о контингентѣ владѣльцевъ судовъ), то вопросъ о безопасности судовъ на зимнихъ стоянкахъ обстоялъ-бы значительно лучше. Это положеніе достаточно опредѣляется отчетомъ (1907 г.) Управленія водныхъ путей въ министерство путей сообщенія, который и приводится ниже *in extenso*.

„18-го апрѣля (1907 г.), утромъ, въ Благовѣщенскѣ весеннимъ ледоходомъ, при большой прибыли воды, сорвало съ якорей и швартововъ и унесло 6 зимовавшихъ пароходовъ и 8 баржей. Въ моментъ происшествія на этихъ судахъ находилось свыше 100 человѣкъ команды и рабочихъ. Ледоходъ былъ чрезвычайно бурный и застигъ врасплохъ эти суда, зимовавшія на самой срединѣ рѣки за отмелями и косами. Ни на одномъ изъ унесенныхъ пароходовъ машины и колеса не были собраны. Несмотря на отдаваемые съ сорванныхъ льдомъ судовъ якоря и кошки, задержаться суда не могли, и ихъ протащило по Амуру въ виду города и вынесло къ слиянію съ Зеей, на Зейскій перекалъ. Пароходы М. П. С., стоявшіе въ своемъ затонѣ уже подъ парами, совершенно готовые къ выходу, оказались безсильны помочь потерпѣвшимъ судамъ, такъ какъ выходъ былъ забитъ льдомъ почти въ сажень толщины, и вся рѣка была въ полномъ ледоходѣ. Подъ вечеръ ледоходъ обрѣдѣлъ, и на помощь унесеннымъ судамъ вышли 2 казенныхъ паро-

хода „Амуръ“ и „Ононъ“, а на утро, пробившись чрезъ окружившій его ледъ, третій—„Благовѣщенскъ“. Эти пароходы съ рискомъ для себя сдѣлали все возможное для оказанія помощи унесеннымъ судамъ и ихъ командамъ. Самыя поврежденія министерскихъ судовъ показываютъ тяжелыя условія ихъ работы: „Амуръ“ поломалъ колесо и получилъ нѣсколько пробоинъ ото льда; „Ононъ“ совершенно разрушилъ оба свои колеса; „Благовѣщенскъ“ — матерой буксирь—сломалъ упорный валовой подшипникъ и вдребезги разбилъ оба колеса.

Изъ унесенныхъ судовъ, баржа „Рыбачка“ была унесена даже за 160 вер. ниже, въ Поярково, съ 17 человекъ команды разныхъ судовъ; часть унесенныхъ судовъ осталась на мели въ Зейскомъ перекаатѣ, тутъ-же подъ городомъ, а часть разбросало по отмелямъ ниже города: у Айгуна, въ 30-ти верстахъ, и у Константиновскаго переката, въ 100 вер. отъ города.

Всѣ 8 баржей отдѣлались незначительными поврежденіями, вродѣ сломанныхъ рулей, поручней и т. п. Такими же поврежденіями отдѣлались 3 парохода, а 3—получили серьезныя аваріи и 2 изъ нихъ погибли. Пароходъ „Одесса“ сѣлъ на мель на Зейскомъ перекаатѣ; подъ него подбился ледъ съ одного борта, пароходъ накренился, получилъ пробоину, наполнился водою, сѣлъ въ воду по планширь и былъ сильно поврежденъ пльвущимъ льдомъ. При помощи парохода М. П. С. „Благовѣщенскъ“, изъ парохода „Одесса“ вода была откачена, онъ снятъ съ мели и приведенъ въ безопасное мѣсто для ремонта. Пароходъ „Брянта“ сѣлъ на мель на Зейскомъ перекаатѣ и упалъ совершенно на бокъ, на 90°, отъ набившагося подъ него льда; затѣмъ ледоходомъ счистило у него всѣ надстройки, кожуха, дымовую трубу и пр. Тогда пароходъ окончательно перевернулся дномъ кверху, его машина и котель вывалились, а днище было разбито льдомъ. Впослѣдствіи котель и нѣкоторыя части машины были спасены при помощи камнеподъемнаго крана М. П. С.—Пароходъ „Алданъ“ былъ унесенъ ниже Благовѣщенска, сѣлъ на мель, и ледоходомъ разрушенъ: снесло половину корпуса и палубныхъ надстроекъ. Затѣмъ пароходъ упалъ на бокъ, повернулся, но продолжалъ стоять на котлѣ, „какъ на якорѣ“, пока первой же прибылой во-

дой остатки деревяннаго корпуса не подняло и не унесло, а вывалившіеся котель и части машины остались на мѣстѣ.

Причина такой общей аварии заключается въ томъ, что суда зимуютъ въ Благовѣщенскѣ совершенно открыто, во первыхъ, по неимѣнію въ городѣ укрытаго затона, во вторыхъ—вслѣдствіе нежеланія судовладѣльцевъ зимовать, хотя и недалеко отъ города, въ Астрахановскомъ затонѣ, но не подъ хозяйскими глазами, и въ третьихъ—вслѣдствіе небрежности нѣкоторыхъ изъ судовправителей потерпѣвшихъ аварии судовъ. Вечеромъ, 17-го апрѣля (первый день Пасхи), было дано знать въ Благовѣщенскѣ по телеграфу, что въ 200 верстахъ выше города—большой подъемъ воды и сильный сплошной ледоходъ. Объ этомъ было оповѣщено по зимующему каравану, но нѣкоторые командиры явились на свои суда только утромъ, въ разгаръ ледохода, когда на суда попасть было уже нельзя; кромѣ того, ни на одномъ изъ зимовавшихъ частныхъ пароходовъ не были готовы машины. Такъ какъ главной причиной аварій была открытая зимняя стоянка, то Управление водныхъ путей приняло мѣры къ усиленной расчисткѣ землечерпаніемъ Астрахановскаго затона и исполнило ее, чтобы въ зиму 1907—8 гг. частныя суда могли укрыться туда; но и это не помогло: всѣ суда въ Благовѣщенскѣ опять стояли на обычныхъ насиженныхъ мѣстахъ подъ косами; большинство судовладѣльцевъ, очевидно, рассчитываетъ, что не каждый же годъ будутъ такія аварии, какъ въ 1907 году“...

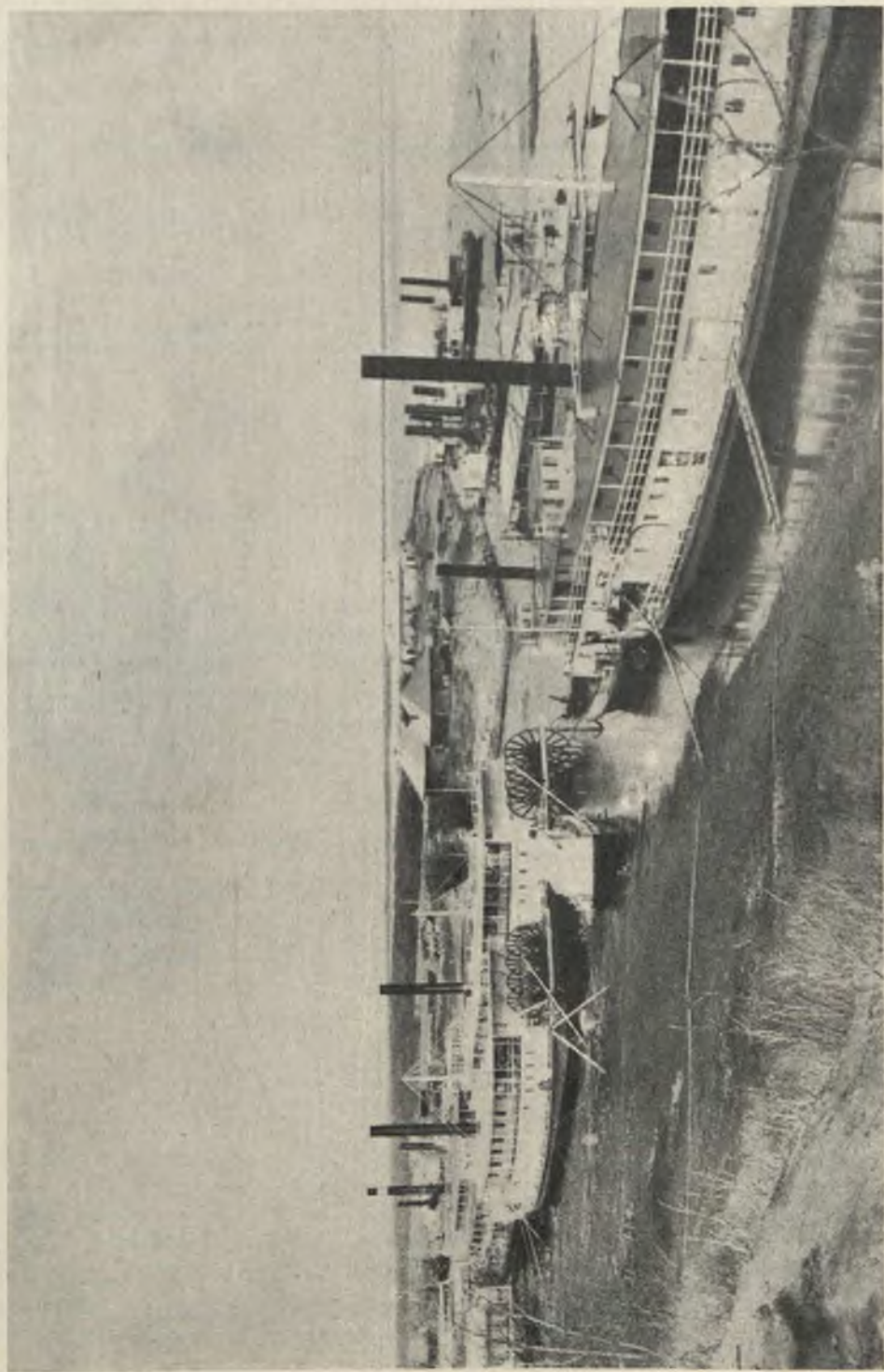
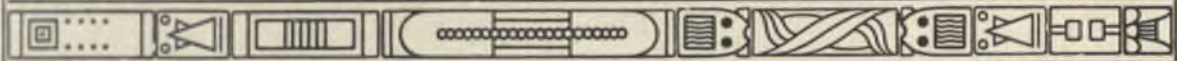
Изъ приведеннаго отчета вытекаетъ, что вопросъ о безопасности и сохраненіи судна при всякой зимовкѣ иногда заключается въ моментѣ. Ожидающій и приготовившійся встрѣтить эту опасность хладнокровный командиръ, заранее вооружившій свое судно соответствующими снастями и имѣющій на борту надлежащее число команды, имѣетъ всѣ шансы какъ ввести на зимовку, такъ и благополучно вывести судно изъ опаснаго положенія. При инертности же со стороны судовладѣльца или командира, и въ хорошемъ положеніи зимовки судно можетъ быть повреждено.

Къ числу характерныхъ условій на мѣстныхъ зимовкахъ относится, между прочимъ, слѣдующее.

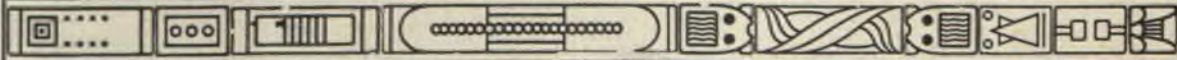
Введенное въ мелководный затонъ судно, при глубокомъ промерзаніи воды, можетъ примерзнуть къ грунту

дна затона. Поэтому при образованіи льда, послѣдній выкальваютъ и подъ днище судна подводятъ стелюги (изъ горбылей, накатинъ и вообще некрупнаго лѣса) или штабеля (изъ толстаго лѣса), на которыхъ судно и остается до вскрытія льда въ затонѣ. Въ противномъ же случаѣ примерзшее къ грунту судно, при прибыли воды въ затонѣ, будетъ затоплено на мѣстѣ. Подведеніе стелюгъ подъ днище судна производится также и до образованія льда.

При зимовкѣ судовъ въ Астрахановскомъ затонѣ (близъ Благовѣщенска) и въ Муравьевской гавани (у Стрѣтенска) отъ Управленія водныхъ путей назначаются для надзора за порядкомъ на зимовкѣ особые старшины. На ихъ обязанности лежитъ, между прочимъ, веденіе огневыхъ книгъ, въ которыя записывается время разведенія огня, для надобностей судна, и время прекращенія его, при чемъ на разведеніе огня обязательно испрашивается предварительное разрѣшеніе у старшины.



Зимовка судовъ въ Астраханскомъ затонѣ, по р. Зеѣ, въ 8 верст.  
отъ гор. Благовѣщенска.





## Списокъ главнѣйшихъ мѣстъ зимовокъ судовъ

и естественныхъ затоновъ на рр. Амурскаго бассейна, съ указаніемъ имѣющихся для зимовокъ приспособленій и устройствъ \*).

№ по порядку.	Краткое описаніе мѣстъ зимовокъ судовъ.	Разстоянія отъ главнѣйшихъ населенныхъ пунктовъ.	Свѣдѣнія объ имѣющихся устройствахъ.
<b>Р ѣ к а Ш и л к а.</b>			
1	<p><b>Усть-Курлычевскій затонъ.</b></p> <p>Расположенъ у праваго берега. Длинная протока, способная вмѣстить значительное количество судовъ; входъ мелкій съ теплыми ключами, препятствующими выморозкѣ судовъ.</p>	Выше ст. Стрѣтенской 21 верста.	Имѣются строенія для жилья и мастерскихъ.
2	<p><b>Муравьевская гавань.</b></p> <p>На правомъ берегу. Затонъ служитъ просторное устье рѣки Куренги, впадающей двумя рукавами въ р. Шилку.</p>	Выше ст. Стрѣтенской 5 верстъ.	Со стороны Шилки огражденъ ряжевымъ моломъ. Имѣются остатки шлюзныхъ воротъ, служившихъ для подъема и спуска воды на случай починки судовъ; на берегахъ имѣются зданія казармъ и мастерскихъ.
3	<p><b>Куларскій затонъ.</b></p> <p>У прав. берега; въ 1 верстѣ ниже ст. Верхне-Куларки. Затонъ служитъ нижній конецъ мелкой протоки. Помѣститься можетъ 5—6 судовъ.</p>	Ниже ст. Стрѣтенской 126 верстъ.	Выходъ огражденъ небольшимъ ряжевымъ срубомъ и свайными кустами.
4	<p><b>Устье р. Байтусань.</b></p> <p>Въ 1½ вер. выше поселка „Усть-Черной“ у самага Усть-Черненскаго утеса на прав.</p>	Ниже ст. Стрѣтенской 138 верстъ.	

\*) Составлены по свѣдѣніямъ Управления водныхъ путей за 1908 г.

№ по порядку.	Краткое описание мѣстъ зимовокъ судовъ.	Разстоянія отъ главнѣйшихъ населенныхъ пунктовъ.	Свѣдѣнія объ имѣющихся устройствахъ.
5	<p>берегу, на нижнемъ рукавѣ р. Байтусанъ. Постоянно служитъ зимовкой упругихъ деревянныхъ заплывей*). Затонъ узкій, мелкій и подверженъ забиванію льдомъ во время образующихся въ кривунѣ заторовъ.</p> <p><b>5 Горбиченскій затонъ.</b></p> <p>У лѣв. берега, въ устьѣ протоки р. Шилки, у верхняго конца пос. Горбицы. При высокомъ подъемѣ ледохода представляется опасность для стоящихъ судовъ, при низкомъ—выходъ изъ затона затруднителенъ. Вмѣщается до 2 судовъ.</p>	<p>Ниже ст. Стрѣтенской 161<sup>1</sup>/<sub>2</sub> вер.</p>	<p>* ) Заплывы ставятся для огражденія Усть-Черненскаго утеса, въ который сильно бьетъ теченіе рѣки.</p> <p>Огражденъ со стороны рѣки кустами свай.</p>
<b>ВЕРХНІЙ АМУРЪ.</b>			
1	<p><b>1 Въ Покровкѣ.</b></p> <p>Открытая зимовка у лѣваго берега, плохо защищенная отъ ледохода выше лежащимъ выступомъ берега. Стоянка для довольно значительнаго числа судовъ.</p>	<p>Выше г. Благовѣщенска 838<sup>1</sup>/<sub>2</sub> вер.</p>	<p>Для огражденія судовъ сверху поставлено 2 ряда кустовъ свай.</p>
2	<p><b>2 Затонъ Ямный.</b></p> <p>Образованъ островами и протокой подъ правымъ китайскимъ берегомъ, въ 8 верстахъ ниже поселка Покровскаго. Удобенъ для отстоя 10—15 судовъ. При образующихся на ниже лежащемъ „Мангалейскомъ“ перекатѣ заторахъ устье протоки забивается льдомъ, вслѣдствіе чего неудобенъ для выхода судовъ послѣ ледохода.</p>	<p>Выше г. Благовѣщенска 830<sup>1</sup>/<sub>2</sub> вер.</p>	<p>Сверху и снизу огражденъ кустами свай.</p>

№ по порядку.	Краткое описание мѣстъ зимовокъ судовъ.	Разстоянія отъ главнѣйшихъ населенныхъ пунктовъ.	Свѣдѣнія объ имѣющихся устройствахъ.
3	<p><b>Затонъ Омутной.</b></p> <p>На лѣвомъ берегу, въ сухой протокѣ устья рѣчки Омутной въ 13 верстахъ ниже ст. Игнашиной. Возможенъ для отстоя 5—10 судовъ.</p>	<p>Выше г. Благовѣщенска 760 верстѣ.</p>	<p>Съ нижняго конца протоки огражденъ сваями.</p>
4	<p><b>Въ устьѣ рѣчки Неверъ.</b></p> <p>На лѣв. берегу въ 1 верстѣ выше пос. Рейнова (Джалинда). Удобенъ для 10 судовъ.</p>	<p>Выше г. Благовѣщенска 647 верстѣ.</p>	
5	<p><b>Старо-Воскресенскій затонъ.</b></p> <p>Расположенъ въ лѣвой протокѣ у села Старо-Воскресенскаго подъ лѣвымъ берегомъ. Удобенъ для небольшого числа судовъ.</p>	<p>Выше г. Благовѣщенска 612<sup>1</sup>/<sub>2</sub> вер.</p>	<p>Подъ лѣвымъ берегомъ имѣются ряды кустовъ свай, укрывающихъ суда сверху и снизу, подъ правымъ — небольшой разрушившійся ряжевой молъ.</p>
6	<p><b>Аумскій затонъ.</b></p> <p>Въ устьѣ рѣчки того-же названія, выше пос. Пермыкинскаго на лѣвомъ берегу въ 4 верстахъ. Удобенъ для значительнаго числа судовъ.</p>	<p>Выше г. Благовѣщенска 573<sup>1</sup>/<sub>2</sub> вер.</p>	<p>Огражденъ кустами свай.</p>
7	<p><b>Въ верхнемъ концѣ ст. Черняевой.</b></p> <p>Подъ лѣвымъ берегомъ.</p>	<p>Выше г. Благовѣщенска 424 версты.</p>	<p>Огражденъ ряжевымъ моломъ и кустами свай.</p>

№ по порядку.	Краткое описание мѣстъ зимовокъ судовъ.	Разстоянія отъ главнѣйшихъ населенныхъ пунктовъ.	Свѣдѣнія объ имѣющихся устройствахъ.
<b>СРЕДНІЙ АМУРЪ.</b>			
Мѣста зимовокъ около г. Благовѣщенска.			
1	<p><b>Игнатьевскій затонъ.</b></p> <p>Амурскаго О-ва п-ва и т-вли, расположенный въ устьѣ ручья, протекающаго около ст. Игнатьевской, въ 26 верстахъ выше г. Благовѣщенска; вмѣщается до 30 судовъ.</p>	26 верстъ выше гор. Благовѣщенска.	<p>Нижній конецъ огражденъ сваями со стороны рѣки; въ 1905 году былъ углубленъ землечерпаніемъ по распоряженію Управленія водныхъ путей. На лѣвомъ берегу рѣки имѣются казармы и мастерскія.</p>
2	<p><b>Въ г. Благовѣщенскѣ ниже мола</b> и вдоль отмели лѣваго берега; отстаиваться можетъ большое число судовъ, но при сильномъ ледоходѣ и вѣтрѣ съ праваго берега ихъ безопасность не гарантирована, вслѣдствіе образующагося большого напора льда.</p>	Въ самомъ городѣ.	<p>Стоянка судовъ слегка прикрыта моломъ, отклонившимъ теченіе къ другому правому берегу. Въ 1907 и 1908 гг. мѣсто для стоянки судовъ углублено землечерпаніемъ по распоряженію Управленія.</p>
3	<p><b>Затонъ Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна.</b></p> <p>Затономъ служитъ правая протока въ устьѣ р. Зеи, отдѣленная небольшимъ островомъ, имѣющимъ большую отмель со стороны р. Зеи. Затонъ узкій, но длинный (около 2 верстъ).</p>	Въ самомъ городѣ.	<p>Затонъ огражденъ со стороны Зеи фашинной дамбой; съ верхняго конца протока ограждена для возможности пропуска воды рядомъ свай съ ледорѣзами для защиты отъ ледохода, а съ нижняго конца закрывается пловучими бонами; затонъ углубленъ землечерпательными работами. Имѣются большія мастерскія Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна.</p>

№ по порядку.	Краткое описание мѣстъ зимовокъ судовъ.	Разстоянія отъ главнѣйшихъ населенныхъ пунктовъ.	Свѣдѣнія объ имѣющихся устройствахъ.
4	<p><b>Константиновскій затонъ.</b></p> <p>У лѣваго берега за островомъ, 2 версты выше пос. Константиновскаго. Затонъ — судовъ на 25; при низкомъ горизонтѣ воды въ заходѣ глубина не менѣе 3 футъ.</p>	<p>Ниже г. Благовѣщенска 99<sup>1</sup>/<sub>2</sub> версть.</p>	
5	<p><b>Поярковскій затонъ.</b></p> <p>Въ устьѣ р. Завитой, лѣваго притока Амура. Затонъ удобный для большого числа судовъ; вслѣдствіе наледей на рѣчкѣ, нужно отводить воду каналами.</p>	<p>Ниже г. Благовѣщенска 158 версть.</p>	<p>При большихъ подъемахъ воды этотъ затонъ, какъ и предыдущій, не гарантированъ отъ поврежденій ледоходомъ; для защиты отъ ледохода временами ставятся кусты свай.</p>
6	<p><b>Иннокентьевскій затонъ.</b></p> <p>У верхняго конца ст. Иннокентьевской, въ устьѣ протоки, на лѣвомъ берегу. Удобный и помѣстительный затонъ для большого числа судовъ; осенній отстой при низкомъ горизонтѣ долженъ быть въ Амурѣ.</p>	<p>Ниже г. Благовѣщенска 280 версть.</p>	
7	<p><b>Въ ст. Михайло-Семеновской.</b></p> <p>При среднемъ уровнѣ воды удобный и помѣстительный затонъ, образованный протоками лѣваго берега. При низкомъ горизонтѣ въ протоку суда не могутъ зайти и должны останавливаться на Амурѣ, почти на фарватерѣ.</p>	<p>Ниже г. Благовѣщенска 704 версты.</p>	

№ по порядку.	Краткое описание мѣстъ зимовокъ судовъ.	Разстоянія отъ главнѣйшихъ населенныхъ пунктовъ.	Свѣдѣнія объ имѣющихся устройствахъ.
<b>НИЖНИЙ АМУРЪ.</b>			
1	<p><b>Затонъ въ правой протокъ устья Уссури,</b> такъ называемый „Министерскій“, вверхъ отъ лѣсопильнаго завода Плюснина. Вдоль берега тянется песчаный, постоянно разрушаемый (какъ естественнымъ порядкомъ, такъ и вывозкой песку въ городъ) валъ, за которымъ лежитъ большое болото. Въ силу этого затонъ неудобенъ какъ малою, такъ и нездоровою площадью для постройки зимовочныхъ зданій. Кромѣ того, ограждающія сверху коса и банки низки, а сама протока мелка. Наконецъ, господствующіе вѣтры направлены преимущественно въ сторону затона и несутъ массу песку и снѣга. Затонъ весьма неудобный и совершенно обмелѣлъ.</p>	Въ самомъ городѣ.	
2	<p><b>Ниже Муравьевскаго утеса.</b></p> <p>Открытая зимовка непосредственно на прав. берегу Амура. Обыкновенное мѣсто зимовки пароходовъ почтово-телеграфнаго округа. Вслѣдствіе неправильнаго теченія въ уловѣ*) и небольшого пространства, прикрытаго утесомъ, сравнительно безопасно могутъ помѣститься только два парохода.</p>	Въ самомъ городѣ.	
3	<p><b>У лѣсопильнаго острова.</b></p> <p>Противъ мельницы Тифонтая, преимущественно выбираемый частными судовладѣльцами. Суда устанавливаются у правой стороны острова, обращенной къ фарватеру, на семь про-</p>	Въ самомъ городѣ.	

\*) Водоворотъ.

№ по поряку.	Краткое описаніе мѣстъ зимовокъ судовъ.	Разстоянія отъ главнѣйшихъ населенныхъ пунктовъ.	Свѣдѣнія объ имѣющихся устройствахъ.
	<p>тяженіи отъ Муравьевскаго утеса. Островъ затопляется въ большую воду, но суда отчасти спасаются тѣмъ, что главная струя, отбитая Муравьевскимъ утесомъ, проходитъ въ сторонѣ. Обыкновенно, однако, безъ аварій дѣло не обходится, тѣмъ болѣе, что мѣстами островъ круто обрѣзанъ. Затонъ въ общемъ неудобный, особенно при весеннемъ ледоходѣ.</p>		
4	<p><b>Выше села Троицкаго.</b> Въ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> верстахъ на правомъ берегу, подъ защитой утеса и сухой банки.</p>	<p>Ниже г. Хабаровска 189 версть.</p>	
5	<p><b>У селенія Маго.</b> Въ нижнемъ концѣ протоки Пальвинской (35 вер. выше Николаевска); посѣщается глубокосидящими судами, которыхъ можетъ помѣститься большее число. Въ протокѣ теченіе тихое, и ледоходъ не опасенъ.</p>	<p>Ниже г. Хабаровска 840 версть.</p>	
6	<p><b>„Кахенская бухта“.</b> Подъ правымъ берегомъ, удобная, сравнительно неглубокая, не менѣе 5 футъ, въ 16 вер. выше гор. Николаевска.  Мѣста зимовки у г. Николаевска.</p>	<p>Ниже г. Хабаровска 856 версть.</p>	
7	<p><b>Въ городской бухтѣ.</b> Малоудобная зимовка въ силу громадныхъ заносовъ и потому, что бухта освобождается ото льда позже р. Амура.</p>	<p>Въ самомъ городѣ.</p>	<p>Имѣются ряжевыя пристани для судовъ, а по берегамъ казармы и мастерскія. Бухта углублялась землечерпательными работами распоряженіемъ Управленія водныхъ путей въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ.</p>

№ по порядку.	Краткое описаніе мѣстъ зимовокъ судовъ.	Разстоянія отъ главнѣйшихъ населенныхъ пунктовъ.	Свѣдѣнія объ имѣющихся устройствахъ.
<b>Р ѣ к а З Е Я.</b>			
1	<p><b>Въ устьѣ рѣч. Гулинъ.</b> Въ 11 верстахъ ниже г. Зея-Пристань, на правомъ берегу.</p>	<p>Выше г. Благовѣщенска 595 верстъ</p>	
2	<p><b>Астрахановскій затонъ.</b> Расположенъ около дер. Астрахановки, у прав. берега Зеи въ заливѣ, образованномъ полуостровомъ* Удобная стоянка для значительнаго числа судовъ.</p>	<p>Выше г. Благовѣщенска 7 верстъ, считая отъ Амурской ул. и перевоза черезъ р. Зею.</p>	<p>Распоряженіемъ Управленія былъ углубленъ землечерпательными работами въ 1907 г. На островѣ построена казарма Т-ва Амурскаго пароходства, а главныя ремонтныя мастерскія Т-ва помѣщаются ниже по р. Зеѣ въ 5 верстахъ, у устья р. Чигири. Суда отъ ледохода ничѣмъ не защищены.</p>
<b>Р ѣ к а У С С У Р И.</b>			
1	<p>Мѣста зимовокъ около г. Хабаровска. <b>Блаженный затонъ.</b> Амурскаго О-ва пароходства и торговли въ лѣвой Уссурийской протоцѣ, которая часто заносится въ нижнемъ концѣ. Берега не высоки и въ большую воду должны затопляться.</p>	<p>8 верстъ выше Хабаровска по Усури.</p>	<p>Въ верхнемъ концѣ протоки подъ правымъ берегомъ забиты подъ косымъ угломъ два ряда свай. На островѣ построены казармы и механическія мастерскія. Въ навигацію 1906 и 1907 гг. распоряженіемъ Управленія затонъ былъ углубленъ землечерпаніемъ и заходъ къ протоку спрямленъ.</p>



№ по порядку.	Краткое описание мѣстъ зимовокъ судовъ.	Разстоянія отъ главнѣйшихъ населенныхъ пунктовъ.	Свѣдѣнія объ имѣющихся устройствахъ.
2	<p><b>Затонъ на второй Уссурийской протокъ.</b></p> <p>Товарищества Амурскаго пароходства, на лѣвой сторонѣ. Затонъ узкій и неглубокій и съ затопляемыми берегами.</p>	<p>Почти противъ Хабаровска.</p>	<p>На островѣ и на берегу есть казармы и мастерскія.</p>
3	<p><b>Иманскій затонъ.</b></p> <p>Открытая зимовка на р. Имѣ въ 7 вер. отъ впаденія ея въ р. Усури. Суда становятся по обоимъ берегамъ около желѣзнодорожной пристани.</p>	<p>Выше г. Хабаровска 380 верстъ.</p>	

## Р ѣ к а С У Н Г А Р И.

- Въ Харбинѣ:**
- 1) ниже жел.-дор. моста у праваго берега;
  - 2) искусственный затонъ Восточно-Китайской жел. дор. у лѣваго берега;
  - 3) въ протокъ противъ мельницы Ковальскаго;
  - 4) " " " " Туркина.

# НАДЗОРЪ ЗА СУДОХОДСТВОМЪ.

## Управленіе водныхъ путей Амурскаго бассейна.

Дѣятельность этого правительственнаго учрежденія и его органа, судоходной инспекціи, на Амурскомъ бассейнѣ — очень обширна. Управленіе озабочивается: изслѣдованіемъ фарватеровъ рѣчныхъ путей; обстановкою знаками фарватера и мѣстъ находенія отдѣльныхъ банокъ и опасныхъ для судоходства камней; огражденіемъ утесовъ, находящихся у фарватеровъ, бревенчатыми пловучими бонами; извлеченіемъ камней, расчисткою фарватеровъ и входовъ въ затоны путемъ землечерпанія; осмотромъ судовъ ежегодно предъ навигаціей; наконецъ, несетъ службу рѣчной полиціи. Регистрація судовъ, проходящихъ грузовъ, регистрація происшествій съ судами и случайностей на судахъ (съ грузами, пассажирами) — организованы солидно. Въ Амурскомъ бассейнѣ ни одно судно не имѣетъ права выйти въ плаваніе безъ предварительнаго его осмотра предъ навигаціей, и ни одинъ пароходъ не будетъ допущенъ къ плаванію, если на немъ командиръ или машинистъ не имѣютъ установленнаго ценза.

Всѣ рѣчные пути Амурскаго бассейна въ административномъ отношеніи раздѣлены Управленіемъ водныхъ путей на 4 участка, въ которыхъ состоятъ 14 дистанцій. Подробное раздѣленіе на участки, а этихъ послѣднихъ на дистанціи, съ указаніемъ раіона участковъ и дистанцій, числа верстъ въ нихъ и мѣстъ жительства начальниковъ участковъ и начальниковъ дистанцій — указано въ спискахъ поверстныхъ разстояній (см. стр. 10, 11, 16, 17, 21—24, 47, 48, 54, 55, 59—61, 65 и 69).

Режимъ перекатовъ, какъ было сказано въ отдѣлѣ описанія рѣкъ, на большинствѣ рѣкъ здѣсь всегда одинаковъ; переносныя банки составляютъ исключеніе. Поэтому обстановка фарватеровъ здѣсь состоитъ въ перевальныхъ столбахъ, поставленныхъ у берега или надъ берегомъ, и въ створныхъ знакахъ, т. е. въ перевальныхъ столбахъ, стоя-

шихъ одинъ надъ другимъ (по высотѣ профиля берега), или одинъ сзади другого, при чемъ при перевалѣ фарватера судно надо ставить такъ, чтобы 2 столба, а ночью огни, сливались въ одинъ (слѣдовательно, ходъ фарватера въ этомъ мѣстѣ опасенъ, уклоненія не допустимы). Бакены ставятся у утесовъ, на отдѣльныхъ камняхъ, или на каменныхъ и переносныхъ банкахъ. Ночью эти знаки освѣщаются по правому берегу красными огнями, по лѣвому—бѣлыми, соотвѣтственно окраски столбовъ.

Фарватеры обставленные знаками, но не освѣщающіеся ночью, указаны, въ описаніи рѣкъ.

Кромѣ перечисленныхъ знаковъ, по берегамъ рѣкъ у болѣе трудно проходимыхъ перекатовъ имѣются судоходные посты, на которыхъ устанавливаются, въ 100 саженьяхъ отъ начала и конца переката, двѣ сигнальныхъ мачты; на нихъ вывѣшиваются условные сигналы, обозначающіе наименьшую высоту воды на перекатахъ; ночью на этихъ же мачтахъ вывѣшиваются синіе огни для указанія начала и конца переката. Въ кривунахъ рѣкъ имѣются пропускные посты, на которыхъ поставлены сигнальныя мачты съ условными знаками, показывающими: должно-ли идущее судно продолжать путь и проходить кривунъ, или же остановиться и дать пройти вошедшему ранѣе въ кривунъ другому судну (см. ниже вѣдомости „водомѣрныхъ“, „судоходныхъ и пропускныхъ“ постовъ).

Въ отношеніи соблюденій порядка и обычныхъ условій, при прохожденіи судами рѣчныхъ путей Амурскаго бассейна приняты тѣ же правила плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ, какъ и въ Европейской Россіи.

На 1-е августа 1908 г. Управление водными путями Амурскаго бассейна имѣло въ распоряженіи собственную флотилію, состоящую изъ 17 рѣчныхъ пароходовъ службы судоходнаго и технического отдѣловъ:

Пароходовъ 2-колесныхъ . . . . .	7
„ заднеколесныхъ . . . . .	3
„ турбинныхъ . . . . .	3
„ керосино-моторныхъ . . . . .	3
„ винтовыхъ . . . . .	1

съ 3225-ю индикаторными силами, располагающихъ водоотливными средствами: въ 1 часъ работы—874.950 ведеръ, и

пожарными: въ 1 часъ работы—355.330 ведеръ. Кромѣ того Управление водныхъ путей имѣеть 3 камнеподъемницы и 5 землечерпательныхъ снарядовъ. Помимо вышперечисленныхъ пароходовъ Управленіемъ принято съ завода въ Цинтао винтовой полуморской пароходъ „Владивостокъ“ для службы въ Амурскомъ лиманѣ. Съ прибытіемъ этого парохода въ Николаевскъ, Управление будетъ имѣть возможность приступить къ работамъ по регуляціи выходныхъ фарватеровъ лимана, главнымъ образомъ на барѣ сѣвернаго фарватера.

Интересныя свѣдѣнія по этому поводу даетъ отчетъ Управленія водныхъ путей за 1907.

„Въ 1907 году Амурское водное управленіе,—говорится въ отчетѣ,—должно было войти въ подлежащія сношенія съ областной администраціей по поводу неблагонадежнаго состоянія пристаней на Николаевской гавани, и вопросъ этотъ получилъ уже надлежащее движеніе въ благопріятномъ смыслѣ. По существу же все дѣло остается въ прежнемъ безпризорномъ состояніи до тѣхъ поръ, пока какое-нибудь несчастье, вродѣ пожара въ гавани или сильнаго шторма на рейдѣ и т. п., не повлечетъ за собой большой аварии и печальныхъ послѣдствій, размѣры которыхъ предусмотрѣть трудно. Не нужно забывать, что Николаевскъ—единственный морской портъ Пріамурья и что онъ открытъ для плаванія только 4½ мѣсяца въ году. Результаты закрытія его или опаздыванія грузовъ изъ Николаевска хорошо знакомы Амурскимъ жителямъ, которые буквально остаются безъ какой-нибудь части одѣянія, если таковыя почему-нибудь застряли въ Николаевскѣ, какъ это случилось однажды, когда Благовѣщенцы остались на всю зиму безъ калошъ по причинѣ таможенныхъ формальностей.

Въ настоящее время возбужденъ вопросъ въ подлежащихъ сферахъ объ учрежденіи въ Николаевскѣ резиденціи отдѣльнаго губернатора. Остается пожелать, чтобы мѣра эта скорѣе была приведена въ исполненіе, такъ какъ помимо всякихъ другихъ выгодъ такого измѣненія въ административномъ устройствѣ Дальняго Востока, она непременно послужитъ къ скорѣйшему разрѣшенію многихъ вопросовъ, насущно связанныхъ съ нуждами города, равно торговли и судоходства всего Амурскаго бассейна“.

Въ томъ же отчетѣ приводится планъ работъ въ 1907 году по улучшенію судоходныхъ условій бассейна:

„...Общій планъ землечерпательныхъ работъ по бассейну былъ слѣдующій. Въ виду полной, практически доказанной, невозможности бороться съ мелководьемъ по р. Шилкѣ на ея 106 перекатахъ, отъ Стрѣтенска до Покровки, было рѣшено оставить эти работы, тѣмъ болѣе что постройка Амурской жел. дороги должна въ ближайшемъ будущемъ въ корнѣ рѣшить вопросъ объ исключеніи этой рѣки, какъ звена транзитнаго пути. Поэтому землечерпаніе было обращено на Верхній Амуръ, на самую трудную его часть—систему Свербѣевскихъ перекатовъ, являющихся въ настоящее время наиболѣе затруднительнымъ препятствіемъ для судоходства. На эти перекаты и были поставлены 2 снаряда, которые проработали тамъ всю навигацію съ перерывомъ во время лѣтняго мелководья, когда нельзя было отводить глубоководящихъ шаландъ съ грунтомъ. Это мелководье, а затѣмъ половодье къ осени, еще разъ подтвердили, что всѣ механическіе снаряды, присланные изъ Европы для Амура, мало удовлетворяютъ мѣстнымъ условіямъ: работа опять остановилась, такъ какъ при большой водѣ снаряды не хватили черпаковыми рамами до грунта. На р. Амурѣ, въ Благовѣщенскѣ, все лѣто работалъ снарядъ для улучшенія возможности приставанія коммерческихъ судовъ: онъ подрѣзалъ банку, заграждавшую пристань, и одновременно долженъ былъ поднимать вычерпываемымъ грунтомъ причальную линію. Снарядъ работалъ болѣе или менѣе исправно, но общая организація дѣла была не выдержана. Городское самоуправленіе обѣщало закрѣпить результатъ землечерпанія, прозводившагося по просьбѣ города и съ исключительной цѣлью улучшенія городской пристани, чтобы этимъ возвысить доходъ города. Когда же дѣло дошло до фактической помощи работамъ: постановки плетней, разгребанія грунта, выработываемаго снарядомъ, и т. п.—то ничего этого сдѣлано не было! Снарядъ работалъ одинъ, убирая грунтъ шаландами и вываливая его въ виду города подъ китайскимъ берегомъ въ то самое время, когда въ Благовѣщенскѣ жалуются, что на 30 верстѣ вокругъ негдѣ взять гальки, чтобы не разрушить чьего-либо владѣнія. Очевидно, что такое небрежное отношеніе городского самоуправления къ давае-

мымъ имъ въ помощь техническимъ средствамъ Управленія, должно охладить усилія Управленія—вести впредь какое-либо дѣло съ городомъ безъ формальнаго упроченія обязательствъ, чтобы работа снарядовъ была болѣе полезна“.

Въ заключеніе настоящаго отдѣла остается только сказать объ извѣщеніяхъ о судоходномъ состояніи путей. Весьма обстоятельныя и позднѣйшія свѣдѣнія по этому вопросу имѣются въ вышедшемъ въ началѣ текущаго года отчетѣ Управленія водныхъ путей за 1908 годъ.

...Оповѣщенія судоходцевъ и другихъ заинтересованныхъ лицъ о состояніи водныхъ путей производились въ 1908 г., какъ и раньше, вывѣшиваніемъ этихъ свѣдѣній въ особыхъ щитахъ-кіоскахъ, устроенныхъ на берегу по всѣмъ значительнымъ пристанямъ, печатаніемъ свѣдѣній въ мѣстныхъ газетахъ, а въ Благовѣщенскѣ распространеніемъ ихъ также въ видѣ изготовленныхъ на мимеографѣ бюллетеней. Последніе выходили, обычно, три раза въ недѣлю, но при наступленіи мелководья, въ осеннее мелководье и въ другіе наиболѣе интересные періоды навигации, выпускались ежедневно. При этомъ Амурскимъ воднымъ Управленіемъ были приняты всѣ посильныя мѣры къ тому, чтобы свѣдѣнія обнимали именно весь бассейнъ. Съ другой стороны, Управленіе не ограничивалось телеграфированіемъ бюллетеней только по пристанямъ, лежащимъ въ районѣ его вѣдѣнія, но всѣ свѣдѣнія немедленно отправлялись также въ Управленіе Забайкальской ж. д. въ Иркутскъ и начальникамъ Иркутской, Читинской и Карымской желѣзнодорожныхъ станцій.

Однако, срочная доставка свѣдѣній по бассейну затрудняется малымъ распространеніемъ телеграфныхъ линій и станцій. Въ этомъ отношеніи въ печальномъ состояніи находится даже такая оживленная вѣтвь Амура, какъ р. Зея. Отсутствіе телеграфной линіи вдоль этой рѣки между Благовѣщенскомъ и Зеей-Пристанью ставитъ судоходство въ тяжелыя условія, не давая возможности полностью использовать и безъ того короткій навигаціонный періодъ, лишая суда своевременной помощи въ случаѣ аварій и т. д. вмѣстѣ съ тѣмъ и надлежащая организація судоходной и технической службы на Зеѣ встрѣчаетъ большія помѣхи въ отсутствіи берегового телеграфа“.

## Списокъ водомѣрныхъ постовъ на Амурскомъ бассейнѣ.

Составлено по свѣдѣнiямъ Управленiя водныхъ путей Амурскаго бассейна.

№ по порядку.	Названiя.	Мѣстоположенiе.
<b>Р. Ингода.</b>		
1	Ингодинскiй . . . . .	На лѣвомъ берегу р. Ингоды въ 7 вер. ниже Китайскаго разъѣзда Забайкальской ж. д.
<b>Р. Ононъ.</b>		
2	Ононскiй . . . . .	На лѣв. берегу р. Онона у ж.-д. станци Оловянной.
<b>Р. Нерча.</b>		
3	Нерчинскiй . . . . .	На лѣв. берегу р. Нерчи, въ 11 в. отъ устья, въ г. Нерчинскѣ.
<b>Р. Шилка.</b>		
4	Стрѣтенскiй . . . . .	На правомъ берегу р. Шилки въ ст. Стрѣтенскѣ.
5	Горбиченскiй . . . . .	На лѣвомъ берегу въ пос. Горбицѣ.
<b>Р. Аргунь.</b>		
6	Ново-Цурухайтуевскiй . . . . .	На лѣвомъ берегу р. Аргуни въ ст. Цурухайтуевской.
7	Олочинскiй . . . . .	На лѣв. берегу въ ст. Олочинской.
8	Усть-Уровскiй . . . . .	" " " " Усть-Уровской.
<b>Р. Амуръ.</b>		
9	Покровскiй . . . . .	На лѣвомъ бер. р. Амура въ пос. Покровскомъ.
10	Албазинскiй . . . . .	На лѣв. берегу въ ст. Албазинѣ.
11	Черняевскiй . . . . .	" " " " Черняевой.
12	Кольцовскiй . . . . .	" " " " въ 3 вер. выше выс. Кольцовскаго.
13	Кумарскiй . . . . .	На лѣв. берегу въ ст. Кумарской.
14	Благовѣщенскiй . . . . .	" " " " р. Амура въ г. Благовѣщенскѣ.
15	Поярковскiй . . . . .	На лѣв. берегу въ ст. Поярковой.
16	Иннокентiевскiй . . . . .	" " " " Иннокентiевской.

№ по порядку.	Названія.	Мѣстоположеніе.
17	Екатерино-Никольскій . . . . .	На лѣвомъ берегу р. Екатерино - Никольской.
18	Михайло-Семеновскій . . . . .	На лѣв. " " Михайло-Семеновской.
19	Хабаровскій . . . . .	Въ гор. Хабаровскѣ, на прав. бер. р. Уссури, противъ ея устья.
20	Маріинскій . . . . .	На прав. берегу въ с. Маріинско-Успенскомъ.
21	Николаевскій . . . . .	На лѣв. " " бухтѣ г. Николаевска.
<b>Р. Зей.</b>		
22	Зейскій . . . . .	На правомъ берегу въ г. Зей-Пристань.
23	Мазановскій . . . . .	" лѣв. бер. въ с. Мазановомъ (д. Ново-Благовѣщенская).
24	Биршертовскій . . . . .	На прав. бер. Зей, въ 45 в. выше Благовѣщенска, у заимки Биршерта.
25	Астрахановскій . . . . .	На прав. бер. въ дер. Астрахановкѣ.
<b>Р. Уссури.</b>		
26	Графскій . . . . .	На правомъ берегу пос. Графскомъ.
27	Козловскій . . . . .	" " " " ст. Козловской.



## АВАРИИ.

Преобладающими причинами поврежденій судовъ на р. р. Амурскаго бассейна являются: или посадка судна на каменистую банку, или столкновение съ подводнымъ камнемъ, съ причиненіемъ корпусу судна проломовъ. Это обстоятельство еще разъ опредѣляетъ характеристику мѣстныхъ рѣкъ, какъ горныхъ, съ каменистымъ русломъ.

Случаи столкновений судовъ съ другими—рѣдки; случаи потопленія судна безъ надежды на спасеніе, на глубокомъ фарватерѣ—еще рѣже; случаи пожаровъ на судахъ имѣли мѣсто. Къ числу исключительно мѣстнаго характера случайностей съ судами относится обсыханіе на мѣстѣ: остановившееся для нагрузки дровъ судно остается, примѣрно черезъ 1 часъ послѣ остановки, на мелкомъ мѣстѣ и не можетъ сдвинуться съ мели своими средствами, а продолжающаяся убыль воды исключаетъ возможность сойти съ мели даже при помощи другого парохода, впредь до паводка.

Ниже приводится статистика аварийъ со всякаго рода судами, кромѣ сплавныхъ, т. е., торговыхъ баркасовъ и плотовъ, за 10 лѣтъ (съ 1898 по 1907 г.г.), при чемъ не приняты во вниманіе только случаи несчастій отъ военныхъ дѣйствій (въ 1900 г.) и потеря судами якорей. Послѣднія случайности, какъ это слѣдуетъ изъ регистраціи аварийъ судоходной инспекціи, бываютъ очень часто.

Мѣропріятія при поврежденіяхъ судовъ здѣсь принимаются слѣдующія.

Наскочивъ на камень или пройдя по каменистой банкѣ, судно обычно получаетъ нѣсколько пробоинъ, чрезъ которыя вода вливается въ интрьомъ въ большомъ количествѣ.

Если въ подобнаго рода случаѣ судно окажется на глубокомъ мѣстѣ, то командиръ старается выброситься съ судномъ на мелкое мѣсто. Здѣсь откачивается вода изъ трюмовъ ручной помпой и донкой, затѣмъ подводится пластырь, вновь выкачиваются остатки воды и, наконецъ, задѣлываются пробоины изнутри корпуса.

Если же пробоины значительны, то на мѣстѣ аварии судовая команда устраиваетъ воздушный ящикъ (на Волгѣ „ларь“), который подводятъ подъ корпусъ судна въ мѣстѣ пробоинъ; изъ ящика выкачивается вода, а затѣмъ производятся исправленія поврежденныхъ мѣстъ.



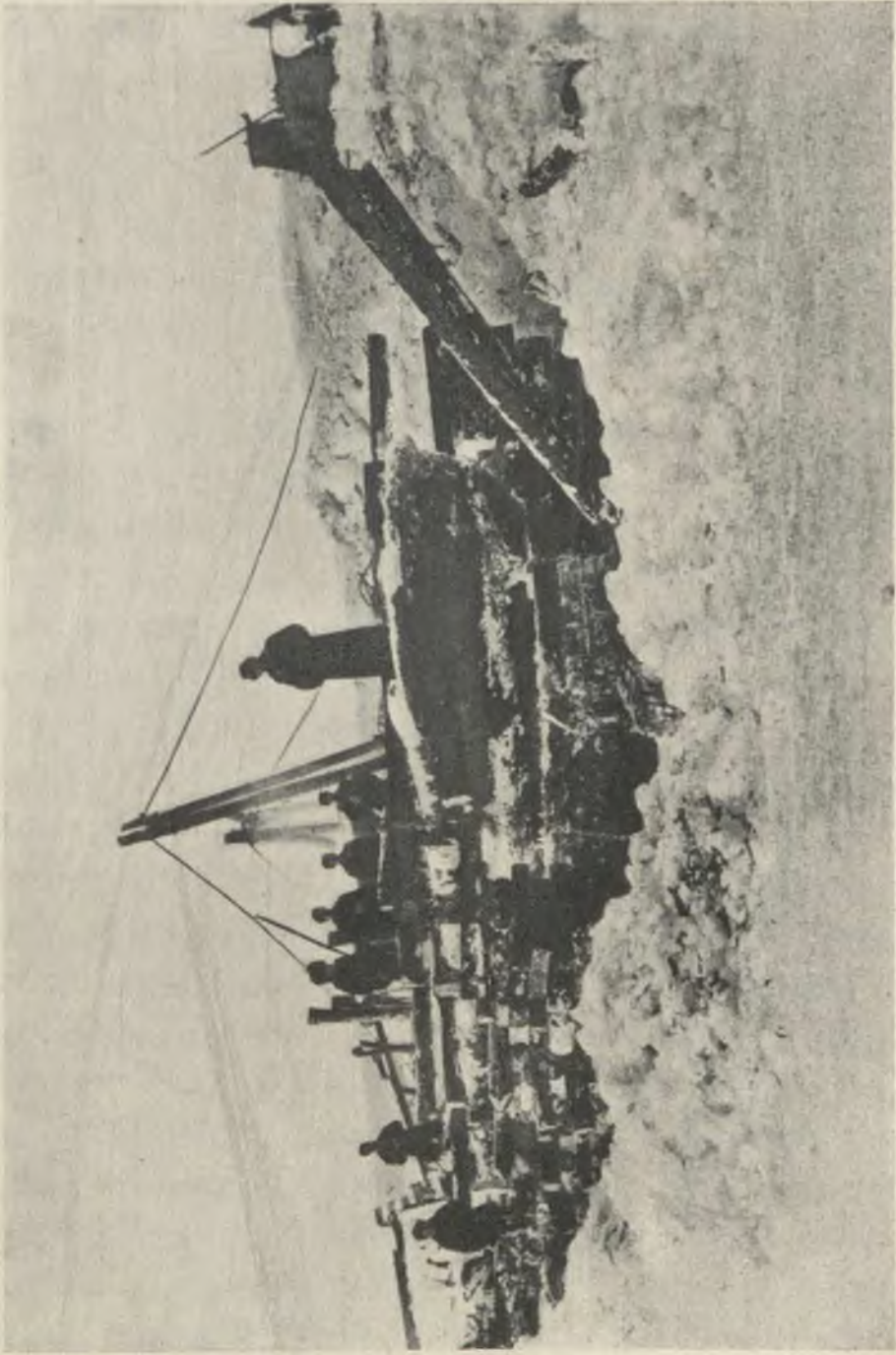
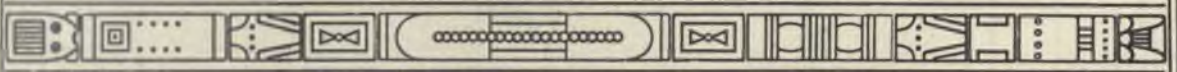


На каждомъ суднѣ имѣется инструментъ плотничный, слесарный (обычный при машинѣ) и необходимый, не исключая и цемента, матеріаль для задѣлки пробоинъ. Если судно затонуло на глубокомъ мѣстѣ, то его во время навигаціи не поднимають изъ воды; предпринимать по извлеченію судна работы, подобныя тѣмъ, которыя производятся на Волгѣ, здѣсь затруднительно и дорого: мѣста по берегамъ рѣкъ мало заселены, а потому рабочихъ приходится привозить изъ крупныхъ пунктовъ на плесѣ, обыкновенно китайцевъ; аренда пароходовъ и баржей дорога, да и не всегда можно найти свободныя суда въ необходимый моментъ. Средства и приспособленія для подъемовъ (домкраты) здѣсь дороги, и объ арендѣ ихъ не можетъ быть и рѣчи. Подрядчиковъ-спеціалистовъ по подъему судовъ нѣтъ.

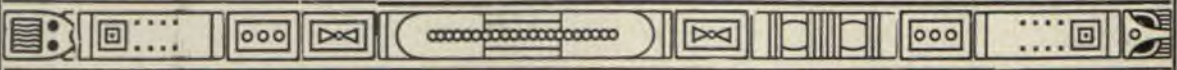
Для примѣра приведу стоимость судовладѣльцу принятыхъ мѣръ для подъема заднеколеснаго деревяннаго парохода „Ураль“ (размѣръ 150'  $\times$  34', грузоподъемность 12.000 пуд., корпусъ парохода построенъ въ 1900 году), затонушаго въ 1906 г. на р. Шилкѣ, въ 3 верстахъ выше Покровки. Пароходъ, пробившись о неизвѣстный камень или о твердый грунтъ, подтянулся къ берегу и затонулъ на глубинѣ 7 футъ. По задѣлкѣ течи, выгрузкѣ товаровъ, пароходъ былъ поднятъ на городки. Стоимость лѣса для городковъ обошлась въ 100 руб. Работа поденщиковъ, по подъему судна на городки (на 30 домкратовъ 30 поденщиковъ, по 1 руб.)—30 руб. Отливъ воды въ теченіе 14 дней, при участіи команды и поденщиковъ, — 700 руб.; итого 830 рублей. Слѣдуетъ замѣтить, что мѣсто аваріи—вблизи большой станицы, Покровки; слѣдовательно, поденщики обошлись дешевле и не было расхода на ихъ доставку.

Въ случаяхъ аварій, затонувшее на большой глубинѣ судно, по возможности, освобождаютъ отъ груза, снимають инвентарь и оставляють судно на мѣстѣ аваріи до зимы. Когда судно окажется во льду, то ледъ изъ-подъ него выкалываютъ, судно выставляютъ на городки и затѣмъ талыми оттаскиваютъ къ берегу, гдѣ и ставятъ его снова на городки для ремонта. Но въ большинствѣ случаевъ судно плаваетъ съ временной задѣлкой до конца навигаціи, и приступаютъ къ капитальному исправленію уже на зимовкѣ.

Для иллюстраціи послѣдняго интересно сообщить слу-



Выморозка парохода, затонувшего на большой глубинѣ.



чай, имѣвшій мѣсто въ 1900 г. съ однимъ изъ пароходовъ. 26 сентября пароходъ вышелъ почтовымъ рейсомъ изъ Благовѣщенска въ Стрѣтенскъ. Въ пути, 3 октября, пароходъ—вслѣдствіе мелководья и имѣя осадку на  $\frac{1}{4}$ ' болѣе наименьшей глубины переката—сѣлъ, разумѣется, на мель. Благодаря предшествующимъ аваріямъ, корпусъ (железный) парохода къ этому времени оказывался въ такомъ видѣ: правая сторона днища имѣла полученную въ іюнѣ пробоину, во всю длину корпуса, залитую 700 пудами цемента, не считая вѣса прибавленнаго въ цементѣ песку. Предъ послѣдней аваріей были посадки парохода на мель въ 4 отдѣльныхъ случаяхъ на каменистыхъ перекатахъ, такъ что корпусъ былъ настолько растрепанъ, что едва успѣвали отливать воду. Послѣднюю, 3-го октября, посадку парохода на мель правымъ бортомъ надо считать весьма благопріятною, такъ какъ пробоина пришлась плотно къ галькѣ, а подъ ударами и напоромъ льда была здоровая часть корпуса. Напоръ струи былъ настолько силенъ, что подъ кормою парохода сметена съ переката вся наносная галька до материковой—около 8 фут. глубины,—а правая носовая часть, отъ форштевня до колесъ, почти насухо замѣтена галькой (по акту командира).

Подобнаго рода явленіе имѣло мѣсто у крупной фирмы Амурскаго О-ва п-ва и объясняется, главнымъ образомъ, недостаточностью судовъ, которыми можно было-бы замѣнить аварійныя, а также и въ виду затруднительности (продолжительности времени) ремонта аварійныхъ судовъ. Въ томъ же 1900 году деревянный заднеколесный пароходъ Лукина, въ теченіе 21—25 августа, имѣлъ на Шилкѣ 4 аваріи: 1) на Чачинскомъ плесѣ столкнулся съ камнемъ и получилъ течь; по задѣлкѣ течи въ то же число отправился въ путь; 2) на Улегиченскомъ перекаѣ столкнулся съ отмелью, но снялся своими средствами безъ поврежденій; 3) 23 августа, ниже ст. Лужанки, не выслушавъ руля, сталъ на мель; снялся своими средствами безъ поврежденій; 4) 25 августа, на Икшинскомъ перекаѣ, не успѣлъ вывернуться на фарватеръ и тоже сталъ на мель. Разумѣется, три послѣднихъ аваріи, хотя и обошлись безъ видимыхъ поврежденій для парохода, но, вѣроятно, не остались безъ ущерба для такелажа и снастей.

## ГРУЗОБОРОТЬ.

Грузооборотъ на рр. Амурскаго бассейна за послѣдніе годы (1901 — 1907) имѣлъ рѣзкое колебаніе. Объясняется это, главнымъ образомъ, потрясеніями, дважды постигшими Край: во время боксерскаго возстанія и въ русско-японскую кампанію. Кромѣ указанныхъ обстоятельствъ, на грузооборотъ вліяетъ здѣсь вообще крайне неустойчивое положеніе коммерціи, вслѣдствіе отсутствія обезпеченія путей сообщенія.

Весьма интересныя и самыя позднѣйшія свѣдѣнія по поводу грузооборота представляетъ отчетъ Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна за 1908 годъ.

„Теперь все болѣе и болѣе выясняется,—говорится въ отчетѣ,—что прежнее положеніе вещей измѣнилось, и Сибирь, расположенная между коренной Россіей и государствами желтой расы, а въ особенности Пріамурскій край, получили гораздо большее значеніе для Россіи и болѣе широкое международное значеніе, нежели еще въ самомъ недавнемъ прошломъ. Это обстоятельство не можетъ не отразиться самымъ серьезнымъ образомъ на всей жизни Края, въ томъ числѣ и на Амурскомъ судоходствѣ и рѣчной торговлѣ.

Навигація 1908 года была уже третьей послѣ русско-японской войны, когда Пріамурье и весь Дальній Востокъ цѣлыхъ два года жили при совершенно ненормальныхъ условіяхъ. За эти три года непосредственные слѣды войны нѣсколько сгладились, и на Дальнемъ Востокѣ начинаютъ понемногу проявляться результаты перемѣнъ, происшедшихъ въ экономическихъ и иныхъ отношеніяхъ ближнихъ и дальнихъ государствъ восточной Азіи.

Грузооборотъ и движеніе пассажировъ на Амурскомъ бассейнѣ происходитъ пока попрежнему: почти исключительно воднымъ путемъ, и водныя перевозки продолжаютъ выражать собою внутреннюю экономическую жизнь Края и быть яркимъ выразителемъ сношеній его съ сосѣдями и метрополіей. Два цовыхъ фактора, которые несомнѣнно будутъ имѣть громаднѣйшее вліяніе на жизнь Края: начало постройки западнаго участка Амурской желѣзной дороги и закрытіе порто-франко — еще не могли замѣтнымъ образомъ отразиться на грузооборотѣ. Желѣзнодорожные грузы

начали возить только въ одномъ концѣ бассейна и въ небольшомъ количествѣ, а закрытіе портофранко рѣшено уже послѣ конца навигаціи.

Приводимый грузооборотъ разсматривается по главнымъ семи пристанямъ, которыхъ на бассейнѣ всего семь: Стрѣтенскъ, Благовѣщенскъ, Зeya-Пристань, Харбинъ, Хабаровскъ, Иманъ и Николаевскъ; пристани эти вполнѣ опредѣленно характеризуютъ прилегающіе и тяготящіе къ нимъ раіоны Пріамурья и вообще Дальняго Востока.

**Стрѣтенская пристань** продолжаетъ быть соединительнымъ звеномъ между концомъ Великаго Сибирскаго пути и началомъ воднаго пути по Амурской магистрالی. Движеніе судовъ въ Стрѣтенскѣ за послѣдніе три года выражается такими цифрами:

Въ 1906 году	пришло	снизу	238	пароходовъ	и	151	баржа
" 1907 "	"	"	180	"	"	151	"
" 1908 "	"	"	326	"	"	186	баржей.

Валовой грузооборотъ на Стрѣтенской пристани и движеніе пассажировъ были за это время:

Въ 1906 году	2233	тыс. пуд. груза	и	25	тыс. пассажировъ
" 1907 "	1690	" " " "	"	35 <sup>1/2</sup>	" "
" 1908 "	3248	" " " "	"	41 <sup>1/4</sup>	" "

Такое бросающееся въ глаза увеличеніе грузооборота далъ главнымъ образомъ желѣзнодорожный грузъ, который, какъ временнаго характера, конечно, нужно указать особо: его было немного болѣе милліона пудовъ и онъ состоялъ изъ предметовъ и припасовъ, необходимыхъ для постройки и оборудованія подъѣздной вѣтки отъ магистрالی къ рѣкѣ Шилкѣ, ниже почтовой станціи Часовой, въ 240 вер. отъ Стрѣтенска.

Разсматривая поштатейно движеніе грузовъ, необходимо отмѣтить слѣдующія измѣненія противъ предѣдущаго года. Замѣтное увеличеніе привоза снизу дали, въ тысячахъ пудовъ: чай (239), мука (188) и рыба соленая (127); остальные предметы не дали замѣтныхъ перемѣнъ. Увеличилась отправка внизъ овса (121). Привозъ снизу уменьшился всего лишь по семи статьямъ на незначительную цифру (40 т. пудовъ), что, разумѣется, не имѣетъ никакого замѣтнаго значенія въ грузооборотѣ и потребленіи товаровъ Краемъ. От-



правка внизъ уменьшилась по статьямъ: экипажи (45), товаръ мануфактурный (44), рогатый скотъ (35), товаръ скобяной (20), желѣзо, мѣдь, сталь и земледѣльческія орудія (20). Заслуживаетъ вниманія замѣтный ростъ пассажирскаго движенія, которое съ 1906 г. увеличилось на 60<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Благовѣщенская пристань на Амурѣ сохраняетъ свое первое мѣсто на бассейнѣ, какъ главнаго узлового пункта и центра наиболѣе густо населеннаго земледѣльческаго раіона.

Движеніе судовъ за послѣдніе три года было:

Въ 1906 г.	прибыло снизу и сверху	435	пароход.	и	424	баржи
" 1907 "	" " " " "	437	"	"	426	"
" 1908 "	" " " " "	504	"	"	407	"

Соотвѣтственный грузооборотъ за то-же время былъ:

Въ 1906 г.	9627	тысячъ пудовъ	и	61 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	тысяча	пассажировъ
" 1907 "	8732	"	"	75	"	"
" 1908 "	10745	"	"	87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"	"

Для болѣе подробнаго выясненія грузооборота обратимся къ постатейному разсмотрѣнію увеличенія и уменьшенія привоза и вывоза грузовъ. Привозъ, главнымъ образомъ, увеличился снизу, а именно (въ тысячахъ пудовъ): зерновой хлѣбъ (917), мука (376), чай (207), товаръ китайскій (133), крупа (98) и керосинъ (77). Сверху значительно увеличился только привозъ овса (170); а перемѣны ввоза остальныхъ предметовъ не заслуживаютъ особаго упоминанія. Увеличеніе привоза зернового хлѣба, муки и крупы заслуживаетъ особаго вниманія, какъ факторъ особенной важности. Всѣ эти продукты везутъ къ намъ изъ Манчжуріи и Харбина — по р. Сунгари. Нужда въ этихъ продуктахъ первостепенной важности показываетъ, что мы не только не въ состояніи пока удовлетворить своимъ земледѣліемъ собственнымъ потребностямъ, но и находимся въ прямой экономической зависимости отъ земледѣльцевъ сѣверной Манчжуріи. Уменьшеніе привоза въ Благовѣщенскъ сверху и снизу по двадцати статьямъ въ общей сложности составляетъ до одного милліона пудовъ, изъ каковой цифры нужно указать на уменьшеніе привоза слѣдующихъ предметовъ — снизу: желѣза, мѣди, чугуна и пр. (949), рыбы соленой (125), соли (98), сахару (92), товара мануфактурнаго (82), товара скобянаго (36); привозъ остальныхъ предметовъ

снизу уменьшился незначительно. Привозъ сверху даетъ уменьшеніе по статьямъ: экипажи и повозки (44), мѣдь, желѣзо, чугуны (40), лошади и рогатый скотъ (39), мануфактура (36), скобяной товаръ (13). Это уменьшеніе привоза товаровъ отнюдь не слѣдуетъ еще принимать пока за уменьшеніе покупательной способности у населенія. Привозъ товаровъ уменьшился, во-первыхъ, потому, что вообще большинство фирмъ въ Приамурѣ съ избыткомъ *затоварились*, т. е., пользуясь порто-франко, постарались запасти возможно большимъ количествомъ товаровъ и потому не особенно нуждаются пока въ возобновленіи и пополненіи своихъ складовъ; во-вторыхъ, уменьшеніе по нѣкоторымъ статьямъ (рогатый скотъ, экипажи и повозки) послѣдовало прямо вслѣдствіе сокращенія прибытія переселенцевъ въ Край.

Увеличеніе отправленія съ Благовѣщенской на Амуръ пристани дали слѣдующіе предметы — вверхъ, въ тысячахъ пудовъ: мука (470), чай (191), рыба (62), мануфактурно-бакалейный и скобяной товаръ (60), китайскій товаръ (41). Отправленіе внизъ уменьшилось незначительно, главнымъ образомъ хлѣбные продукты и овесъ (180); прочія измѣненія отправленія не заслуживаютъ особаго перечисленія. Движеніе пассажировъ черезъ Благовѣщенскій узелъ продолжаетъ расти съ 1906 г., увеличившись свыше чѣмъ на 40%.

Благовѣщенская пристань на р. Зеѣ за послѣдніе три года имѣла движеніе судовъ:

Въ 1906 г.	отправлено	вверхъ	по Зеѣ	175	пароход.	и	47	барж.
„ 1907 „	„	„	„	200	„	„	74	„
„ 1908 „	„	„	„	278	„	„	70	„

На этихъ судахъ было увезено и привезено груза и пассажировъ:

Въ 1906 г.	1371	тысяча	пудовъ	груза	и	20	тыс.	пассажир.
„ 1907 „	1529	„	„	„	„	26,2	„	„
„ 1908 „	1602	„	„	„	„	30,7	„	„

Отправляемые по р. Зеѣ грузы и пассажиры раздѣляются на двѣ категоріи: они или идутъ въ верховья Зеи — на верхніе прииски, и часть даже попадаетъ на систему р. Лены на Алданъ; или грузъ и люди распредѣляются по Зазейскому району и идутъ на Селемджу и прииски ея района. Между впаденіемъ Селемджи въ верхней границѣ

хлѣбороднаго района и г. Зеей-Пристанью на протяженіи 350 верстъ никакого почти потребленія грузовъ нѣтъ, такъ какъ нѣтъ населенія.

Въ 1907 г. вывезено вверхъ по Зеѣ:

груза 1235 т. п., пассажировъ 16,0 т. чел.

Изъ нихъ прибыли на Зею-Пристань:

груза 969 т. п., пассажировъ 8,9 т. чел.

Осталось по дорогѣ 266 т. п., „ 7,1 т. чел.

Въ 1908 г. эти же цифры были:

груза 1184 т. п. „ 16,5 т. чел.

„ 762 „ „ 8,4 „ „

Осталось по дорогѣ 422 т. п. „ 8,1 т. чел.

Такимъ образомъ видно, что пріиски Верхней Зеи получили оба года одно и то-же количество груза и людей, а потребленіе груза и движеніе людей по Нижней Зеѣ, на которой населеніе увеличивается притокомъ переселенцевъ — усилилось. Постатейно уменьшилась отправка изъ Благовѣщенска вверхъ овса для пріисковъ (201 т. пудовъ) и увеличилась: муки и крупы (121), бакалейнаго, скобяного и китайскаго товаровъ (51), спирта, овощей, керосина, чугуна, желѣза и пр. (17). Эти цифры тоже подтверждаютъ сказанное выше: количество пріисковыхъ товаровъ нѣсколько уменьшилось, а продуктовъ для населенія — нѣсколько увеличилось. Число передвинувшихся пассажировъ въ 1908 г. по Зеѣ возросло на 50% противъ 1906 года.

Хабаровская пристань за послѣдніе три года имѣла слѣдующее число судовъ въ приходѣ:

Въ 1906 г. прибыло сверху и снизу 399 пароход. и 539 барж.

„ 1907 „ „ „ „ 348 „ „ 424 „

„ 1908 „ „ „ „ „ 378 „ „ 402 „

Соотвѣтствующій по годамъ валовой грузооборотъ и движеніе пассажировъ были:

Въ 1906 г. 5505 тысячъ пудовъ груза и 49 тыс. пассажировъ.

„ 1907 „ 4493 „ „ „ „ 49 „ „

„ 1908 „ 5558 „ „ „ „ 53,7 „ „

Такимъ образомъ, по общимъ цифрамъ, Хабаровская пристань работала въ одинаковомъ направленіи, какъ и разсмотрѣнныя выше пристани бассейна, а именно — болѣе

усиленно, нежели въ 1907 году. Обращаясь къ постатейному разсмотрѣнію, видимъ, что въ Хабаровскѣ увеличился, главнымъ образомъ, привозъ сверху пищевыхъ и продовольственныхъ продуктовъ, а именно (въ тысячахъ пудовъ): мука (704), крупа (163), овесъ (120), лошади, рогатый скотъ, бараны и свиньи (87), китайскій товаръ (77), мануфактурный, бакалейный и скобяной товаръ (29) и овощи (40).

Товары эти были въ большинствѣ вывезены изъ Манчжуріи (Харбина) по р. Сунгари, что еще разъ подтверждаетъ явленіе, замѣченное уже на Благовѣщенской пристани. Приамурскій край на всемъ своемъ протяженіи, отъ наиболѣе населеннаго центра у Благовѣщенска и до Хабаровска, связаннаго рельсовыми и морскими путями, все-таки экономически не только тяготѣетъ, но прямо зависитъ и связанъ съ Манчжуріей.

Заслуживаетъ вниманія уменьшеніе привоза въ Хабаровскъ съ моря изъ Николаевска желѣза, мѣди, чугуна, желѣзныхъ орудій и пр. (на 156 тыс. пуд.), мануфактурнаго, бакалейнаго и скобянаго товара (66).

Измѣненія въ отправкахъ изъ Хабаровска не очень значительны и особаго упоминанія не заслуживаютъ, такъ какъ Хабаровскъ самъ ничего почти не производитъ и не является центромъ какого-либо производительнаго района. До сихъ поръ онъ былъ лишь распредѣлительнымъ и транзитнымъ пунктомъ и такимъ пока остается и въ настоящее время; поэтому всѣ собственныя отправки изъ Хабаровска носили болѣе или менѣе случайный характеръ и на нихъ особаго вниманія обращать нельзя. Слѣдуетъ все-таки отмѣтить увеличеніе отправки вверхъ, въ тысячахъ пуд.: земледѣльческихъ орудій (50), бакалейныхъ (55) и китайскихъ товаровъ (33).

Нужно имѣть въ виду, что въ разсматриваемыя цифры грузового движенія Хабаровска не включены цифры пригородныхъ перевозокъ сѣна, овощей, дровъ, камня и песку и т. п. матеріаловъ, составляющихъ исключительно потребность города и потому не имѣющихъ прямого отношенія до торговаго грузооборота и транзита бассейна. Всѣ эти перевозки производятся на китайскихъ джонкахъ и корейскихъ халкахъ, движущихся сплавомъ или при помощи парусовъ и шестовъ, или бечевой, которую тянутъ по берегу судорабочіе этой джонки или халки.

**Иманская пристань** продолжаетъ пребывать въ прежнемъ положеніи полнаго неустройства. Поэтому, несмотря на ростъ населенія поселка Иманъ и усиленное заселеніе прилегающаго къ нему района, водныя сообщенія черезъ эту пристань совершенно не усиливаются. За послѣдніе три года грузооборотъ Иманской пристани выражается слѣдующими цифрами:

Отправлено водою съ Имана внизъ въ 1906 г.	189 тыс. пуд.
„ „ „ „ „ „ 1907 „	182 „ „
„ „ „ „ „ „ 1908 „	222 „ „

Число пассажировъ, выѣхавшихъ съ Иманской пристани, было въ 1907 г. 158 человекъ, а въ 1908 г.— 708 человекъ. Въ общемъ цифры этого грузооборота и движенія пассажировъ на Иманской пристани настолько малы, что ихъ нельзя признать удовлетворительными.

**Харбинь.** Свѣдѣнія о грузооборотѣ Харбина заключаютъ въ себѣ данныя о грузахъ прямого сообщенія: или прибывшихъ на Амуръ изъ Харбина, или вывозимыхъ по Сунгари прямо на Амуръ, при чемъ эти свѣдѣнія составлены по записямъ грузовъ на Амурѣ, такъ какъ министерскаго судоходнаго надзора на р. Сунгари не имѣется. Цифры этого грузооборота очень важны и интересны, такъ какъ подтверждаютъ высказанныя уже выше соображенія о соотношеніи между собою торговли и судоходства районовъ Амурскаго и Сунгарійскаго.

Движеніе судовъ на Харбинской пристани, кромѣ судовъ мѣстной торговли и обслуживанія города и желѣзной дороги, выразилось слѣдующими цифрами:

Въ 1906 г. пришло снизу пароход. и барж.	212,	ушло внизъ	217
„ 1907 „ „ „ „ „	298,	„ „	264
„ 1908 „ „ „ „ „	438,	„ „	438

Грузооборотъ и движеніе пассажировъ за это же время были, по годамъ (въ тыс. пудовъ и тыс. пассажировъ):

Въ 1906 году привез. снизу груза	1082	
„ 1907 „ „ „ „	136	
„ 1908 „ „ „ „	70	
Въ 1906 году вывезено внизъ	1562; пассажировъ	17,3
„ 1907 „ „ „	2267	12,0
„ 1908 „ „ „	4237	19,8

Пока была война, въ Харбинѣ везли: провизию, пиво, строительные матеріалы и всякіе товары, которые изъ залежей въ Благовѣщенскихъ магазинахъ оптовыхъ торговцевъ сплавляли въ армію. Послѣ войны ввозъ сразу упалъ до нуля, потому что 70 тыс. пудовъ можно смѣло счесть за нуль. Въ 1908 г., главнымъ образомъ, убавился ввозъ въ Харбинъ рыбы (68 т. пуд.); за то вывозъ изъ Харбина даетъ внушительныя цифры увеличенія, а именно (въ тысячахъ пудовъ): зерновой хлѣбъ (648), мука (768), крупа (243), рогатый скотъ, лошади, бараны и свиньи (123), китайскій товаръ (187). Общая цифра уменьшенія вывоза по всѣмъ остальнымъ статьямъ настолько незначительна (92), что ее можно совершенно пропустить.

Вышеприведенныя цифры даютъ возможность утвердительно полагать, что Примурскій край находится въ прямой экономической зависимости отъ Сѣверной Манчжуріи.

**Рѣчной портъ Николаевскъ на Амурѣ.** Движеніе рѣчныхъ судовъ, грузооборотъ и пассажирское движеніе въ Николаевскѣ за послѣдніе три года выражаются слѣдующими цифрами:

Въ 1906 г.	пришло	сверху	пароход.	187,	барж.	225,	всего	412
" 1907 "	"	"	"	161	"	178	"	339
" 1908 "	"	"	"	176	"	168	"	344

Соотвѣтствующій грузооборотъ въ тыс. пудовъ и движеніе пассажировъ были:

Въ 1906 г.	4223	тыс. пудовъ,	28,3	тысячи	пассажировъ.
" 1907 "	2900	"	33,2	"	"
" 1908 "	2933	"	38,6	"	"

Такимъ образомъ и здѣсь видно если не усиленіе движенія, то сохраненіе его въ прошлогодней цифрѣ, что совершенно соотвѣтствуетъ и общему направленію хода дѣлъ на всемъ бассейнѣ. Увеличеніе привоза сверху дали: зерно и мука (194), лѣсъ и известь (78); послѣдняя цифра, конечно, нѣсколько ослабляетъ общее значеніе грузооборота, такъ какъ строительные матеріалы имѣютъ совершенно особое статистическое значеніе. Увеличеніе вывоза вверхъ дали: транзитный чай (170), керосинъ (101), мука, крупа и зерно (137), рыба и мясо соленое (104), спиртъ (32).

Главное уменьшеніе вывоза вверхъ дали: чугуны, мѣдь

и земледѣльческія орудія (362), соль (165), бакалея и сахаръ (55), мануфактурный и скобяной товаръ (58). Уменьшеніе ввоза металловъ послѣдовало, главнымъ образомъ, потому, что въ нынѣшнемъ году на бассейнѣ не было ввезено рѣчныхъ судовъ въ разобранномъ видѣ, а въ 1907 году ихъ было 200 тыс. пудовъ. Такимъ образомъ уменьшеніе ввоза собственно металла не такъ ужъ значительно, какъ это можно подумать съ перваго раза.

Движеніе пассажировъ по рѣкѣ въ Николаевскѣ н/А., какъ и на всемъ бассейнѣ, дало въ означенномъ году значительный % прибавки. Можно утвердительно полагать, что это общее явленіе на бассейнѣ есть результатъ пробуждающейся и усиливающейся жизни и торговли Края.

**Морской портъ Николаевскъ на Амурѣ.** Разсмотрѣніе морского движенія судовъ и торговли черезъ Николаевскъ особенно интересно, такъ какъ онъ является главнымъ морскимъ портомъ Амурскаго бассейна. Доставка товаровъ Уссурийской желѣзной дорогой сравнительно невелика; всѣ они, несмотря на все неустройство Николаевского порта, на опасность плаванія по плохо обставленному Татарскому проливу и на мелководье лимана, неизмѣнно продолжаютъ направляться моремъ прямо въ Николаевскъ и только потому, слѣдуетъ добавить, что Николаевскъ является единственнымъ аванпортомъ Амурской артеріи. Для большей ясности картины движенія морскихъ судовъ на Николаевскъ и внѣшняго грузооборота приводимъ слѣдующіе цифры за послѣдніе годы:

Пришло морскихъ судовъ: •

въ 1906 г.	паровыхъ	79,	парусныхъ	23;	всего	102
„ 1907 „	„	91	„	38	„	129
„ 1908 „	„	87	„	58	„	145

Соотвѣтствующій привозъ грузовъ на этихъ судахъ въ тысячахъ пудовъ былъ:

Въ 1906 г.	русскаго груза	829,	иностранный	3763;	всего	4592
„ 1907 „	„	872	„	3013	„	3885
„ 1908 „	„	596	„	2420	„	3016

Вывозъ изъ Николаевского порта моремъ былъ по годамъ въ тысячахъ пудовъ:

Въ 1906 году . . . . .	763
„ 1907 „ . . . . .	1299
„ 1908 „ . . . . .	1435

Такимъ образомъ валовой грузооборотъ Николаевского морского порта за три послѣднихъ года выразился цифрами:

Въ 1906 году . . . . .	4592 + 763 = 5355	тыс. пудовъ.
„ 1907 „ . . . . .	3885 + 1299 = 5184	„ „
„ 1908 „ . . . . .	3016 + 1435 = 4451	„ „

или, иначе говоря, валовой грузооборотъ почти не измѣнился (нѣсколько уменьшился), вывозъ же изъ Николаевска не падаетъ; движеніе пассажировъ, увеличившееся въ 1907 г. противъ 1906 г., въ 1908 году уменьшилось въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ. Въ 1906 году, послѣ двухлѣтняго перерыва вслѣдствіе войны, былъ ввозъ 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мил. пуд., при чемъ одной соли было ввезено 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> мил. пуд., спирта и чая до 1 мил. пуд., а въ 1907 г., несмотря на усиленный ввозъ предыдущаго года, ввозъ упалъ только на 15<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

Слѣдующее обстоятельство, на которомъ нужно остановиться — это ввозъ русскихъ товаровъ въ 1907 г., который, несмотря на портофранко, увеличился противъ 1906 г., подтверждая этимъ справедливость заявленія сторонниковъ свободной торговли, что *русскіе товары, которые нужны для Края, не събьетъ никакая иностранная конкуренція*. Постатейно справедливость этого утвержденія еще болѣе видна изъ цифръ увеличенія въ 1907 г. ввоза, въ тысячахъ пудовъ: русской мануфактуры (40), бакалеи (140), скобяного товара (175) и галантереи (35). Одновременно съ этимъ уменьшился привозъ иностранной мануфактуры (38 т. п.) и муки (270 т. п.). Изъ другихъ предметовъ ввоза надо отмѣтить уменьшеніе ввоза въ 1907 г. чая на 320 т. п., послѣдовавшее вслѣдствіе усиленія перевозки его Восточно-Китайской жел. дор. и иными путями, ввоза соли на 155 т. п., такъ какъ Край не очень нуждался въ этомъ продуктѣ, ввезенномъ въ изобиліи въ предыдущемъ году; ввозъ иностраннаго мяса и консервовъ уменьшился на 145 т. пудовъ, земледѣльческихъ орудій на 65 тыс. пудовъ. Привезено судовъ въ разобранномъ видѣ: русскаго производства 190 пудовъ (!) и иностраннаго 199 тысячъ пудовъ, т. е. въ **тысячу разъ больше**. Цифра эта заслуживаетъ вниманія, какъ по-



казатель работы русских судостроительных заводов, до вѣрїя и сношенїй съ ними въ Амурскомъ бассейнѣ. Кромѣ того, столь рѣзкая разница объясняется также и тѣмъ, что русскїя суда, большею частью, доставляются на бассейнъ въ разобранномъ видѣ по желѣзной дорогѣ, собираются въ Стрѣтенскѣ или Кокуѣ (на Шилкѣ) и оттуда въ готовомъ видѣ спускаются по Амуру, не попадая въ регистрацію привозимаго груза въ Николаевскѣ.

Самый фактъ существованїя г. Николаевска на водахъ Тихаго океана и близость его къ Сахалину и къ берегамъ нашихъ сѣверо-восточныхъ владѣній—даютъ полную надежду на его развитіе, которое само пойдетъ естественнымъ путемъ, если сумѣютъ оказать ему содѣйствіе, гдѣ это требуется. Въ Николаевскѣ дѣла идутъ хорошо, на что указываетъ уже ростъ города: въ 1906 г. была открыта въ немъ женская прогимназія, въ прошломъ году добавлены къ ней 5-й и 6-й классы; въ томъ же году открыто на средства города реальное училище; появились, послѣ 40-лѣтняго отсутствїя, двѣ газеты; устанавливается электрическое освѣщеніе и ожидается открытіе телефоннаго сообщенїя. \*) Развитіе мѣстныхъ добывающихъ промысловъ и организациа вывоза моремъ лѣса съ Амура, къ чему еще не приступили, несомнѣнно увеличатъ благосостояніе этого отдаленнѣйшаго русскаго порта. Земледѣліе и огородничество, которыя начали насаждать трудолюбивые корейцы въ нѣкоторыхъ мѣстахъ по низовому Амуру и въблизи Николаевска, дали совершенно неожиданные результаты для залѣнившагося мѣстнаго населенїя: хлѣбные злаки и овощи родятся прекрасно, а въ долину одного изъ притоковъ низоваго Амура сняли жатву овса самъ-двадцать четыре. Земледѣліе, насажденное на низовомъ Амурѣ, несомнѣнно еще болѣе подниметъ его значеніе и богатство и тогда, вѣроятно, не будетъ наблюдаемыхъ нынѣ фактовъ, что въ нѣкоторыхъ селенїяхъ между Хабаровскомъ и Николаевскомъ нѣтъ даже телѣгъ: лѣтомъ живутъ „отъ воды“, а зимою ѣздятъ на саняхъ, земли же совсѣмъ не желаютъ трогать, при чемъ недостатки прочихъ промысловъ восполняютъ торговлею съ инородцами, прино-

---

\*) Въ данное время, можетъ быть, и функционирующаго, такъ какъ время открытія приурочивалось къ началу 1909 г.

сящею неслыханный процентъ, такъ какъ она основана въ большей степени на простодушіи и довѣрчивости инородцевъ\*.

Кромѣ описанныхъ семи главныхъ пристаней, небезынтересно отмѣтить одну изъ второстепенныхъ — Покровку, такъ какъ она имѣетъ свою будущность.

Пристань Покровка, находящаяся у сліянiя р.р. Аргуни и Шилки, ничего своего, а также и прибывающаго изъ района, вывозить не можетъ; равнымъ образомъ черезъ Покровку по району не распредѣляется все количество ввозимыхъ товаровъ. При позднихъ осеннихъ рейсахъ пароходы, за мелководьемъ, не всегда достигаютъ до Стрѣтенска и выгружаютъ въ Покровку грузы, адресованные именно въ Стрѣтенскъ. Такой оборотъ дѣла здѣсь имѣетъ, очевидно, извѣстную давность, такъ какъ для выгружаемыхъ и оставаемыхъ грузовъ въ Покровку имѣется три пакгауза: Амурскаго О-ва пароходства, судовладѣльца Лукина и Покровскаго станичнаго о-ва. Покровка представляетъ собою большое селеніе, съ большей торговлей предметами сельскаго и приискового потребленiя, такъ какъ къ Покровку прилегалъ приисковой районъ. Въ станицѣ имѣются почтово-телеграфная контора и таможенный постъ. Полицейская власть сосредоточена въ вѣдѣнiи станичнаго атамана.

Въ будущемъ, съ проведенiемъ вѣтки къ магистрали Амурской ж. д., Покровка будетъ представлять громаднiй перевалочный пунктъ для грузовъ съ желѣзной дороги на Амуръ и обратно, такъ какъ мало проходима Шилка потеряетъ для грузовъ, особенно при срочной надобности, всякое значеніе.

---

## АМУРСКИЙ ЛИМАНЪ.

Течение Нижняго Амура ниже Николаевска продолжается на 28 миль до мысовъ Пронге (правый берегъ) и Табахъ (лѣвый берегъ). Но уже за нѣсколько миль до этихъ пунктовъ, расходящіеся берега рѣки образуютъ, вмѣстѣ съ западнымъ берегомъ Сахалина, заливъ—Амурскій лиманъ—длиною, по меридіану, 70 миль, шириною—25 миль. Ширина Амура за Николаевскомъ достигаетъ трехъ верствъ, ширина фарватера—до 300 сажень; глубина значительная: у Николаевска до 10 саж., у мыса Вассе есть мѣста глубиной до 24 саж.; скорость теченія—до 5 миль.

Амурскій лиманъ весь заполненъ банками изъ гальки, песка и ила, наносимаго изъ Амура. Наносникъ этотъ подъ влияніемъ теченій, съ одной стороны—рѣки, а съ другой—моря, а также приливовъ и отливовъ, повидимому представляетъ очень устойчивое состояніе, что подтверждается постоянствомъ направленія теченій и глубины фарватеровъ, идущихъ черезъ баръ лимана, между Охотскимъ моремъ—съ сѣвера, Татарскимъ проливомъ—съ юга, и устьемъ Амура. Эти три фарватера носятъ названія: Сѣверный (или Невельскаго), Сахалинскій (у западнаго берега Сахалина) и Южный (у берега материка, за мысомъ Пронге).

**Сѣверный** (Невельскаго) фарватеръ отвѣтвляется на Амурѣ, за Николаевскомъ, миляхъ въ 15, у мыса Чхиль и ведетъ въ Охотское море, огибая мысъ Табахъ, отъ котораго направляется къ сѣверо-востоку и продолжается на протяженіи 30-и миль. Наименьшая глубина этого фарватера, на барѣ противъ острова Лангръ—12 футовъ. Высота пролива—до 7 фут. Длина бара—100—150 саж. Сильное теченіе (5,8 мили въ 1 часъ) и туманы служатъ достаточнымъ препятствіемъ прохожденію судовъ этимъ фарватеромъ.

**Южный** фарватеръ отвѣтвляется также на Амурѣ, у мыса Чхиль, идетъ вблизи праваго берега Амура до мыса Пронге и, огибая его, идетъ неуклонно вблизи берега материка

до острова Хагемифъ. Баръ южнаго фарватера находится между мысами Пронге и Джаорэ, разстояніемъ около 12 миль. Наименьшая глубина на барѣ — 11 фут. Приливъ повышаетъ высоту воды на 3—4 фута. Далѣе Южный фарватеръ беретъ направленіе на юго-востокъ и, пройдя островъ Хагемифъ, поворачиваетъ на юго-западъ; приблизительно на параллели острова Чакмутъ ведетъ на мысъ Лазарева. Глубина фарватера отъ мыса Джаорэ до мыса Лазарева — отъ 4-хъ до 6-и сажень.

Сахалинскій фарватеръ отвѣтвляется отъ Южнаго у острова Хагемифъ и идетъ, на протяженіи около 60-и миляхъ, вдоль берега Сахалина на разстояніи отъ него въ 5—6 миль, а у мыса Галезова приближается почти къ берегу. Далѣе къ сѣверу, миляхъ въ 20-и отъ мыса Галезова, между мысами Головачева и Меньшикова, отстоящими одинъ отъ другого на 16 миль, фарватеръ входитъ въ Охотское море. Общая глубина этого фарватера — 7—12 сажень; наименьшая глубина воды, при самомъ низкомъ горизонтѣ — 4 сажени; приливъ повышаетъ горизонтъ воды до 7 фут. Препятствіемъ для судоходства на этомъ фарватерѣ служитъ быстрое теченіе ( $5\frac{3}{4}$  мили въ 1 часъ), при чемъ теченіе путанное: приливное и отливное.

Обстановка знаками названныхъ трехъ фарватеровъ состоитъ въ распоряженіи дирекціи маяковъ и лоціи Восточнаго океана, непосредственно же обстановкою фарватеровъ распоряжается лоцмейстеръ Амурскаго лимана, живущій въ Николаевскѣ. Обстановка состоитъ изъ створныхъ знаковъ и маяковъ, поставленныхъ по берегамъ, и изъ бочекъ, указывающихъ направленіе исключительно самаго фарватера. Освѣщеніе маяковъ, снятое во время русско-японской войны, до 1909 года не возстановлено. По указанному фарватеру суда проводятся лоцманами, составляющими частную артель, но состоящую въ распоряженіи лоцмейстера. Контора лоцмановъ находится въ Николаевскѣ. Мѣстонахожденіе лоцмановъ въ навигаціонное время: въ Николаевскѣ, на островѣ Лангръ и у бухты Де-Кастри. Обязанности лоцмановъ и условія проводки судовъ утверждены дирекціей маяковъ и лоціи и изложены въ тридцати двухъ параграфахъ „лоцманской книжки“, согласно постановленію собранія лоцманской артели.

На основаніи правилъ лоцманской книжки, лоцмана во время навигаціи взимають за проводку судовъ, обязанныхъ брать лоцмана, по 13 коп. въ одинъ конецъ съ каждой регистравой тонны нетто; если судно будетъ приведено въ Николаевскъ, по удостовѣренію командира, благополучно, то, сверхъ указанной выше цифры, уплачивается еще 10% съ общей суммы причитающихся платежей. Суда менѣе 500 тоннъ вмѣстимостью платятъ, кромѣ того, еще по 3 руб. съ фута-углубленія. Парусныя шхуны, если не пользуются услугами лоцмана, уплачиваютъ по 10 руб. разовыхъ. При передвиженіяхъ до Озерпахъ или Пронге и обратно уплачивается лоцманской артели за судно: вмѣстимостью до 1000 тоннъ 25 рублей, отъ 1000—2000 тоннъ—50 руб., свыше 2000 тоннъ—75 руб. Суда, идущія изъ Де-Кастри до Тамлова (на Сахалинѣ), для отгрузки тамъ, и возвращающіяся обратно въ Де-Кастри, безъ захода въ Николаевскъ, платятъ сверхъ причитающихся суммъ за первыя 6 сутокъ задержки по 5 руб. въ сутки, за послѣдующія—по 50 руб. въ сутки. По окончаніи навигаціи, т. е. послѣ снятія огражденій на фарватерахъ, плата за проводъ судовъ по Южному фарватеру увеличивается вдвое; при проводкѣ же судовъ фарватеромъ Невельскаго или Сахалинскимъ условія опредѣляются взаимнымъ соглашеніемъ или же предоставляется судну итти безъ лоцмана.

Съемка знаковъ огражденій съ фарватеровъ производится: съ Сахалинскаго—22 сентября, Невельскаго—25 сентября и Южнаго—5 октября.

Въ сентябрѣ 1897 г. на имя командира Владивостокскаго порта лоцманами было подано ходатайство объ улучшеніи условій плаванія въ Амурскомъ лиманѣ. Какъ на болѣе существенныя мѣры, слѣдуетъ указать:

на приобрѣтеніе мореходныхъ катеровъ для подачи помощи сѣвшимъ на мель судамъ;

на устройство телеграфнаго или телефоннаго сообщенія съ островомъ Лангръ и мысами: Лазарева, Пронге и Джаорэ;

на установку семафорной станціи на островѣ Лангръ;

на устройство сигнальныхъ станцій на о. Лангръ и мысахъ Джаорэ и Лазарева;

на возможно раннюю обстановку фарватеровъ и позднюю съемку знаковъ огражденій;

совершается при посредствѣ рѣчныхъ баржей, подводимымъ рѣчными пароходами и катерами, если, разумѣется, таковой перегрузкѣ не препятствуетъ свѣжая погода, дождь и прочія неблагопріятныя работѣ условія. При малочисленности на Амурѣ баржевого флота и дороговизнѣ рабочихъ рукъ, перегрузка въ Николаевскѣ для морскихъ судовъ обходится дорого, требуетъ долгаго простоя пароходовъ, сопровождается поврежденіемъ грузовъ и оплачивается косвенными расходами въ видѣ городскихъ сборовъ, комиссіонныхъ за храненіе въ пакгаузахъ пароходныхъ обществъ или отдѣльныхъ предпринимателей, если грузъ не слѣдуетъ далѣе на ихъ судахъ. Слѣдовательно, при существующихъ неблагопріятныхъ для порта условіяхъ Николаевскъ не можетъ считаться подходящимъ портомъ для Амурскаго бассейна. Существуетъ даже мнѣніе, въ противовѣсъ мнѣнію, изложеннаго въ отчетѣ Управленія водныхъ путей (см. „грузооборотъ“, стр. 124), что Николаевскъ — совершенно неподходящее мѣсто для коммерческаго порта. Образовался онъ только въ виду того, что въ былое время Николаевскъ былъ выбранъ мѣстомъ для стоянки военныхъ судовъ потому, вѣроятно, что тамъ оказалось для нихъ укрытое мѣсто въ видѣ гавани.

Изъ пунктовъ болѣе подходящихъ для перегрузки морскихъ судовъ можно указать на с. с. Маго и Софійское.

**Село Маго** находится въ Пальвинской протоцѣ р. Амура. Эта протока, длиною до 40 верстѣ, шириною 60—70 саж., проходитъ у лѣваго нагорнаго берега р. Амура. Глубина ея значительна; теченіе спокойное, вслѣдствіе чего ледоходъ бываетъ слабый. Большія военныя суда, которымъ опасно было оставаться на открытомъ Николаевскомъ рейдѣ, и ранѣе зимовали въ Пальвинской протоцѣ, у дер. Пальво, въ 15 вер. выше Маго. Стоящіе, во время навигаціи, на Николаевскомъ рейдѣ миноносцы уходятъ на зимовку, такъ же въ Пальвинскую протоку, у с. Маго.

Въ Маго уже выгружались большіе морскіе пароходы, въ томъ числѣ и пароходъ, доставлявшій для постройки Сибирской жел. дор. рельсы. Въ 1896 г. Амурское О-во п-ва и т-вли построило въ Маго деревянную набережную, глубина воды у которой даже въ низкую воду — выше 15 футовъ.

Какъ на препятствіе къ обоснованію здѣсь пристани для разгрузки морскихъ пароходовъ, можно указать на удаленность с. Маго отъ гор. Николаевска и отсутствіе вслѣдствіе этого рабочихъ рукъ, которыхъ на мѣстѣ мало. Но это препятствіе во всякомъ случаѣ не изъ неустранимыхъ. Скорѣе можно обратить вниманіе на болѣе важное обстоятельство, именно: на небольшой размѣръ площадки на нагорномъ берегу протоки и на неблагоприятныя для здоровья условія—на правомъ, низменномъ \*).

**Село Софійское** на Амурѣ отстоитъ отъ Николаевска на разстояніе 286 верстъ. На всемъ этомъ протяженіи русло Амура широко: 2—3 версты, при весьма значительныхъ глубинахъ, которыя дѣлають доступнымъ плаваніе для пароходовъ съ значительно большей осадкой, нежели имѣють пароходы, проходящіе баръ Южнаго фарватера. Въ 1894 г. большой морской пароходъ „Тартаръ“ съ грузомъ, изъ Бельгіи, частей пароходовъ Амурскаго О-ва п-ва и т-вли, имѣя при проходѣ черезъ баръ осадку 14', благополучно дошелъ до Софійска.

Въ заключеніе небезынтересно будетъ привести мнѣніе авторитетныхъ лицъ и учреждений, въ томъ числѣ и Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна, по его послѣднему отчету за 1908 г., о томъ, какой-же наиболѣе подходящій пунктъ, для перегрузокъ морскихъ судовъ на р. Амурѣ, можетъ явиться аванпортомъ для Амура хотя бы и въ отдаленномъ будущемъ.

По этому вопросу существуютъ два положенія: устройства Кизи-Декастрийскаго канала, въ бухту Таба или соединеніе Амура съ заливомъ Де-Кастри желѣзной дорогой.

Для опредѣленія перваго положенія приходится болѣе подробно остановиться на описаніи озера Кизи, перевала отъ него къ бухтѣ Таба и къ заливу Де-Кастри.

Озеро Кизи соединяется съ Маріинской протокой Амура у с. Маріинскаго, въ 618 верстахъ ниже Хабаровска. Часть озера, ближайшая къ Амуру, называется Нижнимъ, а удаленную къ Татарскому проливу Верхнимъ Кизи. Обѣ части

---

\*) Островъ—низменный, иногда затопляемый водою, составляющій правый берегъ протоки, къ которому у Пальво прилегають глубокій фарватеръ.

соединяются между собою протокою, шириною въ 200 саж. Нижнее Кизи соединяется съ Амуромъ узкой, сажень въ 25, бороздою, которая тянется на нѣскольکو верстѣ отъ входа въ рѣку, обладая въ маловодье глубиною до 4 и 3 футъ. Верхнее Кизи часто обсыхаетъ во время навигаціи и является недоступнымъ для судоходства. Не больше удобствъ озеро Кизи представляетъ для судоходства и въ половодье, по своему особо бурному характеру. Если къ этому прибавить, что берега озера совершенно безлюдны, а низкія мѣста зыбки, болотисты и едва проходимы, то станетъ весьма понятнымъ, почему по Кизи не существуетъ судоходства.

Ближайшій путь отъ озера Кизи къ Татарскому проливу проходитъ долиной рѣки Таба, впадающей въ восточный берегъ Верхняго Кизи, и тропой, ведущей изъ этой долины къ бухтѣ Таба, не пригодной для стоянки судовъ. Длина тропы всего  $11\frac{1}{2}$  в., а абсолютная высота перевала, въ 1 верстѣ отъ берега моря, только 180 футъ. Несмотря на малое протяженіе тропы, путь по ней затруднителенъ даже для вьюковъ. Что-же касается рѣки Таба, то берега ея низменные, болотистые и кочковатые, едва расходятся до 20 сажень при устьѣ съ наибольшей глубиной воды въ 3—4 фута.

Казалось-бы, что устройство канала Кизи—бухта Таба, при посредствѣ р. Таба, въ виду кратчайшаго разстоянія, желательно, но непригодность бухты Таба для стоянки судовъ заставляютъ признать это желаніе неосновательнымъ, хотя и возможнымъ при грандіозныхъ затратахъ.

Болѣе удобный путь отъ Кизи къ Татарскому проливу идетъ тропой къ заливу Де-Кастри, протяженіемъ въ 22 версты, при чемъ на пятой верстѣ отъ залива переваль къ морю имѣетъ абсолютную высоту въ 462 фута. Заливъ Де-Кастри славится на побережьи своей отличной бухтой, и соединеніе каналомъ о. Кизи съ Татарскимъ проливомъ этимъ путемъ не оставляло бы желать ничего лучшаго при возможности не задумываться предъ затратами. Описываемая тропа идетъ отъ такъ называемаго Озернаго станка, у озера Верхняго Кизи, сухими мѣстами, съ перемежающимися рѣдко марями, окруженная хвойными тайговыми лѣсами.

Кромѣ этого направленія, къ заливу Де-Кастри можно выйти къ болѣе низкому перевалу на Кизи—именно долиной р. Сомона, впадающей въ Де-Кастри.



Остается сказать о соединении Амура съ Де-Кастри рельсовымъ путемъ. Лучшимъ направлениемъ этого пути является тропа с. Софійское — Де-Кастри, протяжениемъ около 70 верстъ. Путь идетъ сухой мѣстностью, безъ особо крутыхъ уклоновъ и выходитъ непосредственно къ главному глубокому руслу Амура. Постройка по этому направлению полотна желѣзной дороги не можетъ встрѣтить большихъ затрудненій и не будетъ сопряжена съ какими-либо особенными расходами.

Остается только пожелать, чтобы скорѣе насталъ тотъ часъ, когда мечта о созданіи лучшаго, чѣмъ Николаевскъ, аванпорта для Амурскаго бассейна перешла въ дѣйствительность и тѣмъ самымъ оживила нашъ богатый Амурскій край.

**А. И. Карповъ.**

СТРАХОВОЕ ТОВАРИЩЕСТВО

**„САЛАМАНДРА“,**

учрежденное въ 1846 году.

ЗАКЛЮЧАЕТЪ

- 1) **СТРАХОВАНІЯ ОТЪ ОГНЯ:** всякаго рода имуществъ, фабрикъ, заводовъ.
- 2) **СТРАХОВАНІЯ ОТЪ ОПАСНОСТЕЙ ВЪ ПУТИ:** транспортовъ рѣчныхъ, морскихъ, сухопутныхъ и смѣшанныхъ.
- 3) **СТРАХОВАНІЯ СУДОВЪ:** рѣчныхъ и морскихъ.
- 4) **СТРАХОВАНІЯ КАПИТАЛОВЪ,** доходовъ, пенсій.
- 5) **СТРАХОВАНІЯ ОТЪ НЕСЧАСТНЫХЪ СЛУЧАЕВЪ:** отдѣльныхъ лицъ и коллективныхъ; служащихъ, рабочихъ.

ПРАВЛЕНІЕ ТОВАРИЩЕСТВА

въ С.-ПЕТЕРБУРГЪ, Гороховая улица, д. № 6.

Телеграфный адресъ — САЛАМАНДРА.

Агентства повсемѣстно въ Европейской и Азіатской  
Россіи.