

Николай Вагнер

Беспозвоночные Белого моря



Николай Петрович Вагнер

Беспозвоночные Белого моря

Аннотация

«Путь из Петербурга до Белого моря и Соловецких островов представляет некоторые неудобства и затруднения, которые, по всём вероятиям и при том в непродолжительном времени уничтожатся. Я говорю, разумеется, о тех затруднениях, которые не зависят от разливов или летних засух. В последнем отношении, в весеннее время, более удобный, хотя более далекий и дороже стоящий путь – это путь на Волхов, Ярославль, Великий Устюг, Вологду, по Волге, Сухоне, Северной Двине – до Архангельска, откуда пароход приходит через полторы сутки в Соловки или Сумский посад. На этом пути остановки могут случаться вследствие неправильно выбранного времени, не подходящего и рейсам пароходов...»

Содержание

I. Путь от Петербурга до Соловков.	4
II. Соловецкая биологическая станция	25

Николай Вагнер

Беспозвоночные Белого моря

I. Путь от Петербурга до Соловков.

Путь из Петербурга до Белого моря и Соловецких островов представляет некоторые неудобства и затруднения, которые, по всём вероятиям и при том в непродолжительном времени уничтожатся. Я говорю, разумеется, о тех затруднениях, которые не зависят от разливов или летних засух. В последнем отношении, в весеннее время, более удобный, хотя более далекий и дороже стоящий путь-это путь на Волхов, Ярославль, Великий Устюг, Вологду, по Волге, Сухоне, Северной Двине – до Архангельска, откуда пароход приходит через полторы сутки в Соловки или Сумский посад. На этом пути остановки могут случаться вследствие неправильно выбранного времени, не подходящего и рейсам пароходов. Впрочем, рейсы пароходов по Сухоне и Вологде и рейс по Северной Двине

не не согласуются, так что почти всегда приходится прожить двое или трое суток в Вологде, или Великом Устюге. При том плавание на небольших плоскодонных пароходах по Сухоне не представляет почти никаких удобств. В конце Июля или начале Августа – водный путь по Сухоне прекращается и тогда на обратном пути в Петербург приходится сделать около 600 верст на перекладной телеге.

Более краткий путь-это на Петрозаводск, Повенец и Сумский посад. Но здесь от Повенца представляются две дороги – и на обеих разные неудобства – устранение которых, по крайней мере, на более кратком пути, можно предсказать в недалеком будущем. Из Петербурга до Петрозаводска совершают, начиная с половины Мая, правильные рейсы, большие, весьма удобные пароходы. Из Петрозаводска отходит один раз в неделю (по воскресеньям) небольшой и не совсем удобный пароходик. Но всё-таки лучше ехать на нем, чем испытать неудобства езды на перекладных на расстоянии 180 верст.

Повенец небольшой, бедный городок с 500 жителей, одной деревянной церковью, и только одним небольшим, казенным каменным зданием. Проезжему, привыкшему и каким-нибудь удобствам жизни и не имеющему здесь никого из знакомых, гораздо выгоднее будет проехать этот городок как можно ско-

рее. Если едущие на Суму не имеют при себе много тяжелого багажа, то им гораздо удобнее проехать 180 верст на почтовых – но с тяжелым багажом, требующим много лошадей, придется прибегнуть и старому водному пути. Я проехал по этому, так называемому, «пути богомольцев» два раза. В первый раз, в 1877 г., когда беломорская экспедиция, состоявшая из четырех человек, увеличилась еще присоединением шведской экспедиции лейтенанта Зандберга. В общем, у всех нас багажу набралось до 70 пуд и везти этот багаж привелось на лодках. В 1880 г., вторая беломорская экспедиция, состоявшая из двух человек, меня и Г. Пущина, ехала вместе с Мурманской экспедицией, в которой участвовало восемь человек. Багаж обеих экспедиций был около 150 пуд – и хотя в это время Повенецко-Сумская почтовая дорога была уже готова, но с такой массой багажа опять привелось ехать по водному пути. В виду новой необходимости кому-нибудь прибегнуть и этому пути, я считаю нелишним представить здесь, хотя краткое, описание этой дороги.

Здесь путешественнику приходится знакомиться с примитивными способами перемещения и с самым элементарным, можно сказать, природным, устройством дороги. Только семь верст он от Повенца по Сумско-Повенецкой дороге. Затем свертывает

вправо, в сторону и, проехав две версты, подъезжает и началу первой водной путины, и месту, так называемому: Ромбаки.

Это берег длинного озера или, лучше сказать, целого ряда озер, которые называются узкими.

На берегу, обросшем лесом, стоит небольшая, курная избушка и у самого берега путника ожидают заранее заготовленные большие глубокие лодки или, как их называют здесь, карбасы (не испорченное ли, перевернутое слово баркас?) Нос и кормы этих лодок выдаются и не много округленно загнуты кверху. В каждой лодке шесть, восемь гребцов – и гребцы эти обыкновенно женщины. Здесь начинается царство тяжелого женского труда. Женщина гораздо более трудится и почти всегда сильнее мужчины. Привыкшая управлять веслами с малых лет, на длинных, порожистых реках или на больших озерах, которых волнение бывает так же опасно, как морское женщина здешнего края лучший гребец и перевозчик. Там же, где приходится оставлять водный путь, там она является такой же сильной носильщицей. Часть клади, которая была на лодках эти носильщицы укладывают в небольшие складные носилки, сделанные из гибких ветвей и повешенные на спину. В эту, так называемую «крошонку» накладываются, увязываются вещи и носильщица высоко подняв платье, и подоткнув всё юб-

ки, вроде шаровар, бойко несет эту кладь, через болота и горы.

Женщина здешнего края представляет рослую породистую расу, которая вероятно составляет остаток древнего Новгородского племени – прежде владевшего всё́м этим краем. Костюм её несколько отличается от обыкновенного великорусского костюма. Сарафан, очень короткий, не закрывает почти до колен ног, обутых в синие чулки, обвязанные, крест-накрест, шнурками. На голове или особенный убор (кика) или высоко повязанный платок, напоминающий кикку.

Узкие озера составляют часть тех бесчисленных озер больших и малых, которыми усеян весь этот край и которых зовут здесь Ламбинами. Без всякого сомнения, вся эта страна была под водой и соединялась с Белым морем. Может быть, при более тщательном исследовании таких больших озер как Выг-Озеро или Онежское – найдутся некоторые тождественные формы с Беломорскими, в особенности, между Amphipoda. Можно легко заметить, как многие из этих озер медленно высыхают. Около берегов их образуются топи, состоящие из водорослей по большей части мертвых, побуревших и, вода, напитавшись их экстрактом, получает желтый цвет. Почти во всех озерах вода представляет такой цвет и только в редких,

холодных ключиках можно найти воду годную для питья.

Кругом озер, тощие, редкие хвойные леса, растущие на болотах и почти вся почва состоит, или из песку, перемешанного с камнем, или из этих торфяных болот. Более или менее закругленные кочки их покрыты вереском, *Calluna vulgaris* и *Ledum palustre* или оленьим мхом. Такой характер сохраняет страна вплоть до Белого моря. Болота лежат между холмами и горами, покрытыми лесом. Очень часто такие горы довольно круто спускаются в озеро отсюда явилось местное название берега – гора. (Он напр., поплыл от горы. Он пристал и горе. Он вышел на гору).

Переезд по узким озерам совершается в шесть, семь часов. Затем путешественники и кладь высаживаются на берег, по которому предстоит проехать пять верст до другого озера, в селение Масельгу. Это маленькое расстояние идет через горный хребет, который составляет линию раздела между водами, впадающими в Белое море и в Онежское озеро. С вершины хребта открывается прекрасный вид на берег, поросший лесом, большого Маткозера. Маленький переезд совершается верхом. Кладь везут на роспусках с очень странными, совершенно первобытными, колесами, которые здесь называются кругами (как и вообще всё колеса). И действительно, это круги, грубо

сделанные из больших толстых кусков дерева.

Довольно большое селение Масельга (или Морская Масельга) с одной церковью стоит на небольшом увале. Здесь пересаживаются опять в карбаса и плывут десять верст по Маткозеру, до деревни Телекиной. Не доезжая ее, путешественники останавливаются за полторы версты и отправляются в Телекину пешком, тогда как кладь переносят на руках или перевозят на роспусках с кругами. В Телекиной останавливаются на почтовой станции в крестьянском доме, который напоминает городскую цивилизацию. В этом месте должно приготовиться и длинному пути, в 40 верст, который совершается почти целый день, по реке Телекиной. Река Телекина местами довольно широкая, местами узкая, сильно мелеет и пересыхает и концу лета, так что плавание по ней, в это время, становится весьма затруднительным. Местами, около устья она сильно порожиста и течение её весьма быстро. Точно также из Маткозера она вытекает стремительно и сильно шумит здесь по камням. В широких местах ее покрывают островки, поросшие лесом, точно так же как и берега. Весной эти берега отчасти затопляются водою и тогда представляют очень оригинальный и довольно красивый вид лесов, растущих в воде. Около берегов и по островам очень много дичи, преимущественно уток, различных видов. Когда

весной 1880 г., мы, вместе с Мурманской экспедицией, плыли вниз по этой реке, на четырех больших карбасах, то наше шествие сопровождалось почти безостановочными салютами из семи ружей или штуцеров, бивших постоянно птицу и в лет и на воде.

Перед впадением Телекиной в озеро Выг – карбасы, за 4 версты, пристают и берегу и гребцы отдыхают. Здесь, издавна установившаяся пристань для Соловецких Богомольцев, которые, в числе нескольких тысяч идут этой дорогой в Соловки. На берегу стоит низенькая, старинная часовня или, вернее, староверческая молельня – и подле неё довольно просторная изба – с маленькими окнами. В этой избе, черной, закопченной, пыльной, порой ночует до сотни богомольцев – в пыли, грязи, под грубыми пологам, подвешенными на веревках. Здесь-же около избы на длинных столах или лавках их поят чаем и кормят.

Из устья Телекиной карбасы втекают в Выг-озеро, имеющее в длину около 50 верст и усеянное островками, поросшими лесом. Местные жители полагают, что этих островков на всём озере 365, т. е. столько же, сколько дней в году. и этим островкам или мыскам, (наволокам) пристают карбасы, если их застанет волнение. Но обыкновенно, в летние месяцы озеро покойно и плавание по нем, между красивыми, поросшими лесом островами, отражающимися в спо-

койной воде – доставляет удовольствие, по крайней мере до тех пор, пока однообразие этих островков не надоест. Проплыв по озеру 30 верст, карбасы пристаут и небольшому селу Кокейницы, расположенному на наволоке, далеко вдающемся в озеро. Отсюда до берега, по которому пролегает дорога, полторы версты. На берегу ожидают путников носильщицы и заранее приготовленные лошади, впряженные поодиночке в одноколки. Под наш багаж было собрано из двух ближних деревень более 20 лошадей, так что составилась довольно длинный караван, сопровождаемый пешими и конными, ибо некоторые предпочли переехать верхом весь этот тяжелый путь в 30 верст, называемый черным волоком. На этот, сравнительно небольшой, переезд тратится не менее дня, начиная с раннего утра, вплоть до позднего вечера. Узенькая дорога почти вовсе не устроена. Вся она состоит из небольших гор, покрытых камнями и из болотистых ложбинок которые покрыты гатями из жердей. Езда по этим гатям из жердняку, в простых, не рессорных одноколках, требует крепких нервов и вообще здоровой организации.

На 13-й версте, на горе, делают роздых. Прежде здесь была выстроена изба, в которой можно было укрыться от дождя, но от неё давно уже остались только обгорелые бревна, и несчастный путник, на 30-

верстном расстоянии, лишен всякого убежища, где бы он мог укрыться от непогоды.

Черный волок, приводить в деревню Воренжу, где ожидают опять заказные карбасы и перекладка на них. На всём этом пути лошади и карбасы должны быть заранее заказаны через земскую полицию – в противном случае путешественники могут где-нибудь засесть и вовсе не найти ни лошадей, ни людей для дальнейшего пути. Вообще плата здесь за человека, гребца или носильщика, та же, что и прогонная за лошадь, т. е. 3 к. на версту – но на Черном волокe берут несколько дороже. За карбас платится по числу гребцов.

Из Воренжи плывут прямо на север – по Сум-озеру на небольшой островок – лежащий почти на середине озера в 10 верстах от Воренжи. На острове селение – Сум-остров, в котором в настоящее время находится обывательская станция. Здесь собственно заканчивается водный путь со всеми его выгодами и неудобствами. Но нам в 1877 году пришлось испытать до дна горькую чашу этой путины, с её ночлегами в душных, вонючих избах и разными дорожными приключениями. Из Сум-озера мы должны были снова выбрать на гору и вручить нашу кладь отчасти носильщикам, а большие вещи – нагрузить на сани, которые составляют здесь единственный экипаж для перевозки

вещей и людей и зимой и летом. Сани эти довольно узкие; длинные, несколько похожие на наши дровни, с высокими копыльями. Я проехал в таких санях около 10 верст легкой рысцей. На них езда довольно покойна, в особенности после дождя; но неприятно раздражает нервы постоянное шуршанье по земле полозьев. Разумеется, на новой Повенецко-Сумской дороге этот примитивный экипаж исключен окончательно.

Весь Сумско-Повенецкий водный путь может быть совершен с необходимыми роздыхами в трое или в трое с половиной суток. И в этом отношении почтовая дорога представляет несомненную выгоду, так как даже при сравнительно медленной езде, это 180-ти верстное расстояние можно проехать в полторы сутки. Но кроме того этот путь вовсе лишен характера примитивного дикого пути, который представляет водный путь Соловецких богомольцев. Если эти богомольцы до сих пор избегают почтового пути, то это вследствие отсутствия каких бы то ни было приспособлений, необходимых для передвижения такой массы людей. Если бы можно было на станциях завести длинные линейки – и большее число лошадей, то, без всякого сомнения, самые станции и селения выиграли бы от этого периодического передвижения.

Для двух, трех и даже четырех лиц, едущих без особо тяжелого багажа на тройке четверке или пятер-

ке – почтовая дорога представляется наиболее удобной и выгодной. На всякий случай путникам необходимо запастись открытым листом от Олонецкой земской управы.

Ранее чем была построена Сумско-повенецкая почтовая дорога – был составлен проект железной дороги по этому самому пути. Должно сказать, что значительная часть этого пути совпадает с той просекой, которую прорубил еще Петр Великий для соединения Онежского озера с Белым морем. Только эта просека сворачивала за Выг-озером направо, на восток и шла прямо в Нюхчу. Нет сомнения, если бы Сума была соединена с Онежским озером посредством железного пути – то это был бы единственный (в летнее время) – быстрый, верный и удобный путь для сообщения всего Северного края с Петербургом. В настоящее время цивилизация этого края, почти весь комфорт его, идет не из России, а из Швеции. С другой стороны – те естественные продукты, которые теперь идут с севера в Москву и Петербург – через Архангельск, нашли бы себе, по этой новой жиле, более удобный и быстрый путь. Выгоды этого соединения настолько очевидны, что существование железной дороги не более, как вопрос времени. Если соорудится эта дорога – а также, возникнет прямое сообщение Петрозаводска с Повенцем, тогда Петербургский

житель может почти наверно рассчитывать на третьи сутки быть уже на берегу Белого моря, в Сумском посаде. Теперь такому быстрому сообщению мешает не только отсутствие железной дороги – но неимение прямого сообщения с Повенцем. Небольшой пароходик, который всего один раз в неделю отвозит пассажиров из Петрозаводска в Повенец идет не прямо до этого города, но, по пути, заходит почти во все глубокие губы Северозападной части Онежского озера. Понятно, что на такой извилистый рейс тратится очень много времени.

Сумский посад представляет уже тип Белолорских поселений. Он стоит в 4 верстах от моря на порожистой речке Суме, вытекающей из Сум-озера; с берега он почти не виден, закрыт увалом и виднеется только единственная его деревянная церковь или Собор. Около сотни домов его расположены вдоль берегов Сумы – и на самых берегах тянутся амбары и пристани или лесенки – у каждого дома. С реки эти спуски из толстых бревен имеют довольно оригинальный вид. Между этими надводными строениями, на каждой стороне реки тянется узенькая улица – вся выстланная досками. Дома большею частью ветхие, старые покачнувшиеся – с высокими крышами и воротами, которые ведут прямо в дом. Дворов нет. Исключение из этих построек делает шесть, семь двухэтаж-

ных домов, выстроенных с претензией на цивилизацию, хотя в купеческом вкусе. Всё население Сумы, точно так же как и всего Беломорья – отправляются летом на Мурман или на Новую землю, за рыбными и звериными промыслами. В Посаде остаются только жены и семьи звероловов и рыбопромышленников.

Въезд в Суму идет мимо старого кладбища и колокольни Собора, – которая служит единственным обзорным пунктом – для наблюдения за проходящим пароходом, от которого можно с трудом видеть только один дым.

Мимо колокольни идет, вымощенный бревнами, спуск и реке – прямо на мост, – на котором виднеется высокий крест. Таких крестов несколько в Сумском посаде. Это – принадлежность всех Беломорских селений и островков, на которых кресты обыкновенно ставятся в благодарность за избавление от смерти или бури.

Около церкви, несколько правее, на увале – виднеются остатки старинной, из толстых бревен деревянной стены и под ней подземный ход, запертый большими воротами. Недалеко на берегу возвышается высокий амбар-башня, с которого в половодье грузят на суда сушеную треску. На конце селения, вверху реки, – она расширяется вследствие камней и каменистых островков и здесь течет с высоких порогов, про-

изводя постоянный и сильный шум. В этом месте через реку построен длинный мост на деревянных устоях (срубках), наполненных камнями.

Переезды по Белому морю могут совершаться различными путями. Самый выгодный для целей натуралиста, не желающего пускаться далеко от берегов – это нанять большую лодку, шняку с палубой и каюткой. На такой лодке он может драгировать и иметь на ней маленькую плавучую станцию. Еще лучше, если он может иметь для драгирования при большой лодке маленький карбасик. Шняку на целое лето можно иметь за 50, 60 руб. На ней он может объехать почти всё берега; но для этого необходимо хорошо быть знакомым с ними и в особенности знать всё якорные стоянки.

В открытое море пускаться на такой шняке весьма рискованно; в особенности не имея хорошо знающего, опытного кормщика (по местному выражению: корщика). В этом случае необходимо ходить или занимать более солидное судно или прибегать и помощи военных паровых судов Архангельского порта. Беломорская экспедиция в 1877 году и Беломорско-Мурманская в 1880 году – пользовалась такой помощью, которая была им оказана Командиром Архангельского Порта вследствие предписания Его Импер. Высоч. бывшего Генерал-Адмирала Великого Князя Констан-

тина Николаевича. В первый раз на паровой шхуне «Самоед» были сделаны экспедиции Гг. Григорьевым и Мережковским на Мезенский берег и в Северный Океан, на Иоканские острова. Затем Григорьев и Андриев сделали экспедицию на той же шхуне в Кандалакский залив и на Терский берег. В 1880 г. военная паровая шхуна «Полярная Звезда» была предоставлена в распоряжение Беломорской экспедиции но результаты работ на этой шхуне оказались далеко не столь удовлетворительными, как результаты экскурсии на шхуне «Самоед». Главным образом это зависело от устройства самой шхуны, не столь правильного, а отчасти, от экипажа, который не рисковал отправиться в совершенно незнакомый ему Онежский залив.

Самые обычные и правильные переезды по Белому морю совершаются пароходами Архангельско-Мурманской компании. Большой пароход «Кемь» совершает правильные рейсы из Архангельска в Соловки, оттуда в Кемь, Сороку, Суму, Нюхчу, Онегу, откуда он идет обратно тем же путем в Архангельск. Другой рейс он делает в Кандалакскую Губу, на Терский берег и на Мурман. В месяц он совершает два рейса. Начиная 15 Мая и оканчивая 15 Сентября.

Путешественнику желающему из Сумского Посада попасть на пароход «Кемь» – необходимо проплыть

около 4-х верст по реке Суме, что делается без труда, так как карабас всегда легко можно достать в Посаде. Кроме того на почтовой и на обывательской станции существуют большие лодки специально для этой цели. Всего удобнее плыть в то время, когда вода начнет сбывать, хотя в конце лета, а тем более осенью, когда Сума высыхает – плавание может представлять в порожистых местах некоторые затруднения.

Гораздо труднее переезд по самому морю, до парохода. Он останавливается в четырех верстах от устья, а в конце лета еще дальше вследствие мелководия этого устья. На всех этих четырех или пяти верстах вода пресная или почти пресная, так как сильное течение Сумы вгоняет её воды далеко в море. Во время прилива, в бурную погоду, проплыть по морю эти четыре версты не совсем удобно. Маленькую лодку, сильно нагруженную, может захлестнуть волнами, а не нагруженную может перевернуть. Плавание во время отлива сопряжено с другими неудобствами, лодка почти постоянно задевает за дно моря и хотя весь путь обозначен правильно вехами – но не смотря на это, довольно часто приходится задерживаться на мели.

В 1877 году Мурманско-Архангельские пароходы еще не делали правильных рейсов. Беломорская экспедиция принуждена была нанять за 70 рублей ботик,

принадлежащий Сумскому посаду и подаренный обществу Вел. Княз. Алексеем Александровичем для того, чтобы переехать в Соловки. Более четырех суток экспедиция должна была прожить в Сумском посаде, так как всё это время дул сильный противный ветер. Наконец ветер как бы немного утих, и мы выехали в устье, где на берегу стоит часовня и таможенная караушка; но тщетно прождав здесь возможности двинуться в путь, принуждены были вернуться обратно в Сумский посад. Только на другой день и вечеру ми рискнули пуститься на ботике в море; проплыли целую ночь и поутру, сделав только 10 верст, должны были пристать и небольшому островку – Разострову. Островок этот хорошо известен всем, кто плавал по этому пути в Соловки. Он занимает в длину не более двух верст, и почти весь покрыт лесом, только южная оконечность его голая и высится над водой в виде живописной гранитной скалы и камней. Множество крестов на вершине скалы свидетельствуют, что островок служил спасительным убежищем для многих спасшихся от бури, крушения или смерти.

Вечером ветер стих, и мы оставили этот спасительный островок. Ночью ветер переменялся, сделался попутным, и мы, мимо Жужмуйских островов, на одном из которых высится маяк (Большой Жужмуй), мимо острова Сенухи – совершенно голой скалы, опро-

кинутой в море точно каравай – и утру благополучно прибыли в Соловки.

В 1880 году, мне, вместе с профессором Ценковским, опять привелось побывать на Разострове. Тогда мы отправились из Соловков в конце Июля, благодаря любезности настоятеля монастыря Архимандрита Мелетия, который дал нам, двум членам Беломорской экспедиции – один из Соловецких пароходов «Надежду», для того, чтобы довести нас в Суму. Полный штиль и ясная погода обещали нам благополучно и с полным комфортом доплыть до Сумского Посада, до которого оставалось уже всего 25 или 20 верст. Пароход плыл на всех парах и на полном ходу попал на подводный камень или стамик, как называют его Беломорцы.

Катастрофа произошла по вине молодого штурмана, ученика Кемской штурманской школы, который пренебрег указаниями старых лоцманов, стоявших на руле, и доверился карте Рейнеке, на которой камень не означен. Всё усилия стащить пароход с камня оказались напрасными. Он сел на камень самой серединой килевой части, тогда как корма и нос его висели в воде. Мы напрасно ждали какого-нибудь счастливого случая, ждали, что прилив снимет нас с камня. Таким образом, мы простояли с 6 ч. вечера до 4 утра, когда молодой штурман, исполнявший в то же время

и роль капитана, предупредил нас, что он не ручается за целостность парохода и что он советует нам уехать на шлюпке.

Нам спустили шлюпку, дали кормчего и четырех человек матросов гребцов. Вскоре мы въехали в грозовую тучу, которая заволокла всё небо, и разразилась сильной грозой с ливнем. Кругом нас ничего не было видно. Я обратился и кормчему с вопросом: «есть ли у него компас?» и получил отрицательный ответ. Когда же я спросил его каким-же образом он правит рулем? – «А вот по валам. Я держу поперек валов». – «А если ветер переменится?» спросил я. На это коршик посмотрел кругом на небо и с уверенностью ответил: «Нет! Бог милостив, не переменится!»

Я рассказываю об этом случае, чтобы показать как велика беспечность Беломорца и вера его в великое русское авось.

Через час проглянуло солнце, и вскоре мы пристали и Разострову, где матросы поставили крест и обсушились. По приезде в Суму я тотчас же послал телеграммы в Архангельск губернатору и в Соловецкое Подворье – с целью вызвать высылку другого Соловецкого парохода на помощь погибающей «Надежде». и счастьем всё обошлось благополучно. Пароход из Архангельска поспел вовремя, машину из «Надежды» вынули и она была отвезена на буксире в Солов-

ки. Через пять дней пароход собрали и он снова был готов в путь.

II. Соловецкая биологическая станция

Когда в первый раз я познакомился с фауной Соловецкого залива, то мне пришла мысль основать на берегу его зоологическую станцию, которая могла бы служить пособием для студентов С.-Петербургского Университета. С этой мыслью я обратился и бывшему настоятелю Соловецкого монастыря Архимандриту Феодосию, с просьбою посвятить одно из монастырских зданий этой научной цели.

Архимандрит Феодосий указал мне на небольшой домик, построенный на берегу Анзерского пролива, на месте, которое называется Ребалда.

В этом домике, в распоряжении будущей станции могли поступить только три небольшие комнаты. Кроме того, самый домик не имеет постоянных жителей и находится в 15-ти верстах от монастыря и в 4-х верстах от Анзерского скита; но эти 4 версты морского пути через пролив, по которому переезд не всегда бывает возможен или безопасен. Исследователь, поместившийся в этих трех комнатках, очутился бы в положении отшельника, совершенно предоставленного собственным силам и средствам. Понятно, что в та-

кое помещение можно было бы рискнуть отправить почти с такими же удобствами, как в какой-нибудь необитаемый остров. Хотя я представил С.-Петербургскому Обществу Естествоиспытателей эту готовность Архимандрита Феодосия отдать для зоологической станции одинокий домик в Ребалде, но в действительности мне не представлялось возможности учредить в нем станцию. Тогда я обратил свои искания в другую сторону.

На берегах и островах Белого моря существуют несколько маяков, в помещении которых я предполагал возможным устроить зоологические станции: одну в Онежском заливе, на острове Жужмуе, а другую в северном океане, на Орловском мысу.

Благодаря содействию командира Архангельского порта князя Л. А. Ухтомского, я осмотрел в 1876 году маяк на Жужмуйском острове и вместе с тем план маяка на Орловском мысу. Там и здесь нашлись свободные помещения, в которых можно было устроить, с некоторыми неудобствами, зоологические станции.

Я обратился и Генерал-Адмиралу Великому Князю Константину Николаевичу с просьбою о дозволении воспользоваться означенными помещениями на маяках Орловском и Жужмуйском на что и получил соизволение. Но для устройства станции необходимы были средства, которых не нашлось, ни в Министер-

стве Морском, ни в Министерстве Народного Просвещения, куда я обращался с моим ходатайством.

В таком положении оставалось дело, об учреждении Зоологической станции на Белом море, до 1880 года, т. е. до отправления беломорской экспедиции, снаряженной на средства, которые дал VI съезд русских натуралистов. Тогда, в Соловках, мы вместе с моим товарищем, профессором Харьковского Университета Л. С. Ценковским, обратились и настоятелю монастыря Архимандриту Мелетию с просьбою выстроить помещение для биологической станции. При этом имелось в виду, что станция, кроме своей теоретической пользы, может быть полезна практическому делу.

Соловецкий монастырь издавна отличался своим образовательным влиянием на прибрежное население, для которого естественные богатства Белого моря, его рыбные и звериные промыслы, составляют почти исключительный источник существования. Весьма желательно бы вследствие этого, чтобы в пользовании этим источником были введены правильные, рациональные методы. С этой точки зрения биологическая Соловецкая станция могла служить центром водворения и распространения таких методов. Здесь, на первом плане всего ближе являлось введение искусственного рыбоводства, и Соловецкая биологиче-

ская станция должна была послужить этой цели.

Архимандрит Мелетий весьма сочувственно отнесся и этому делу и указал нам на издавна существующее при Соловецкой Обители здание рыбных промыслов, называемое «Сельдяной избой». Это здание должно было служить базисом для постройки биологической станции, если только Святейший Синод не найдет препятствий и ее учреждению.

Через посредство Общества С.-Петербургских натуралистов я вошел с ходатайством в Святейший Синод о дозволении устроить при Соловецкой Обители биологическую станцию. Святейший Синод дал на это свое соизволение.

С своей стороны Архимандрит Мелетий представил Собору Соловецкой Обители несомненную пользу для науки и для вспоможения промыслам беломорского населения от учреждения при Обители биологической станции. Собор изъявил согласие на ее учреждение и постановил надстроить над «сельдяной избой» верхний этаж, в котором должна была поместиться биологическая станция. Это постановление было приведено в исполнение летом в 1881 году, а в 1882 г. я уже работал в здании биологической станции.

Это здание расположено на берегу Соловецкой бухты, в 120-ти сажнях от монастыря, от которо-

го оно отделено небольшим заливчиком. Оно стоит на маленьком мыску и занимает почти половину ширины его.

В длину, оно занимает около 15-ти сажен, в ширину не более десяти. На его переднем фасае выдаются три пристройки. В двух боковых из них, в верхнем этаже находятся по комнате в два окна, а в нижнем, в одном крыле, помещается кухня и черный ход, тогда как в другом, левом, помещается довольно просторная комната, которая назначена для рыбоводства. Главный вход находится в средней пристройке и прямая довольно широкая лестница ведет в помещение станции.

Станция состоит из восьми просторных, больших комнат, двух маленьких и из одной также очень большой, но, и сожалению, темной. В угловых комнатах находятся по два окна, а в средних по одному, но каждое окно двойное с двумя довольно высокими оконными рамами. Из окон, три обращены на северную сторону, четыре на восток, три на южную сторону, и два окна на запад.

Кроме этого помещения, в мезонине, куда ведет особенная небольшая лестница, идущая из входных сеней верхнего этажа, находится длинная и довольно светлая комната, во всю ширину здания. Комната эта назначается для небольшого местного музея. С боков

и ней примыкают обширные чердаки, в которых предполагается устроить небольшие баки, для циркуляции воды в аквариумах.

Хотя станция расположена на самом берегу Соловецкой бухты, но вода из неё не может быть употребляема для аквариумов и работ, так как эта вода имеет мало воздуха и содержит довольно много пресной воды и органических остатков.

Монастырь дает для станции лодку и двух гребцов. Благодаря этому каждый день я мог иметь от двух до трех ушатов воды, которую брали в полверсте от станции перед началом Соловецкого залива. Разумеется, со временем необходимо будет провести воду и накачивать ее в баки, для чего может быть пригоден небольшой паровой перевозной локомобиль, который имеется при монастырских заведениях.

Монастырь, отстроивши биологическую станцию, снабдил ее также приличною мебелью, которая была вся заново сделана, нарочно для станции. Что касается до лабораторного имущества, то мы, приезжавшие в Соловки работать, каждый раз оставляли в них что-либо из наших рабочих материалов; но независимо от этого, Министерство Народного Просвещения ассигновало из своих средств тысячу рублей на первоначальное устройство и обзаведение станции, изъявив в то же время согласие на выдачу ежегодного

пособия в размере пятьсот рублей.

Из отпущенных тысячу рублей, около четырех сот было израсходовано на приобретение стеклянной посуды, различных материалов и реагентов, а на шестьсот рублей составлена небольшая библиотека, преимущественно из сочинений, касающихся фауны северных морей.