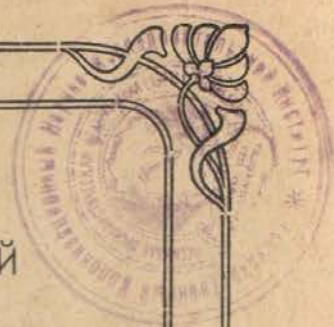


ДВ 44  
МЗ 41

Изд. № 98

М. П. С.

Управление Водныхъ Путей  
Амурскаго бассейна.



## МАТЕРІАЛЫ

ПО ИЗСЛѢДОВАНІЮ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ  
Приамурскаго края.

Дорожный Отдѣль.

Грунтовая дороги.

ВЫПУСКЪ XI.

Изысканія Николаевскаго тракта на участкѣ  
Кербинскій Складъ-Софійскій приискъ произ-  
веденныя въ 1911 году.

Составилъ Инженеръ Путей Сообщ. А. И. Янчевскій.

Типо-Литографія „Благовѣщенскъ“  Тор. Дома „И. Я. Чуринъ и К о.“  
Благовѣщенскъ н/Амурь.  
1914 годъ.

38

№ 1698

1114

2B 44

M341

М. П. С.

Управление Водных Путей  
Амурского бассейна.

625/54  
1295 M-34



# МАТЕРИАЛЫ

ПО ИЗСЛѢДОВАНІЮ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ  
Приамурскаго края.

Дорожный Отдѣль.

Грунтовая дороги.

ВЫПУСКЪ XI.

Изысканія Николаевскаго тракта на участкѣ  
Кербинскій Складъ-Софійскій пріискъ произ-  
веденныя въ 1911 году.

Составиль Инженеръ Путей Сообщ. А. И. Янчевскій.

✓ 1041216 ✓  
Хабаровская краевая  
БИБЛИОТЕКА

4546

Типо-Литографія „Благовѣщенскъ“  Тор. Дома „И. Я. Чуришь и К-о.“  
Благовѣщенскъ н/Амуръ.  
1914 годъ.

~~БИБЛИОТЕКА~~  
~~КАБИНЕТА~~  
~~СОСТАВЛЕНА~~  
~~И ПАРТИИ~~  
СВЯТЫМЪ ДУХОМЪ

## Глава II

### Условія производства изысканій.

1. Подготовительныя работы и путешествіе къ мѣсту работъ.
2. Производство полевыхъ работъ. 3. Возвращеніе партіи въ Благовѣщенскъ.

## I Подготовительныя работы и путешествіе къ мѣсту работъ.

Амгунская дорожная партія, работы которой служатъ предметомъ настоящаго описанія, произвела изысканія части Николаевской магистрали отъ Кербинскаго Склада на р. Амгуни до Софійскаго пріиска, гдѣ сомкнулась съ работами Селемджинскаго отряда, начавшаго работы у Стойбы (на р. Селемджѣ) и окончившаго свою работу на Софійскомъ пріискѣ (4-го сентября).

Амгунская партія входила въ составъ командированной по ВЫСОЧАЙШЕМУ Повелѣнію Амурской Экспедиціи. Высшій составъ партіи былъ цѣликомъ сформированъ въ Благовѣщенскѣ и состоялъ изъ Начальника партіи (автора настоящаго отчета), 3 техниковъ и 1 пикетажиста. Такъ какъ въ задачи партіи входило также ознакомленіе съ судоходными условіями р. Амгуни, то начальнымъ пунктомъ изслѣдованій избрана была Кербинская резиденція тѣмъ болѣе, что, по произведенному подсчету, снаряженіе партіи въ Хабаровскѣ и Николаевскѣ и доставка имущества партіи къ началу работъ по Амгуни оказались наиболѣе выгоднымъ.

Съ другой стороны, наличіе удовлетворительной дороги на первомъ участкѣ магистрали, примыкающемъ къ Кербинской резиденціи, значительно удешевило стоимость передвиженія партіи, такъ какъ дало возможность дешево перевести необходимую часть провизіи на складочный пунктъ, устроенный у пересѣченія магистрали съ р. Керби, т. е. приблизительно на половинѣ работъ.

Партія выѣхала изъ Благовѣщенска 26-го мая и по приѣздѣ въ Хабаровскъ раздѣлилась на двѣ части: одна

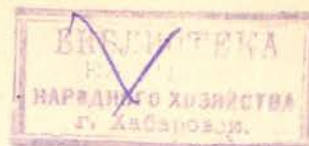
на томъ же пароходѣ отправилась далѣе въ Николаевскъ, другая осталась въ Хабаровскѣ, вмѣстѣ съ Начальникомъ партіи. Обѣ половины партіи занимались ея снаряженіемъ, причемъ въ Хабаровскѣ были куплены лошади и вьючныя принадлежности, а въ Николаевскѣ — провизія и рабочій инструментъ. Въ Хабаровскѣ также были добыты въ Топографическомъ Отдѣлѣ Штаба Приамурскаго Военнаго Округа съемка Амгуни и района изысканій.

Къ 1-му Іюня вторая половина партіи также прибыла въ Николаевскъ, и черезъ 5 дней всѣ приготовленія были окончены; но выѣхать къ мѣсту работъ явилась возможность лишь 12-го іюня, такъ какъ, вслѣдствіе мелководія, пароходные рейсы на Амгунь совершались съ большимъ замедленіемъ.

Пароходъ „Гермогенъ Курбатовъ“, на которомъ выѣхала партія, шелъ, имѣя на буксирѣ баржу „Гейша“, грузеную рогатымъ скотомъ. Осадка парохода достигала  $2\frac{1}{2}$  фута, баржи — 3 фута. Командиръ парохода оказался весьма предупредительнымъ и охотно сообщалъ всѣ свѣдѣнія, относящіяся къ свойствамъ рѣки. Во время пути партіи на Амгуни стояла исключительно низкая вода, и всѣ особенности перекатовъ и затруднительныхъ для плаванія мѣстъ выступали весьма рельефно. Наименьшая глубина встрѣчена была на перекатѣ „Красный Яръ“ — 2 ф. съ небольшимъ. На этомъ перекатѣ пароходъ простоялъ 5 сутокъ, пока наконецъ при помощи ворота не перетянулся черезъ гребень переката.

Передъ перекатомъ буксируемая пароходомъ баржа была предварительно разгружена, при чемъ рогатый скотъ, бывшій на баржѣ, прошелъ берегомъ около 100 верстъ, пока не были пройдены всѣ перекаты.

Всѣ эти перекаты характеризуются извилистымъ ходомъ и сравнительно небольшимъ протяженіемъ гребня (отъ 5 до 15 сажень). Наибольшее препятствіе для движенія судовъ представляетъ недостаточная ширина хода, вслѣдствіе чего пароходы часто наваливаютъ теченіемъ на боковыя косы.



Максимальная наблюдавшаяся скорость течения не превышала 7-ми вер. въ часъ, и такимъ образомъ главной причиной неуспѣшности судоходства по Амгуни является слабосильность рейсирующихъ по ней пароходовъ.

Переѣздъ отъ Николаевска до Кербинской резиденціи былъ совершенъ въ 11 дней. Во время слѣдованія партіей была исправлена маршрутная съемка Амгуни 1899 г., произведена инструментальная съемка переката „Красный Яръ“ и проставлены глубины по судовому ходу на остальныхъ перекатахъ.

На Кербинскій Складъ партія прибыла 22-го іюня и до конца мѣсяца занималась разборкою имущества, отправкою провизіи на распредѣлительный пунктъ и съемкою рѣки Амгуни въ предѣлахъ Кербинской резиденціи, въ цѣляхъ выбора мѣста для пристани и начальнаго пункта дороги. Начальникомъ партіи въ это время была совершена поѣздка по существующей приисковой дорогѣ до приисковъ Амгунской Компаніи, для ея осмотра и общаго выбора направленія магистрالی.

Изысканія дороги были начаты 30 іюня; такимъ образомъ путешествіе изъ Благовѣщенска къ мѣсту работъ и подготовительныя работы заняли 35 дней, при чемъ главною причиною такого замедленія было ожиданіе парохода въ Николаевскѣ и совпавшее съ путешествіемъ мелководье по Амгуни, что въ общей совокупности отняло у партіи 18 дней, между тѣмъ какъ при хорошей водѣ путешествіе это заняло бы 4—5 дней.

## 2. Производство полевыхъ работъ.

Наличіе удовлетворительной приисковой дороги значительно облегчило задачу партіи на первой половинѣ пути. Несмотря уже на легкость передвиженія обоза партіи, задача выбора направленія магистрالی также упростилась, такъ какъ направленіе существующей дороги почти на всемъ протяженіи оказалось весьма удовлетворительнымъ, и проектное направленіе линіи, за немногими исключеніями,

было намѣчено по существующей дорогѣ на протяженіи 83 верстѣ, до пересѣченія съ р. Керби.

Переходъ черезъ р. Керби партией былъ совершенъ 9-го августа; такимъ образомъ, въ теченіе перваго періода работъ, продолжавшагося 40 дней, средній успѣхъ работъ составилъ 2 версты въ день.

Послѣ перехода черезъ р. Керби передвиженіе партиі происходило вьюкомъ, сначала по старой приисковой дорогѣ, до выработаннаго прииска Васильевского, далѣе же по Ниманской тропѣ вдоль лѣваго берега Керби до 140-й версты.

На 95-й верстѣ партиа оставила за собой послѣдній населенный пунктъ—зимовье Кетова (14-го августа)\*.

На 140-й верстѣ партиа оставила р. Керби справа, и слѣдуя вдоль старой, заброшенной Бутинской дороги, подошла къ р. Лучи. Здѣсь, ввиду отсутствія топографической съемки для дальнѣйшаго участка, изъ состава партиі былъ выдѣленъ 7-го сентября небольшой отрядъ, во главѣ съ техникомъ Горбуновымъ, для производства предварительной рекогносцировки и выбора перехода черезъ Кербинскій переваль.

Пользуясь эклиметромъ, рекогносцировочная партиа намѣтила направленіе оси дороги отъ выбранной точки перевала по склону долины р. Керби и 14-го сентября сомкнулась съ работами партиі.

15-го сентября начался подъемъ на Кербинскій переваль; длина подъема оказалась около 8-ми верстѣ, общая высота подъема—200 саж.

Съ первыхъ чиселъ сентября условія работъ въ партиі значительно измѣнились къ худшему.

Перваго сентября выпалъ снѣгъ, продержавшійся, однако, недолго; но заморзки усилились настолько, что вода за ночь покрывалась льдомъ.

На Кербинскомъ перевалѣ тропа, по которой произво-

\* ) Слѣдующее жилище встрѣчено было уже невдалекѣ отъ Софійскаго прииска—зимовье Пастуховъ на р. Садари.

дилось передвиженіе обоза, обледенѣла, и путешествіе по ней сдѣлалось крайне затруднительнымъ.

20-го сентября выпалъ густой снѣгъ, который уже не растаялъ. Лошади, лишенные подножнаго корма, стали падать, и къ концу работъ изъ 15-ти лошадей, бывшихъ въ партіи, осталось въ живыхъ только 4.

Для лучшаго освѣщенія условій, въ которыхъ находилась партія, приводимъ выдержки изъ рабочаго журнала:

20-го сентября. Работъ не производилось, такъ какъ съ утра шелъ снѣгъ и выпалъ вершка на 3.

21-го сентября. Шелъ снѣгъ.

23-го сентября. По приказанію Начальника партіи уѣхали на приискъ Софійскій техникъ Горбуновъ и пикетажистъ Веберъ. Пали отъ истощенія 3 лошади. Станъ перевезенъ на Кербинскій хребетъ. Завѣдываніе работами принялъ техникъ Власенко.

24-го сентября. Идетъ снѣгъ.

28-го сентября. Работъ не производилось вследствие того, что рабочіе перетаскивали на себѣ таборъ на новую стоянку. Пала одна лошадь.

29-го сентября. Съ обѣда шелъ снѣгъ.

30-го сентября. Весь день шелъ снѣгъ.

1-го октября. Перешли р. Бурею и начали подниматься на Буреинскій переваль. Пала одна лошадь. Рабочимъ пришлось переносить свои вещи вручную.

Послѣ рѣшенія вопроса о мѣстѣ перехода Кербинскаго перевала, Начальникъ партіи выѣхалъ 18 сентября на Софійскій приискъ для дальнѣйшаго осмотра мѣстности и выбора направленія дороги.

Едва не заблудившись на унылыхъ гольцахъ Буреинскаго хребта, поздно ночью Начальникъ партіи вышелъ на огни заночевавшихъ на р. Салари китайцевъ, съ которыми и провелъ ночь.

Прибывъ на слѣдующее утро на Софійскій приискъ, Начальникъ партіи встрѣтилъ радушный пріемъ со стороны Главноуправляющаго приисками Ниманско-Буреинскаго Т-ва, Николая Ивановича Орлова, оказавшаго въ даль-

1041216

4576

Хабаровская крайняя  
БИБЛИОТЕКА

**БИБЛИОТЕКА**  
КАБИНЕТА  
СОВѢТОВЪ  
НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА  
ГЛАВНОУПРАВЛЕНІЯ  
ПРИИСКАМИ



нѣшемъ всяческое содѣйствіе партіи, выразившееся въ отпускѣ провизіи и фуража по заготовочнымъ цѣнамъ, а также въ сообщеніи всѣхъ требующихся для партіи свѣдѣній.

Послѣ осмотра района изслѣдованій Начальникъ партіи пришелъ къ убѣжденію въ необходимости немедленнаго раздѣленія партіи на двѣ половины, для скорѣйшаго окончанія работъ, дабы возможно было вернуться въ Благовѣщенскъ на лодкахъ по р. Буреѣ, такъ какъ въ случаѣ появленія ледохода пришлось бы ожидать въ теченіе двухъ мѣсяцевъ зимняго пути.

20-го сентября былъ отправленъ съ Софійскаго пріиска въ партію транспортъ съ провіантомъ, а также предписаніе Начальника партіи о выдѣленіи части состава для образованія второй полупартіи, начавшей работу 24 сентября отъ Софійскаго пріиска и пошедшей на встрѣчу первой полупартіи

Второй полупартіей было пройдено 27 верстъ; смычка обѣихъ полупартій произошла 9-го октября.

Средній успѣхъ работъ за періодъ съ 10-го августа по 22-е сентября, когда партія раздѣлилась на двѣ части равняется:

$$\frac{160 - 833}{43} = 2 \text{ версты.}$$

За послѣдній періодъ работъ съ 23 сентября по 9-е октября; успѣхъ работъ повысился до:

$$\frac{207 - 160}{16} = 3 \text{ версты.}$$

что на каждую партію даетъ  $1\frac{1}{2}$  версты въ день.

Этотъ послѣдній періодъ потребовалъ наибольшаго напряженія силъ со стороны участниковъ партіи, какъ вслѣдствіе трудныхъ топографическихъ условій, такъ и тѣхъ лишеній, которыя пришлось перенести. Особенно тяжело пришлось второй полупартіи. Вслѣдствіе отсутствія перевозочныхъ средствъ, а также крутости и неприступности склоновъ, по которымъ была разбита линія, не было возможности ежедневно переносить лагерь къ мѣсту работъ партіи, и онъ былъ за весь періодъ работъ второй полупартіи расположенъ на одномъ и томъ же мѣстѣ, а именно

на р. Салари, у подножія хребта, въ хижинѣ пастуха, вслѣдствіе чего къ мѣсту работъ и обратно приходилось каждый день идти вереть по 10 и болѣе, карабаясь по крутымъ склонамъ или же проваливаясь въ кусты сланника, стелющаго по землѣ свои колючія вѣтви и замаскированного снѣгомъ. На вершинѣ хребта непрерывно дулъ холодный вѣтеръ, вслѣдствіе чего постоянно приходилось отогрѣваться у костровъ.

Но боязнь пропустить время для обратнаго возвращенія въ Благовѣщенскъ и невеселая перспектива очутиться отрѣзанными отъ всего внѣшняго міра въ теченіе двухмѣсячной распутицы заставили преодолѣть всѣ эти невзгоды, и, такимъ образомъ, изысканія были окончены.

### 3. Возвращеніе партіи въ Благовѣщенскъ.

По окончаніи полевыхъ работъ партіей были отображены необходимые предметы для обратнаго пути, всѣ же инструменты и прочее имущество сдано было въ контору принсковъ, для доставки ихъ зимнимъ путемъ.

Обратный путь предстоялъ по выючной тропѣ отъ Софійскаго принска до Умальтинскаго склада (на р. Буреѣ), длиною 100 вереть, при чемъ техническій персоналъ совершилъ путь верхомъ, рабочіе же пѣшкомъ.

На Умальтинскій складъ партія прибыла вечеромъ 13-го октября, гдѣ ее принялъ на свое попеченіе резидентъ склада Михаилъ Ивановичъ Козловъ, сообщившій, что возможность спуститься по Буреѣ еще не упущена, и на слѣдующее утро, благодаря его помощи, партія отплыла внизъ на двухъ лодкахъ, управляемыхъ лоцманами-корейцами.

Дальнѣйшія приключенія партіи описаны въ дневникѣ Начальника партіи, выдержки изъ котораго мы здѣсь приводимъ:

*14-го октября.*

Въ день выѣзда партіи съ Умальтинскаго склада на Буреѣ появилась шуга, которая, въ связи съ низкимъ горизонтомъ воды, внушила серьезныя опасенія. Поэтому

партія запаслась лопатами, досками, веревками и прочими принадлежностями, на случай, если бы пришлось гдѣ-либо быть затертыми шугой. Участники партіи явились послѣдними путешественниками, выѣхавшими изъ Умальтинскаго склада; за три дня до нихъ выѣхали въ Благовѣщенскъ четверо китайцевъ-торговцевъ, слѣды которыхъ партія постоянно встрѣчала въ дальнѣйшемъ на своемъ пути.

Первую половину дня партія проплыла безъ всякихъ затрудненій; предвкушая скорое окончаніе путешествія все участники партіи замѣтно повеселѣли и удобно расположились во вмѣстительныхъ, выдолбленныхъ изъ цѣльныхъ стволовъ батахъ. Благодаря сильному теченію, лодки двигались со значительною быстротою, особенно на перекатахъ. Становилось жутко, когда лодки съ громадною скоростью плыли между скалами и проходили отъ нихъ на разстояніи одной — двухъ сажень или же вступали подъ сводъ нависшихъ надъ рѣкой деревьевъ, при чемъ гребцы инстинктивно жались ко дну лодки. Но послѣ полудня выяснилось, что лишенія партіи еще не пришли къ концу. Въ узкой горловинѣ, образованной рѣкой, ледяная плотина преградила путь партіи. Пошли въ ходъ лопаты, и черезъ часъ въ плотинѣ была прочищена борозда, по которой и были протасканы лодки черезъ заторъ.

Послѣ перваго препятствія появились и другія. На первомъ же тихомъ плесѣ рѣка оказалась скованной льдомъ, попытки пробить который колотушками остались тщетными. Проводники стали настаивать на обратномъ возвращеніи, но начальникъ партіи, послѣ краткаго совѣщанія съ техниками, рѣшилъ продолжать путь далѣе.

Лодки были подняты на ледъ, и благодаря отсутствію тороса, явилась возможность перетащить ихъ до слѣдующаго несхваченнаго льдомъ плеса, предварительно выгрузивши изъ нихъ вещи. Съ наступленіемъ темноты партія по заберегамъ выбралась на берегъ и заночевала на пустошесѣ у костровъ, подъ открытымъ небомъ, проѣхавши за день около 20 верстъ.

*15-го октября.*

Рано утромъ партія встрѣтила ледку, доставлявшую грузъ съ Чекунды на Умальтинскій складъ, которая шла пробивая ледъ передъ носомъ колотушами; на берегъ съ лодки была подана бечева, которую тянули двѣ лошади.

Пользуясь проложенной дорогой, партія безъ особыхъ трудовъ достигла къ полудню зимовья Никольскаго, гдѣ подкрѣпилась пищей и обогрѣлась.

Дальнѣйшій путь, до зимовья Усть-Ниманскаго, былъ полонъ самыхъ разнообразныхъ впечатлѣній. На этомъ протяженіи наиболѣе опасныя перекаты. Глубина на нихъ была менѣе фута, и людямъ постоянно приходилось выскакивать въ воду, чтобы протащиться черезъ мелкія мѣста.

Черезъ одинъ изъ перекатовъ, въ виду наличія опасныхъ карчей, лодки были спущены на бичевкахъ порожнякомъ, при чемъ грузъ былъ перетащенъ по берегу.

Наиболѣе сильное впечатлѣніе произвелъ перекатъ непосредственно выше устья Нимана, гдѣ рѣка, стиснутая въ узкую воронку, образовала родъ водопада, переливавшегося черезъ стволъ громаднаго дерева, перекинувшегося черезъ рѣку. Дно лодки скользнуло по стволу, и затѣмъ носъ погрузился въ воду, вслѣдствіе чего водяныя брызги обкатали пассажировъ съ головы до ногъ. Но вотъ лодка выравнилась и стремительно понеслась внизъ. Вслѣдствіе замѣшательства гребцовъ, острые концы торчащихъ изъ воды карчей задѣли за борта лодки, но къ счастью не причинили вреда людямъ.

Къ вечеру партія прибыла на зимовье Усть-Ниманское, гдѣ и заночевала.

*16-го октября.*

За ночь шуга на Бурѣ усилилась и шла уже густо по всей рѣкѣ. Лодки шли вмѣстѣ съ теченіемъ, веслами почти не приходилось дѣйствовать. Часа черезъ два шуга стала, и лодки оказались затертыми посреди рѣки. Положеніе создавалось чрезвычайно серьезное; надо было скорѣе выбираться на берегъ. Пошли въ ходъ лопаты и

багры; рабочіе стали отгребать шугу передъ носомъ лодки и, непрерывно раскачиваясь, подвигаться къ берегу. Едва только успѣли выйти на берегъ, какъ заторъ съ шумомъ прорвался; на солнцѣ заблестали осколки льдинъ, поднятыхъ вверхъ напоромъ, и черезъ полчаса рѣка совершенно очистилась. Вновь сѣли въ лодки и безъ особенныхъ приключеній проѣхали до зимовья Азанова.

*17-го октября.*

Нѣкоторые плесы опять оказались схваченными льдомъ, и лодки вновь пришлось перетаскивать по льду. Отъ перетаскиванія дно лодокъ стало размочаливаться, и одна изъ нихъ стала сильно течь, вслѣдствіе чего рѣшено было ее бросить, перегрузившись въ одну лодку, тѣмъ болѣе, что перетаскиваніе двухъ лодокъ занимало много времени, мелкіе же перекаты всѣ были пройдены.

Съ волненіемъ партія ожидала переката „Чертова мельница“, при проходѣ которой требуется большое присутствіе духа, такъ какъ теченіемъ лодки набрасываетъ на скалу, возвышающуюся по среди рѣки. По разсказамъ проводника, въ томъ же году объ эту скалу разбилась лодка съ китайцами, при чемъ всѣ они утонули, кромѣ одного, который былъ выброшенъ на скалу и погибъ на ней голодной смертью.

Пройдя благополучно перекасть, въ полдень партія миновала зимовье Ургаль, а къ вечеру прибыла на Дубликанъ, гдѣ и остановилась на ночлегъ.

*18-го октября.* Къ полудню партія прибыла на Чекундинскій складъ и остановилась на отдыхъ на резиденціи Ниманско-Буреинскаго Т-ва. Здѣсь были оставлены одинъ изъ проводниковъ—корейцевъ и нѣсколько утомившихся рабочихъ, до установленія саннаго пути, такъ какъ усилившіеся заморозки грозили новыми лишеніями. Также былъ сдѣланъ запасъ теплой одежды и обуви, и на слѣдующій день партія отправилась далѣе.

*19-го октября.*

Сверхъ ожиданія, путешествіе не представило ника-

кихъ затрудненій. Было пройдено за день два станка, т. е. 50 верстѣ. Заночевали на Зимовьѣ Мельгинѣ.

*20-го октябрю.*

Шуга усилилась настолько, что лодка имѣла возможность двигаться только вмѣстѣ съ нею, изрѣдка выходя на чистыя мѣста, гдѣ можно было дѣйствовать веслами.

Подъ утесомъ «Соборъ» (8 верстѣ ниже устья Тырмы), шуга стала, причемъ до берега отъ лодки было саженъ 20.

Уже наученные опытомъ, люди стали поспѣшно подтаскиваться къ берегу, раскапывая передъ носомъ лодки шугу, очищая борта и упираясь баграми въ дно. Наступилъ критическій моментъ, когда шуга тронулась вновь и у борта лодки сталъ нагромождаться торось. Спускавшіеся сумерки, звонъ разбивающихся льдинъ и отдаленный гулъ создали жуткое настроеніе. Наконецъ, нѣкоторые рабочіе не выдержали и, захвативъ весла и доски, выскочили изъ лодки и, проваливаясь сквозь ледъ и цѣпляясь за доски, достигли берега. За ними послѣдовали и остальные участники партіи, захвативъ съ собою лишь полевые документы; все же остальное имущество—провизія и вещи были оставлены въ лодкѣ. Черезъ часъ рѣка стала окончательно, и вещи изъ лодки были перенесены на берегъ. Наступила довольно морозная ночь, и люди жались къ кострамъ, обжигая одежду, но согрѣться не могли. Такъ протянулась долгая ночь, въ теченіе которой почти никто не сомкнулъ глазъ.

*21 октябрю.*

На разсвѣтѣ былъ произведенъ осмотръ мѣстности. Партія оказалась затертой льдомъ у подножія гранитной скалы, круто спускающейся въ рѣку и преграждавшей путь по берегу; подъ скалой—глубокій омутъ, который почему то остался не покрытымъ льдомъ. Утесъ этотъ носитъ названіе „Собора“, на вершинѣ его поставленъ бывшимъ принсковымъ служащимъ Удатовымъ чугунный крестъ, въ память избавленія его отъ опасности, которой онъ подвергался при ограбленіи золота въ 1901 году.

Надо было во что бы то ни стало перебраться через скалу, и наконец, одному изъ участниковъ партіи удалось взобраться на небольшую площадку, гдѣ имъ была закрѣплена за дерево веревка. По этой веревкѣ всѣ остальные путешественники взобрались на скалу и по узкой разщелинѣ спустились на другую ея сторону. Здѣсь отобрали самое необходимое для дальнѣйшаго пути: немного сухарей, полевая книжка и одѣяла, все же остальное было спрятано въ лѣсу: чемоданы съ бѣльемъ и одеждою, и между прочимъ фотографическій аппаратъ и негативы.

Набравши въ карманы сухарей, партія гуськомъ отправилась по берегу. Въ верстѣ ниже утеса была встрѣчена лодка китайцевъ, ѣхавшихъ впереди партіи; ее также затерла шуга; какъ оказалось, они проѣхали мимо утеса всего лишь на одинъ день ранѣе партіи.

Дальнѣйшее путешествіе предстояло по наиболѣе дикому участку Бурей. Скользкія, обледенѣвшія скалы часто преграждали путь. Люди постоянно падали или карабкались по обрывамъ, хватаясь за деревья; черезъ каждые полчаса, измученные, садились и утоляли жажду. Наиболѣе смѣлые старались миновать крутые скалы, идя по льду вдоль берега, причемъ иногда проваливались въ воду.

Уже начало темнѣть, когда показался привѣтливый огонекъ якутской хаты, въ четырехъ верстахъ выше зимовья Сектагли, гдѣ партія и остановилась на ночлегъ.

*22 октября.*

Положившись на увѣренія якутовъ, что далѣе рѣка свободна ото льда, партія купила на зимовьѣ лодку (за 60 рублей), на которой, миновавъ опасные Сектаглинскіе пороги, достигла зимовья Сектагли, проѣхавъ всего лишь 4 версты. Далѣе рѣка опять оказалась скованной льдомъ, и надежда на возвращеніе въ лодкѣ по рѣкѣ была совершенно оставлена.

Оставшееся до вечера время было затрачено на полученіе обратно денегъ съ якута, продавшаго лодку, а также было выдѣлено изъ партіи двое рабочихъ, которымъ было поручено, лишь только явится возможность, перенести на

зимовье оставшіяся у утеса „Соборъ“ вещи, для отправки ихъ въ Благовѣщенскъ зимнимъ путемъ.

*23 октября.*

Благодаря прочному льду (рѣка на этомъ участкѣ, вслѣдствіе тихаго теченія, встала еще 10 октября), партія безъ труда пришла къ вечеру на зимовье Старо-Островское.

*24-го октября.*

Послѣ полудня достигли зимовья Ниманской К-о „Чувьгда“, при чемъ шли почти исключительно по льду, такъ какъ берега на этомъ участкѣ весьма часто недоступны для прохода.

*25-го октября.*

Вслѣдствіе предложенія зимовщика, Начальникъ партіи съ однимъ изъ техниковъ рѣшили отправиться въ дальнѣйшій путь верхами, дабы ознакомиться съ характеромъ береговъ и съ состояніемъ вьючной тропы когда то проложенной Ниманской К-о. Остальные участники партіи пошли по рѣкѣ и благополучно добрались до Пайканской резиденціи (нынѣ упраздненной).

Отправившіеся же верхами Начальникъ партіи съ проводникомъ, по причинѣ выпавшаго снѣга, заблудились въ лѣсу и лишь къ вечеру слѣдующаго дня (26-го октября) выбрались на Ниманскую тропу, по которой и выѣхали сначала на якутское зимовье „Синель“, а оттуда на Пайканскій складъ.

*27-го октября.*

Отъ Пайканскаго склада явилась возможность ѣхать на саняхъ: по переселенческой дорогѣ до деревни Бахиревой на лошадяхъ, нанятыхъ на складъ, отъ Бахиревой же на почтовыхъ лошадяхъ, черезъ Родіоновку и Рогожину до села Михайловскаго, расположеннаго на почтовомъ тракѣ Благовѣщенскъ—Хабаровскъ.

*28-го октября.*

Проѣхали на лошадяхъ до почтовой станціи Волково, расположенной въ 19-ти верстахъ отъ Благовѣщенска.



*29-го октября.*

Рано утромъ переправились на лодкаъ черезъ рѣку Зею, по которой шель густой ледоходъ, и въѣхали въ Благовѣщенскъ.

Двое рабочихъ, оставленныхъ для доставки вещей отъ утеса „Соборъ“, прибыли въ Благовѣщенскъ черезъ двѣ недѣли, доставивъ съ собою фотографическія принадлежности и негативы.

Транспортъ же геодезическихъ инструментовъ, а также вещи участниковъ партіи оставленныя на Софійскомъ приискѣ, на Чекундѣ и на Сектагли, были получены владѣльцами лишь къ Рождеству.

---

### Глава III

#### Описание района изслѣдованій.

1. Кербинскій складъ.
2. Дорога отъ Кербинскаго склада до пріисковъ Амгунской Ко.
3. Главный станъ Амгунской Золото-промышленной Ко.
4. Дорога отъ Николаевскаго пріиска до пріиска Васильевскаго.
5. Тропа отъ пріиска Васильевскаго до пріиска Софійскаго.

## 1. Кербинскій Складъ на рѣкѣ Амгуни.

Основаніе  
склада.

Основаніе Кербинскаго Склада, или какъ принято его называть здѣсь, Кербинской резиденціи, относится къ 80-мъ годамъ, когда въ бассейнѣ р. Амгуни начала развиваться золотопромышленность.

Начало золотопромышленности въ районѣ было положено Т-вомъ Бр. Бутиныхъ, которое организовало впервые развѣдочныя партіи въ бассейнѣ р. Керби (въ 1878 г.). Этими партіями было занято много площадей, но разработанъ былъ Бутинымъ только одинъ приискъ, Трехсвятительскій, на р. Сулаки. Работы были открыты на приискѣ въ 1880 г. Въ это же время была проведена къ прииску дорога отъ Ниманскихъ приисковъ, извѣстная въ настоящее время подъ названіемъ Старой Бутинской дороги. Но вскорѣ эта дорога была заброшена, когда выяснилась возможность дешевой доставки груза по р. Амгуни, и въ настоящее время совершенно не проходима.

Съ осуществленіемъ пароходнаго сообщенія по р. Амгуни, первоначально предполагалось основать пристань и складъ на р. Керби, въ 25-ти верстахъ отъ ея устья, гдѣ сейчасъ станокъ Горѣлое (откуда и названіе «Кербинская резиденція»); но затѣмъ, вслѣдствіе обнаружившейся малосудоходности р. Керби, резиденція была перенесена на р. Амгунь.

Приискъ Трехсвятительскій работалъ съ перерывами до 1890 г. Въ 1890 г. были открыты новые прииски по долиинѣ р. Семи—золотопромышленникомъ Шадринымъ, «Компаніей Ельцовъ и Левашевъ» и Приамурскимъ Золотопромышленнымъ Т-вомъ.

Въ 1893 г. пріиски Шадрина и Ельцова были соединены съ Кербинской резиденціей колесной дорогой, существующей и до настоящаго времени.

Мѣстополо-  
женіе.

Кербинская резиденція расположена на правомъ берегу рѣки Амгуни, въ 370-ти верстахъ отъ ея устья\*).

Въ 8-ми верстахъ ниже Кербинскаго склада Амгунь принимаетъ значительный притокъ—Немиленъ. Рѣка же Керби, отъ которой получила свое названіе резиденція, является притокомъ Немилена и впадаетъ въ него верстахъ въ 15-ти выше его устья.

Въ мѣстѣ расположенія Кербинской резиденціи Амгунь дѣлаетъ крутую излучину, но тѣмъ не менѣе берегъ ея удобенъ для причала судовъ даже въ своемъ естественномъ состояніи. Въ прежніе годы, во время расцвѣта золотопромышленной дѣятельности, на резиденціи были построены три пристани: Дикмана, Амгунской Золотопромышленной К-о и Т-ва Ельцова и Левашева. Последняя была приспособлена для разгрузки судовъ при различныхъ горизонтахъ, и сооруженіе ея стоило свыше ста тысячъ рублей. Въ настоящее время, съ уменьшеніемъ количества добываемаго золота, пристани не ремонтируются и постепенно приходятъ въ разстройство.

Берегъ Амгуни въ предѣлахъ резиденціи крутой, приглубый и возвышенный. При высокой водѣ онъ ежегодно подмывается сажени на три, и въ скоромъ времени пріисковые склады и помѣщенія, при постройкѣ бывшіе далеко отъ береговъ

\*) Разстояніе отъ устья взято по маршрутной картѣ съемки 1899 г., и поэтому его надо считать лишь приблизительнымъ. Точной же съемки рѣки для всего ея протяженія не имѣется до настоящаго времени. Кромѣ указанной карты, для нѣкоторыхъ участковъ Амгуни имѣется слѣдующій картографическій матеріалъ:

2-хъ-верстная топографическая карта—для участка отъ верховьевъ рѣки до деревни Гуга.

Съемка водной партіи Амур. Вод. Упр., отъ Кербинскаго склада до деревни Гуга.

рѣки, можетъ постигнуть печальная участь быть унесенными водою.

Населеніе  
Кербинскаго  
склада.

Въ настоящее время на Кербинскомъ складѣ существуютъ резиденціи и склады Амгунской Золотопромышленной К-о Ельцова и Левашева и Аккермана.

Но благодаря тому обстоятельству, что здѣсь происходитъ значительный притокъ рабочаго люда изъ Николаевска, расходящагося затѣмъ по приискамъ не только Амгунской системы, но и на Ниманскіе прииски (по Ниманской тропѣ), на Кербинскомъ складѣ, кромѣ указанныхъ учреждений золотопромышленныхъ Компаній, основалось нѣсколько торговыхъ фирмъ и значительное число мелкихъ торговцевъ. Мѣстными купцами получается изъ Николаевска почти такое же количество товара, какое отправляется на всѣ прииски Амгунско-Кербинскаго района владѣтелями приисковъ.

Изъ мѣстныхъ торговыхъ фирмъ имѣютъ свои пароходы: купецъ Генрихсенъ—пароходъ «Тарбаганъ»; т. д. Румарчукъ—пароходы «Востокъ» и «Гермогенъ Курбатовъ» (оба ходятъ съ баржами); у Амгунской З-ой К-о имѣется небольшой заднеколесникъ «Почтарь», который дѣлаетъ нѣсколько рейсовъ ежегодно осенью во время малой воды, между складомъ и Кербинской резиденціей\*\*).

Какъ на постоянныхъ жителей Кербинскаго склада, кромѣ купцовъ и торговцевъ, можно еще указать на приисковыхъ служащихъ, извозопромышленниковъ, доставляющихъ груза на прииска, и артель грузчиковъ (въ лѣтнее время). На резиденціи есть церковь, священникъ, школа, метеорологическая станція и при ней опытное поле, которыми завѣдуетъ агентъ Переселенческаго Управления.

\*\* ) Осенью 1911 г. «Почтарь» получилъ пробонну на Имакчанскомъ перекатѣ и затонулъ.

Изъ административныхъ лицъ здѣсь имѣеть пребываніе урядникъ горнаго надзора, нѣсколько стражниковъ, акцизный надзиратель и лѣсной объѣздчикъ. Всего постоянныхъ жителей обоого пола на Кербинской резиденціи до 500 душъ, дворовъ 64.

Огородничество и сѣнокошеніе развиты въ достаточной степени для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ. Нѣкоторые хозяева засѣвають обесь; на опытныхъ поляхъ, культивируемыхъ мѣстнымъ агрономомъ (онъ же завѣдывающій метеорологической станціей,) созрѣваетъ даже пшеница. Лѣсъ у резиденціи рѣдкій и масса его уже вырублена.

Какъ участки для поселенія, такъ и лѣсные участки сдаются жителямъ въ долгосрочную аренду лѣснымъ вѣдомствомъ.

Иностранцы, живущіе въ окрестностяхъ резиденціи (якуты и негидальцы), состоятъ съ жителями резиденціи въ тѣсныхъ торговыхъ сношеніяхъ, доставляя мясо оленье и сохатиное, которое является главной пищей мѣстныхъ жителей; скотское же мясо встрѣчается здѣсь въ видѣ исключенія. Большой сбытъ имѣютъ также изготовляемые якутами перчатки и обувь: торбаза и унты.

Пушнина добывается тоже въ значительномъ количествѣ, но она попадаетъ за безцѣнокъ въ руки мѣстныхъ скупщиковъ.

Иностранцы въ большинствѣ случаевъ имѣютъ собакъ и оленей, на которыхъ и отправляются на свой промыселъ.

Сообщеніе  
съ Николаев-  
скомъ въ  
лѣтнее время.

Сообщеніе съ г. Николаевскомъ лѣтомъ возможно лишь по р. Амгуни, т. к. никакихъ путей вдоль берега не существуетъ.

Всего до Николаевска отъ резиденціи 470 верстъ, изъ которыхъ 370 по Амгуни и 100 по Амуру.

Весь путь пароходы дѣлають въ хорошую воду вверхъ въ теченіе 4—5 сутокъ, внизъ—въ  $1\frac{1}{2}$ —2 сутокъ.

При малой же водѣ время прохода совершенно неопредѣленно и зависитъ отъ разныхъ случайностей.

При отсутствіи телеграфа, пароходы отправляются въ рейсъ, не зная какая глубина на перекатахъ, и часто стоятъ на нихъ по нѣскольку дней, перетаскиваясь при помощи воротовъ черезъ мелкія мѣста или ожидая прибыти воды. Т. напр., пароходъ Востокъ въ іюль 1910 года стоялъ на перекатѣ «Красный Яръ» 14 дней (осадка парохода — 3 фута).

Но здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что глубина перекатовъ Амгуни менѣе  $2\frac{1}{2}$  фута наблюдалась за послѣднія шесть лѣтъ только въ 1911 году, и то въ продолженіи лишь 10 дней, съ 14 по 24 іюля.

Такимъ образомъ, главной причиной неуспѣшности судоходства по Амгуни является отсутствіе мелкосидящихъ пароходовъ.

Кромѣ того, пароходы, рейсирующие въ настоящее время по Амгуни, не отличаются сильными машинами и вслѣдствіе этого плохо выгребають на перекатахъ, не выслушиваютъ руля и часто наваливаются на косы, ограждающія фарватеръ.

Мѣрами къ улучшенію судоходства надо признать огражденіе фарватера указательными знаками и уборку камней съ перекатовъ. Болѣе осторожнаго рѣшенія вопроса требуетъ углубленіе перекатовъ помощью заграждающихъ дамбъ и землечерпательныхъ работъ.

Не смотря на препятствія, которыя представляетъ Амгунь для судоходства въ своемъ естественномъ состояніи, она является главнымъ путемъ, по которому идутъ груза съ Николаевска.

Фрахтъ колеблется отъ 30 до 40 коп. съ пуда.

Провозъ пассажировъ 1 и 2 классовъ—10 руб., внѣклассныхъ 3—5 руб.

Въ мелководные годы весь грузъ, требующійся на прииски, не успѣваетъ завестись на Кербинскую резиденцію и сгружается на Удинскомъ складѣ, откуда доставляется на резиденцію зимнимъ путемъ, по цѣнѣ 2 руб. 50 коп. съ пуда.

Не такого груза бываетъ обыкновенно немного, до 20000 пудовъ въ годъ (при общей суммѣ грузооборота въ 225.000 пуд.).

Артель грузчиковъ, работающая на Кербинскомъ складѣ, взымаетъ за выгрузку 3 коп. съ пуда обыкновеннаго груза; съ тяжелыхъ же грузовъ, какъ напр. машинъ, плата взымается по соглашенію.

Такъ напримѣръ, части машины, вѣсомъ до 60 пудовъ, артель выгружала по 5 коп. съ пуда.

Выше уже упоминалось, какія неудобства представляетъ отсутствіе телеграфа съ Амгуни на Николаевскъ.

Помимо устраненія указанныхъ невзгодъ въ смыслѣ судоходства, проведеніе телеграфа принесло бы громадную пользу для десятка тысячъ обитателей Амгунскихъ приисковъ, которые во время распутицы, весной и осенью, оказываются совершенно отрѣзанными отъ всего міра.

Но отсутствіе свободнаго капитала тормозитъ дѣло проведенія телеграфа, не смотря на предложенія правительства, весьма выгодныя для здѣшнихъ аборигеновъ.

Такъ, напр., лѣтъ десять тому назадъ, правительство предлагало устроить беспроволочный телеграфъ на Кербинскомъ складѣ и поставило требованіемъ лишь содержаніе радіо—телеграфной станціи на счетъ мѣстныхъ золотопромышленниковъ.

Но это предложеніе почему-то не было принято мѣстными жителями.



Наконецъ, въ прошломъ году, мѣстные промышленники обратились уже сами съ ходатайствомъ объ открытіи телеграфа.

Почтово-телеграфное вѣдомство составило смѣту на 47000 руб. и предложило внести промышленникамъ эту сумму.

Однако и на сей разъ этому не суждено было осуществиться, такъ какъ выяснилось, что золото-промышленники и здѣшніе купцы собрали подпиской лишь 20000 руб.

Конечно, наиболѣе удобнымъ было бы устройство и промежуточныхъ станцій по р. Амгуни, для болѣе правильнаго судоходства.\*)

Зимняя дорога отъ Николаевска прокладывается по льду Амгуни и Амура; ѣздятъ по большей части на собакахъ, рѣже на лошадяхъ, со скоростью 100 в. въ день.

Зимнее сообще-  
ніе съ Ни-  
колаевскомъ

Плата за проѣздъ 75 руб. въ конецъ на собакахъ и приблизительно 100 руб. на лошадяхъ. Для Амгунской 3-й К-о почта получается регулярно одинъ разъ въ двѣ недѣли; почту возятъ исключительно на собакахъ, такъ какъ для нарты, въ сущности, не требуется прокладки зимней дороги.

Частная корреспонденція провозится на резиденцію по соглашенію съ Управленіемъ Пріисковъ.

Зимняя доставка груза практикуется лишь въ исключительныхъ случаяхъ и обходится въ 3—4 руб. за пудъ (отъ Николаевска до Кербинскаго склада).

## 2. Дорога отъ Кербинской резиденціи до пріисковъ Амгунской К-о.

Сообщеніе резиденціи съ пріисковымъ райономъ производится лѣтомъ по грунтовой дорогѣ, зимой по рѣкѣ Семи. Лѣтняя дорога построена Шадринымъ, совмѣстно съ Комп. «Ельцова и Левашева», въ 1893 г.

Состояніе  
дороги.

\*) *Примѣчаніе.* Въ п. Керби въ настоящее время имѣется почтово-телеграфная контора.

Постройка дороги обошлась въ 58 тысячъ рублей, при длинѣ ея въ 65 верстѣ. Въ эту сумму вошла также стоимость двухъ выстроенныхъ станковъ и проведеніе телефонной линіи.

Ремонтъ дороги производится въ настоящее время Амгунской К., стоимость ремонта—отъ 600 руб. до 700 руб. въ годъ; половину расхода по ремонту принимаютъ на себя арендаторы приисковъ Ельцова и Левашева.

Въ періодъ постройки дороги мѣстность, по которой она пролегаетъ, была покрыта густымъ лѣсомъ и крайнѣ заболочена, вслѣдствіе чего значительная часть дороги была гатирована.

Въ настоящее время гати являются совершенно излишними, такъ какъ, вслѣдствіе вырубкы лѣса, почва значительно осушилась, гати же постепенно пришли въ разстройство, и при отсутствіи надлежащаго ремонта, сильно затрудняютъ проѣздъ. То же самое надо замѣтить относительно мостовъ, особенно ихъ верхняго строенія.

На протяженіи первыхъ 25 верстѣ, отъ Кербинской резиденціи до станка Горѣлаго, дорога пролегаетъ по водораздѣлу между бассейнами р. р. Семи и Керби, причемъ постоянно то поднимается на небольшіе холмы, то спускается въ кочковатые низины, составлявшія ранѣе пойму указанныхъ рѣкъ. Низины эти не имѣютъ замѣтнаго ската, грунтъ ихъ—высохшій торфъ на слоѣ рѣчника или суглинка. До самаго зимовья Горѣлаго вдоль дороги замѣчается отсутствіе воды, и лишь на Горѣломъ есть ключъ.

Вслѣдствіе песчаного грунта, полотно дороги на протяженіи указанныхъ 25 верстѣ не разжижается даже во время сильныхъ дождей, несмотря на то, что на всемъ протяженіи канавы совершенно заросли или обсыпались.

Но за то весьма часты выбоины и бугры.

Гатированныя мѣста, ремонтъ которыхъ ограничивается лишь засышкой щелей между накатникомъ, представляютъ, какъ уже было сказано, наиболѣе затруднительныя мѣста, и проѣздъ по нимъ возможенъ лишь шагомъ.

Отъ станка Горѣлаго дорога проходитъ по водораздѣлу между р. Мал. Хевлакомъ, притокомъ Керби, и р. Семи. До 40 версты она отличается длинными прямыми участками и ровными уклонами.

Грунтъ—песокъ съ глиной; характеръ мѣстности ровный и безлѣсный, изрѣдка попадаются небольшія рощи, въ большинствѣ же случаевъ равнина покрыта низкорослымъ кустарникомъ.

На 32 верстѣ въ сторонѣ отъ дороги возвышается холмъ, сложенный изъ глинистаго сланца (Змѣиная горка).

Это мѣсто кишитъ змѣями и поэтому нажило себѣ дурную славу.

На 45 верстѣ дорога спускается съ водораздѣла на лѣвый склонъ долины р. Семи и принимаетъ горный характеръ.

Подъемы и спуски превышаютъ  $\frac{1}{10}$ ; особенно крутъ спускъ въ долину р. Орога, впадающей въ Керби.

На указанномъ протяженіи имѣется 2 зимовья—одно Амурской З. К. и другое—Трухина, Вода для питья доставляется къ зимовьямъ изъ р. М. Хевлака, на разстояніи 8 верстъ.

На 48 верстѣ дорога пересѣкаетъ два истока р. Орога. Здѣсь также имѣется станокъ Ельцова и Левашева.

Изъ долины р. Орога дорога поднимается на небольшой отрогъ, заключенный между долинами р. р. Орога и М. Бриаканомъ, и спускается въ послѣднюю со значительнымъ уклономъ и съ весьма крутыми радіусами закругленій.

Спускъ этотъ покрытъ густымъ лѣсомъ; это мѣсто замѣчательно тѣмъ, что здѣсь произошло два нападенія съ цѣлью ограбленія золота: одно—на золотопромышленника Григорьева въ 1909 году, у котораго было ограблено до 2 пудовъ золота, другое на г. Аккермана—въ 1911 году, которое, къ счастью, не увѣнчалось успѣхомъ для грабителей.

Далѣе, до прииска Николаевского, дорога идетъ по лѣвому склону р. Семи, пересѣкая р. Большой Бриаканъ и нѣсколько незначительныхъ ручьевъ; мосты черезъ нихъ находятся всѣ въ неудовлетворительномъ состояніи: верхній настилъ давно не ремонтировался; кромѣ того, какъ мосты, такъ и подходы къ нимъ заливаются во время пагодоковъ.

Полотно дороги всюду сухое, часто выклиниваются на поверхность глинистые сланцы.

Склоны Семи поросли лѣсомъ хорошаго строевого качества. У присковыхъ районовъ лѣсъ однако уже весь вырубленъ для надобностей присковъ.

Станки и движение грузовъ и пассажировъ на участкѣ дороги отъ Кербинскаго склада до Николаевского прииска.

На описанномъ участкѣ дороги расположены слѣдующіе населенные пункты:

1. Станокъ Горѣлое—въ 25 верстахъ отъ Кербинской резиденціи, въ 2-хъ верстахъ отъ рѣки Керби. Здѣсь есть зимовья Амгунской Золотопромышленной К-о и Ельцова и Левашева.

2. Станокъ Половинка—въ 32 верстахъ отъ Кербинской резиденціи—Амгунской Золотопромышленной К-о. Есть телефонъ.

3. Станокъ Орого—въ 47 верстахъ отъ Кербинской резиденціи—Ельцова и Левашева.

Станки сдаются арендаторамъ, которые занимаются, конечно, торговлей и доставляютъ провизию для проѣзжающихъ, а также заготавливаютъ сѣно и занимаются огородничествомъ.

Почта на Амгунскіе пріиски приходитъ изъ Николаевска одинъ разъ въ недѣлю, по Амгуни на пароходахъ Румарчука, который является контрагентомъ Компаніи по перевозкѣ почты; далѣе же, отъ Кербинскаго склада до Управленія пріисковъ, почта доставляется на лошадяхъ, при чемъ путь отъ Кербинской резиденціи до Главнаго Стана дѣлають въ 7 часовъ; такое же время требуется для доставки обратной почты съ пріисковъ въ Николаевскъ, которую забираетъ тотъ же пароходъ. Время простоя парохода на Кербинскомъ складѣ, по условію, заключенному съ Комп., должно быть не менѣе 24 часовъ.

Зимою, какъ уже было сказано, почта изъ Николаевска до Кербинской резиденціи доставляется на собакахъ, одинъ разъ въ 2 недѣли, далѣе слѣдуетъ до Главнаго Стана на лошадяхъ по зимнему пути.

Движеніе по дорогѣ весьма оживленное, особенно до пріисковъ Амгунской К-о. Каждый пароходъ, приходящій изъ Николаевска, привозитъ до 300 и болѣе китайцевъ и корейцевъ, направляющихся пѣшкомъ на пріиски.

Перевозка же груза отъ Кербинскаго склада до пріисковъ происходитъ постоянно въ теченіе всего года.

### 3. Главный станъ Амгунской Золотопром. Компаніи.

На 65 верстѣ отъ Кербинской резиденціи находится главный станъ Амгунской Золотопром. Компаніи—Николаевскій пріискъ.

Вокругъ него сгруппировались пріиски—Рождественскій, Еленинскій и Вознесенскій.

На Николаевскомъ станѣ, кромѣ главнаго Пріисковаго Управленія, есть церковь (священникъ пріѣзжаетъ съ Кербинской резиденціи), и камера Мироваго Судьи. Здѣсь же имѣетъ мѣсто пребываніе горно-полицейскій урядникъ и лѣсной

объѣздчикъ. Верстахъ въ 2-хъ отъ главнаго стана расположилось селеніе «Веселая Горка», гдѣ живутъ торгоши и извозопромышленники, также есть нѣсколько отдѣленій крупныхъ фирмъ: Румарчукъ и К-о (комиссіонеръ Амгунской Золотопромышленной К-о), Халиковъ, Забировъ и др.

Всего дворовъ на «Веселой Горкѣ»—45. Жителей мужского пола до 70. Недалеко отъ «Веселой Горки» расположилась китайская слободка, состоящая изъ нѣсколькихъ десятковъ фанзъ.

#### 4. Дорога отъ Николаевского прииска до прииска Васильевского.

Отъ Николаевского прииска (главнаго стана Амгунскихъ приисковъ) до Покровскаго прииска, на разстояніи 4 верстъ, полотно дороги, вслѣдствіе глинистаго грунта, довольно вязко. Далѣе же, до устья ключа Вознесенскаго, до 70 версты, дорога идетъ по отваламъ и весьма удобна. Вообще эфель, изъ котораго состоятъ отвалы, представляетъ великолѣпный матеріаль для верхней одежды дорожнаго полотна.

На разстояніи двухъ верстъ отъ Николаевского стана на трактъ Амгунской Компаніи выходитъ дорога отъ приисковъ Ельцова и Левашева.

Отъ устья ключа Вознесенскаго приисковая дорога переваливаетъ водораздѣлъ между р. Семи и Керби и вступаетъ въ долину р. Гонгрень, притока Керби.

Подъемъ и спускъ на этотъ переваль весьма круты (уклонъ достигаетъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ  $\frac{1}{8}$ ).

Этотъ участокъ дороги выстроень сравнительно недавно, года два тому назадъ; верста ея обшлась въ 600—700 рублей при сравнительно легкихъ условіяхъ постройки: лѣсъ на этомъ участкѣ рѣдкій, дровяной; земляныя работы про-

изводились въ глинисто-сланцеватомъ грунтѣ, который берется лопатами; карчевка, вслѣдствіе тонкаго слоя мху и незначительныхъ размѣровъ пней, также не представляла затрудненій. Работа сдана была съ подряда корейцамъ, которые вообще являются специалистами въ Приамурьѣ по дорожнымъ работамъ.

До 1909 года сообщеніе на этомъ участкѣ производилось по старой дорогѣ, проходящей черезъ хребетъ и имѣвшей неимовѣрный уклонъ.

Спустившись съ перевала, дорога идетъ по отваламъ выработаннаго прииска на р. Алакитъ, и до прииска Николае-Алексѣевскаго, расположеннаго на р. Гонгрень, весьма удовлетворительна.

Черезъ рѣку Гонгрень выстроены деревянный мостъ шпренгельной системы, отверстіемъ 8 сажень; подходы же къ мосту затопляются высокой водой, вслѣдствіе чего передвиженіе въ такое время возможно только верхомъ, какъ, на примѣръ, это было въ 1911 году, во время работъ партіи.

Отъ рѣки Гонгрень, на протяженіи 2-хъ верстъ, дорога идетъ по ровному луку и очень удобна, такъ какъ грунтъ здѣсь песчаный.

Затѣмъ дорога встрѣчаетъ пойму р. Керби и здѣсь уже совершенно заброшена: неудачно поставленные мостики черезъ многочисленныя протоки, отдѣляющіяся отъ Керби, пришли въ разстройство; накатникъ, представляющій верхнее строеніе, часто виситъ однимъ концомъ въ воздухѣ, и ѣздить на этомъ участкѣ надо съ большою осторожностью.

Черезъ многіе протоки мостовъ совершенно не существуетъ и ихъ приходится переходить въ бродъ.

На 83 верстѣ дорога пересѣкается рѣкою Керби. Здѣсь существуетъ перевозъ на лодкахъ; лошади же переходятъ рѣку въ бродъ. Но при по-

ловодѣ переправа черезъ рѣку весьма опасна, и путники при высокой водѣ по нѣскольку дней ожидаютъ ея спада.

Далѣе, по лѣвому берегу Керби, дорога пролегаетъ по затопляемой поймѣ и на протяженіи трехъ верстѣ тянется по гатямъ.

Ввиду того, что пріиски по лѣвому берегу Керби—Васильевскій, Спорный, Георгіевскій и другіе уже выработаны, въ настоящее время этотъ участокъ дороги не ремонтируется и сообщеніе по нему очень затруднительно: полотно и гати пришли въ совершенную негодность.

На 86-й верстѣ дорога поднимается на увалы и довольно сносна до конечнаго своего пункта—пріиска Васильевского.

#### 5. Тропа отъ пріиска Васильевского до пріиска Софіискаго.

Отъ пріиска Васильевского сообщеніе съ Софійскимъ пріискомъ производится по вьючной тропѣ, пролегающей по лѣвому берегу р. Керби. Состояніе тропы самое неудовлетворительное. Наиболѣе трудныя мѣста для проѣзда находятся на первыхъ двадцати верстахъ, до поворота на Такаланскіе пріиски, т.-е. на самомъ оживленномъ ея участкѣ. Главныя затрудненія представляютъ лѣсистыя мѣста, обыкновенно заболоченныя и покрытыя толстымъ слоемъ мха и торфа. Въ такихъ мѣстахъ лошади увязаютъ въ жидкомъ слоѣ торфа по брюхо и нерѣдко запутываются между корнями. Отъ копытъ образуются глубокія выбоины или такъ называемый ступникъ, гдѣ вода застаивается и затрудняетъ проходъ путникамъ.

Тропа наторена спиртоносами и мелкими торговашами, пользующимися случаемъ завести грузъ въ то время, когда въ немъ ощущается недостатокъ на Ниманскихъ пріискахъ. По этой же тропѣ прогоняется на Нимань скотъ, идущій съ Сун-



гари предварительно въ Николаевскъ, а затѣмъ по Амгуни на Кербинскій складъ и далѣе сухопутно на Ниманскіе пріиски.

Въ 1911 году было доставлено по тропѣ такимъ образомъ до 500 головъ.

Для цѣлей золотопромышленниковъ Кербинскаго района тропа не имѣетъ почти никакого значенія, такъ какъ весь грузъ завозится по рѣкѣ Керби зимою.

Вслѣдствіе этого мѣры къ улучшенію сообщенія по тропѣ ограничиваются лишь частной уборкой съ тропы упавшихъ деревьевъ да перекидкою черезъ ручьи жердей для перехода путниковъ. Съ открытіемъ пріисковъ Аккермана на притокахъ р. Такалана, движеніе по тропѣ значительно оживилось, и со стороны Аккермана послѣдовали нѣкоторыя мѣры для облегченія сообщенія: по Такаланской вѣтви тропы расчищена отъ валежника, и черезъ протоки устроены мостики.

Кромѣ болотистыхъ мѣстъ, большія затрудненія для проѣзда представляютъ переходы черезъ протоки р. Керби. Самымъ значительнымъ притокомъ является р. Кути, которая во время дождей разливается настолько, что переѣздъ черезъ нее становится невозможнымъ.

Кромѣ того, лѣвый ея берегъ круто спускается внизъ обрывомъ, въ которомъ выбранъ узкій и крутой спускъ.

Выше р. Кути долина р. Керби сужается и на 95 верстѣ берегъ рѣки падаетъ обрывомъ въ воду. Тропа въ этомъ мѣстѣ переходитъ черезъ протоку на островокъ, расположенный у берега, а затѣмъ возвращается на лѣвый берегъ Керби. Переходитъ указанную протоку въ бродъ не всегда представляется возможнымъ. Ожидаютъ спада воды обыкновенно на зимовьѣ Кетова, расположенномъ недалеко отсюда на берегу Керби. Даль-

нѣйшій путь по тропѣ часто пересѣкается проточками, обсыхающими въ малую воду, затѣмъ идетъ у подножія горъ, при чемъ здѣсь проѣздъ часто затрудняется выклинивающимися изъ земли валунами. Противъ устья р. Такаланъ, на берегу Керби есть зимовье, построенное Такаланскимъ Т-вомъ, сейчасъ пустое, такъ какъ путники останавливаются обыкновенно на зимовьѣ Кетова.

На описанномъ участкѣ пути долина и примыкающія къ ней возвышенности поросли густымъ еловымъ и лиственничнымъ лѣсомъ; изрѣдка попадаетъ березнякъ; самые же берега Керби и впадающихъ въ нее ручьевъ поросли тополями, нѣкоторые экземпляры которыхъ достигаютъ аршинъ двухъ въ діаметрѣ. На участкѣ пути отъ Такалана до верховьевъ Керби попадаетъ меньше топей; тропа проходитъ по сухимъ мѣстамъ, покрытымъ рѣдколѣсьемъ и березовымъ кустарникомъ, и потому проѣздъ по ней не представляетъ затрудненій. Самыми затруднительными мѣстами являются опять-таки 2 брода черезъ р. Керби: на 142 верстѣ, въ обходъ обрывистаго лѣваго берега, и на 160-й верстѣ, гдѣ тропа пересѣкаетъ главный истокъ Керби, который оставляетъ вправо, и поднимается на Кербинскій перевалъ по р. Ср. Керби, слѣдуя вдоль ея берега до самаго истока. Подъемъ имѣетъ средній уклонъ въ  $\frac{1}{3}$ , длина подъема полторы версты. По тропѣ пробилъ себѣ русло ручеекъ, смывшій верхній слой почвы, вслѣдствіе чего кристаллическіе сланцы, изъ которыхъ образованъ Кербинскій хребетъ, обнажились наружу и представляютъ большія затрудненія для путешественниковъ, особенно въ дождливую погоду, когда дѣлаются чрезвычайно скользкими.

Во время же заморозковъ стекающая вода замерзаетъ, и тропа становится еще болѣе неудобной.

Растительность на перевалѣ имѣетъ альпійскій характеръ. Начинаетъ попадаться карликовый кедръ (сланникъ) и уродливый кустарникъ съ мясистыми листьями. Изъ деревьевъ растетъ только лиственница.

Вершина перевала представляетъ собою ущелье, шириною въ 100 сажень, образованное холмами, возвышающимися надъ дномъ ущелья саж. на 50—70.

Переваливъ хребетъ тропа спускается въ долину р. Малой Бурейки, вдоль которой и слѣдуетъ до р. лѣвой Буреи. Малая Бурейка беретъ начало у самой вершины перевала, и паденіе ея очень незначительно, вслѣдствіе чего спускъ къ Бурей по тропѣ, въ противоположность подъему на хребетъ, весьма пологій. Долина Малой Бурейки сквозь заболочена, ширина ея не болѣе версты, склоны горъ, ограничивающихъ ее съ боковъ, весьма круты, составлены изъ гранитовъ и часто лишены всякой растительности.

Такой же характеръ носить долина р. Буреи.

Рѣка Бурей имѣетъ значительное паденіе, дно покрыто громадными камнями, между которыми образуются водопады и водовороты.

У Буреи отъ Ниманской тропы отдѣляется вѣтвь на приискъ Павловскій, въ настоящее время, вслѣдствіе прекращенія работъ на указанномъ приискѣ, уже совершенно заглохшая.

Вслѣдъ за бродомъ черезъ р. Бурею начинается долгій подъемъ на крутой хребетъ праваго берега Буреи; склоны хребта усѣяны огромными гранитными глыбами, самый же гребень хребта представляетъ изъ себя рядъ унылыхъ гольцовъ, покрытыхъ сплошной осыпью гнейсовидной породы и лишенныхъ всякой растительности.

Поднявшись на вершину хребта, тропа идетъ по водораздѣлу между двумя вѣтвями р. Салари

и наконецъ круто спускается въ долину послѣдней и слѣдуетъ вдоль выработанныхъ пріисковъ, послѣ чего переваливаетъ невысокій хребетъ между р.р. Салари и Агдой.

По долину Агды расположено нѣсколько пріисковъ, разрабатывающихся и въ настоящее время: Александровскій, Тимофеевскій и др. Отъ Александровскаго пріиска до Софійскаго на протяженіи 7 верстъ, существуетъ сносная телѣжная дорога.

