62
Б20

Путеводитель по Днепру и его притокам



„МОСГУБКООПИНСОЮЗ“

ШВЕЙНО-ОБМУНДИРОВОЧНАЯ ФАБРИКА

„ВПЕРЕД“

ПРАВЛЕНИЕ: Петровский бульвар, д. 2/28, тел. 4-90-15

МАГАЗИН: Китайский пр., д. 3/4 (угол д. Полит. музея, пр. Ильин. ворот) тел. 2-50-21

ИЗГОТОВЛЯЕТ:

Гражданское, мужское и дамское платье

СПЕЦ-ПРОЗОДЕЖДУ:

Кожаную, брезентовую, парусиновую и других материалов, а также из материала заказчиков.

На складе и в магазине всегда имеются готовые изделия.

Исполнение по заказам быстрое и аккуратное.

Цены на все изделия ВЕСЬМА ДОСТУПНЫЕ

Госучреждениям и кооперативным об'единениям допускается КРЕДИТ.

НАИМЕНОВАНИЕ ИЗДЕЛИЙ:

Пальто, костюмы, куртки, плащи брезентовые и непромок., халаты, фартуки брезентовые и кожан.

Рукавицы брезентовые и кожан., брюки, телогрейки ватные, комбинезоны, тулупы, шубы романовск.

Головные уборы и другие изделия.



Волжское Государственное Речное Пароходство

Правление
Н.-Новгород,
Кооперативная, 13

Госпароходство производит ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ по р. р. Волге от Рыбинска до Астрахани, Каме, Вятке, Белой, Унже, Суре, Ветлуге, Оке, Москве.

Все паротеплоходы прекрасно оборудованы и снабжены всем необходимым для длительных поездок, как-то: отдельные каюты, электрическое освещение, паровое отопление, первоклассные буфеты, ванныя и пр. удобства. В пути можно получать спальные принадлежности за вполне доступную цену.

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ во внутреннем водном сообщении в пределах Волжского бассейна, в прямом водном сообщении с назначением грузов на пристани рек, входящих в район Северо-Западного Госпароходства (Верхн. Волга, Шексна, Нева, и друг.) и в порты Каспийского моря, а также в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении на все станции жел. дорог СССР.

Полная обработка грузов (гужподвозка, хранение, страхование, выкуп прибывающих грузов с жел. дороги и с воды и прочие экспедиционные операции по поручению клиента).

Ответственность за сохранность груза в пути и за срочность доставки.

КОНТОРЫ и АГЕНТСТВА во всех приречных городах и населенных пунктах в пределах Волжского Бассейна. ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА: в **Баку** *при правлении Акц. О-ва Каспийского Пароходства;* в **Ростове н/Дону** *при Правлении Северо-Кавказских жел. дор.,* в **Иваново-Вознесенске** *(ст. Иваново-Вознесенск, Северных жел. дор.)* в **Перми** *(ПРАВЛЕНИЕ ПЕРМСКОЙ жел. дороги)* и **Кунгуре** *(ст. Пермск. жел. дор)*

УКРАЇНСЬКЕ АВТО-ТРАНСПОРТОВЕ ТОРГОВЕЛЬНО-ПРОМИСЛОВЕ АКЦІЙНЕ Т-ВО

„УКРАВТОПРОМТОРГ“

КИЇВСЬКА КОНТОРА

м. Київ, вул. Воровського, № 33.

Київська контора, маючи в своєму розпорядженні всі транспортові засоби: вантажні автомобілі, автобуси, кінний обоз, авто-вулканізаційні майстерні й склад авто-мото-вело-техно-краму, провадить такі операції:

Транспортування та експедицію вантажів, міжміське автобусне пасажирне сполучення на лініях Київ, Житомир, Бердичів, Черняхов, Козелець, Чернігів та инш., навантаження та розвантаження вантажів, виріб та ремонт транспортових засобів, а також торгівлю об'єктами пересування, авто-мото-вело та різним техно-крамом.

Район діяльности: Округи—Київська, Б.-Церківська, Уманська, Черкаська, Глухівська, Конотопська, Ніженська, Чернігівська, Вінницька, Могилівська, Тульчинська, Кременчузька, Зінов'ївська, Першомайська, Прилуцька, Лубенська.

Кабінет Керівника та його заступника . .	тел. 17-53
Головний бухгалтер	„ 3-53
Торговельний відділ та магазин (вул. К.Маркса, 5)	30-83
Транспортовий відділ	„ 9-59, 21-32
Авто-ремонтна та вулканізаційна майстерня (вул. Володарського, 25)	„ 27-83
Євбаз-Робітком (Галицька пл., 4—2)	„ 35-59
1-й гурток: Набер. Хрещатицька	„ 27-65
2-й гурток: Гавань (Н.-Лугова, 19)	„ 1-81
Гостинний ряд (Хорева, 2) . . .	„ 15-56
3-й гурток: Міські роботи (Червоноарм., 28) .	25-40
4-й гурток: Червона площа	„ 24-79
Галицький транспортово-пакувальний пункт (Дмитрівська, 12)	„ 24-31

1-е Акционерное Транспортное Общество

„ТРАНСПОРТ“

Общество производит транспортирование, экспедицию и складочное хранение грузов в пределах С.С.С.Р. и за границею, для чего имеет до 200 Контор в Союзе и корреспондентов за границей.

Для привлечения грузов в смешанном железнодорожно-водном и местном сообщениях, Обществом установлены, по соглашению с Госпароходством, специальные тарифы, предоставляющие значительные выгоды для отправления грузов в смешанном сообщении. Приняты меры для скорейшего продвижения по назначению грузов, следующих в смешанном сообщении.

Производится продажа пассажирских билетов по Днепру и его притокам.

Справки о тарифах и условиях перевозки даются Киевской Конторой О-ва „Транспорт“ без замедления по запросам клиентов лично, по почте, по телеграфу и по телефону № 38-29.

КИЕВСКАЯ КОНТОРА

ул. Воровского, № 25. Тел. №№ 30-07, 12-75, 38-29.

Адрес для телеграмм: „Киев Транспорт“.

ПРАВЛЕНИЕ ЮГО-ЗА

Г. КИЕВ, ТЕАТ

Открытые Правлением Юго-Западных ж. д. городские станции: в КИЕВЕ—Пушкинская ул., 14, на ПОДОЛЕ, на ГАЛИЦКОМ БАЗАРЕ; ОДЕССЕ—ул. Бебеля, 11 с Отделениями при Госбанке и в Порту; БАЛТЕ, БЕРДИЧЕВЕ, БЕЛОЙЦЕРКВИ, БОГУСЛАВЕ, ЖИТОМИРЕ, ВИННИЦЕ, ДУНАЕВЦАХ, ЗИНОВЬЕВСКЕ, ЗЕЕНИГОРОДКЕ, КАМЕНЕЦ-ПОДОЛЬСКЕ, ПРОСКУРОВЕ, ТИРАСПОЛЕ, УМАНИ и ШЕПЕТОВКЕ производят:

1) Предварительную продажу пассажирских билетов и плацкарт.

КИЕВСКАЯ и ОДЕССКАЯ Горстанции принимают поручения на доставку билетов и плацкарт на дом.

2) Прием к перевозке и выдачу как на Горстанциях, так и на дому и складах грузохозяев багажа, товаро-багажа и грузов всех скоростей во всех установленных сообщениях.

3) Хранение багажа и грузов, отправляемых с городских станций, и прибывающих на эти станции, а также и на линейные станции, но передаваемых на горстанции по поручениям клиентов.

ТАМОЖЕННЫЕ АГЕНТСТВА: В ОДЕССЕ,
ДЯТ ОПЕРАЦИИ, СВЯЗАННЫЕ С ДОС

ПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ

АЛЬНАЯ, 8.

4) Складочные операции по ст. 19 Устава железных дорог.

5) Кредитование фрахта (для Госпредприятий и Кооперации).

6) Нагрузочно-выгрузочные работы: упаковку, обшивку, исправление тары, переческу грузов.

7) Операции с наложенными платежами.

8) Уведомление грузохозяев о прибытии грузов и возвращении уведомлений на получение наложенных платежей.

9) Доставку на дом дубликатов накладных, багажных квитанций и свидетельств о наложенном платеже.

10) Транспортирование грузов гужем или иным способом по поручению клиентов.

11) Составление и выдачу тарифных и проч. справок, относящихся к операциям Горстанций.



ОЛОЧИСКЕ И ШЕПЕТОВКЕ ПРОИЗВО-
ОТРОМ ГРУЗОВ и ПЕРЕОТПРАВКУ ИХ.

УПРА Л
ВНУТРЕННИХ Б
ДНЕПРОВСКОГ

УПРАВЛЕНИЕ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ДНЕПРОВСКОГО БАССЕЙНА *имеет перед собой основную задачу содержание водных путей бассейна в исправном и безопасном для судоходства состоянии, которое способствовало бы не только развитию самого судоходства, но и развитию производительных сил приднепровского края.*

В СООТВЕТСТВИИ С ЭТОЙ ЗАДАЧЕЙ *Управление Водпути ведает производством следующих главнейших работ, связанных с технической эксплоатацией водных путей:*

1. **УСТРОЙСТВОМ И РЕМОНТОМ** *гидротехнических сооружений как выправительных, так и берегоукрепительных.*
2. **ПРОИЗВОДСТВОМ ЗЕМЛЕЧЕРПАТЕЛЬНЫХ РАБОТ** *как для нужд судоходства НКПС, так и для других организаций на договорных началах по созданию глубин*

В ВЕДЕНИЕ ДНЕПРОВСКОГО БАССЕЙН ВХ
ИСТОКА ДО УСТЬЯ С ПРИТОКАМИ (БЕ ЗИ
БУГ С ПРИТ КО

ОБЩЕЕ ПРОТЯЖЕНИЕ СУДОХО НЫ
СЧИТАЕТСЯ 56 КМ

ЛЕНИЕ
ВОДНЫХ ПУТЕЙ
ГО БАССЕЙНА

на фарватере, в гаванях, затонах, по подсыпке и повышению территорий, по устройству разного рода дамб для обвалования затопляемых ценных угодий и проч.

3. *ПРОИЗВОДСТВОМ корчеподъемных, камнеподъемных и водолазных работ.*
4. *УСТРОЙСТВОМ ОБСТАНОВКИ ФАРВАТЕРА береговыми и плавучими указательными и предостерегательными знаками.*
5. *РЕМОНТОМ ФЛОТА и новым судостроением.*
6. *НАДЗОРОМ за судоходством и сплавом и за выполнением правил плавания.*
7. *УЧЕТОМ производящихся на водных путях перевозок на судах и плотах, а также работ Флота. Для осуществления этого учета имеется 18 регистрационных пунктов, главные из них находятся: в Гомеле, Киеве, Днепропетровске, Запорожье, Херсоне и Николаеве.*

ВХОДЯТ СЛЕДУЮЩИЕ РЕКИ: ДНЕПР ОТ
ЗИНА, ПРИПЯТЬ, СОЖ, ДЕСНА) И ЮЖНЫЙ
КОМ ИНГУЛ

НЫХ РЕК В ПРЕДЕЛАХ БАССЕЙНА
КИЛОМЕТРА

КАЖДОМУ РАБОТНИКУ ТРАНСПОРТА,
::: КАЖДОМУ ХОЗЯЙСТВЕННИКУ :::

НУЖНО ЧИТАТЬ

ТРАНСПОРТНУЮ ГАЗЕТУ

Общественно - экономический и производственный орган Народного Комиссариата Путей Сообщения

В „Транспортной Газете" помещается обширный материал по вопросам работы органов железнодорожного, водного и местного транспорта, а также значения и участия транспорта в общей системе народного хозяйства

Вместе с тем в „Транспортной Газете" помещается также руководящий материал по вопросам **тарифной политики** и **оперативной деятельности** органов транспорта

Большое внимание „Транспортная Газета" уделяет вопросам местного транспорта, авто- и дорожному строительству

В Юридическом и Информационно-Справочном Отделах „Транспортной Газеты" помещаются исчерпывающие **сведения** и **раз'яснения**, касающиеся ведомственной политики центра

В Отделе „Переписка с читателями" каждый подписчик „Транспортной Газеты" имеет возможность **получить нужную ему справку** и **раз'яснение** по вопросам, касающимся практики и работы органов транспорта в центре и на местах

„Транспортная Газета" выходит 3 раза в неделю: по вторникам, четвергам и субботам

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА: на 1 год—6 руб., на ½ года—3 руб., на 3 мес.—1 руб. 50 коп.

Подписку и деньги просьба направлять по адресу: Москва, Н. Басманная, 2, Главной Конторе „Траспортной Газеты"

Подписка принимается **уполномоченными** во всех органах **транспорта**, почтовыми предприятиями и всеми письмоносцами С. С. С. Р.

БЕЛОРУССКОЕ
ОТДЕЛЕНИЕ

Госиздата РСФСР

МИНСК,
СОВЕТСКАЯ, 41.

Филиалы во всех окружных и крупных районных городах БССР

ПОПОЛНЯЕТ и КОМПЛЕКТУЕТ БИБЛИОТЕЧКИ ВСЕХ ТИПОВ

литературой по всем вопросам

ПРОДАЖА ПРЕДМЕТОВ БИБЛИОТЕЧНОЙ ТЕХНИКИ

Во всех магазинах, филиалах и киосках Белорусского Отделения производится продажа

„ПУТЕВОДИТЕЛЯ ПО ДНЕПРУ"

ДНЕПРОПЕТРОВСКОЕ
ПАЕВОЕ СТРОИТЕЛЬНОЕ
ТОВАРИЩЕСТВО

ПАЙСТРОЙ

ПРОИЗВОДИТ РЕМОНТ, ВОССТАНОВЛЕНИЕ и СООРУЖЕНИЕ ДОМОВ и РАЗНЫХ СТРОЕНИЙ, А ТАКЖЕ ВСЯКОГО РОДА СТРОИТЕЛЬНЫЕ и МОСТОВЫЕ РАБОТЫ

РАЙОН ДЕЯТЕЛЬНОСТИ Т-ВА: ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ, ЗАПОРОЖСКИЙ, КРИВОРОЖСКИЙ, МЕЛИТОПОЛЬСКИЙ, ПАВЛОГРАДСКИЙ ОКРУГА и БЕРДЯНСКИЙ РАЙОН.

АДРЕС УПРАВЛЕНИЯ: ПРОСП. К. МАРКСА, № 21.

ПЕТРИКОВСКАЯ АРТЕЛЬ

КРАСНЫЙ СУДОСТРОИТЕЛЬ

м. ПЕТРИКОВ, МОГИЛЕВСКОЙ ГУБЕРНИИ

ПРОИЗВОДИТ:

Баржи
Гончаки
Лодки

У. С. С. Р.
К. О. М. П.
В. С. Н. Х.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
СТЕКОЛЬНЫЙ ЗАВОД

„Червона Гута"

КИЕВ
СТАЛИНКА
телефон 46—00, 42—38
Телеграф. адрес: КИЕВ—ГУТА

ВЫРАБАТЫВАЕТ
ИЗ БЕЛОГО СТЕКЛА
сортовую хозяйственную и
аптечную посуду

КИЕВО-ПЕТРОВСКАЯ

ТОЛЕВАЯ ФАБРИКА

ПРОИЗВОДИТ:

ТОЛЬ

КРОВЕЛЬНЫЙ

ВЫСШЕГО КАЧЕСТВА

ВСЕХ СОРТОВ

ТОЛЬ И КОЖА

ДЛЯ ИЗОЛЯЦИИ

ЛАК

ДЛЯ СМАЗКИ

ТОЛЕВЫХ

КРЫШ

КИЕВ, ИЛЬИНСКАЯ, 12

ХЕРСОНСКИЙ ОКРЖИЛСОЮЗ

ПРОДАЕТ

ЛЕС: Всевозможный строительный
ЖЕЛЕЗО: Скобяные разные товары
ЦЕМЕНТ: и разные строительные материалы
КРАСКИ: цветные всевозможных сортов
ДРОВА: разные

ГОСУДАРСТВЕННЫМ, КООПЕРАТИВНЫМ И ОБЩЕСТВЕННЫМ УЧРЕЖДЕНИЯМ

ДОПУСКАЕТСЯ КРЕДИТ.

ЦЕНЫ: НИЖЕ УСТАНОВЛЕННЫХ НКТОРГОМ ДЛЯ ХЕРСОНА

ПРИ ПОКУПКЕ КРУПНЫХ ПАРТИЙ, ЦЕНЫ ПО ОСОБОМУ СОГЛАШЕНИЮ

СКЛАДЫ ЛЕСНЫХ МАТЕРИАЛОВ И ДРОВ ПОМЕЩАЮТСЯ НА КАНАТНОЙ ПЛОЩАДИ

МАГАЗИН КРАСОЧНЫХ И ЖЕЛЕЗОСКОБЯНЫХ МАТЕРИАЛОВ, ПОМЕЩАЕТСЯ ПО ТОРГОВОМУ ПЕРЕУЛКУ (магазин бывш. Купчика)

ЖИЛСОЮЗ ПОМЕЩАЕТСЯ—СОВЕТСКАЯ УЛ., УГОЛ УЛ. К. МАРКСА, ТЕЛЕФОН № 314.

УКРАИНСКОЕ
ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЕ
АВТО-ТРАНСПОРТНОЕ АКЦИОНЕРН. ОБЩЕСТВО

УКРАВТОПРОМТОРГ

ДНЕПРОПЕТРОВСКАЯ КОНТОРА
ДНЕПРОПЕТРОВСК
УЛ. ЛЕНИНА, № 5
ТЕЛЕФОН
5-71

Автобусные сообщения по расписанию поддерживаются специально оборудованными автобусами „ФОМАГ“ и „ЛЯНЧИА“ выпуска 1927 года

Билеты на линию Запорожье—Днепропетровск продаются на всех пристанях Днепровского Госпароходства со скидкой 5%

Производство всех транспортных операций и перевозка грузов

Д. Е. Белина

62
Б 20

ПУТЕВОДИТЕЛЬ
ПО ДНЕПРУ
И ЕГО ПРИТОКАМ

32 ИЛЛЮСТРАЦИИ, КАРТЫ,
ТАРИФЫ И РАСПИСАНИЯ
РЕЙСОВ ПАРОХОДОВ

Применительно к указаниям Госпароходства составил
ПАВЕЛ БАЛИЦКИЙ

ИЗДАНИЕ ДНЕПРОВСКОГО ГОСПАРОХОДСТВА
КИЕВ—1928

Библиографическое описание и шифры для библиотечных каталогов на эту книгу помещены в журн. „Літопис Укр. Друку" и „Карточном репертуаре" Украинской Книжной Палаты

ЦІБУ

382082
Державна історична
БІБЛІОТЕКА УРСР
72
Вог
ДР

Киевский Окрлит № 507 Тираж 10.000 экз.

10 тип. „Транспечать" им. Ленина—2810—28 г.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Днепр с его большим протяжением водных путей, богатым и людным бассейном, широко раскинувшимся по территории трех Союзных Республик, имеет значение для всего Союза, являясь важным транспортным фактором в его хозяйственной жизни.

„Путеводитель по Днепру и его притокам" ставит первой своей задачей оказаться полезным транспортнику, хозяйственнику, краеведу, в их работе.

Процесс широкого социалистического строительства, охвативший весь наш Союз, особенно ярко отражается на берегах Днепра, где создается и величайшее сооружение нашего времени ДНЕПРОСТРОЙ.

Производственник, использующий свой летний профотпуск для ознакомления с работой заводов и фабрик, с целью поднятия своей квалификации, найдет в Путеводителе по Днепру полезного товарища.

Богатые естественными дарами природы берега Днепра с отдаленнейших времен привлекали к себе внимание человека. И трудно найти другую такую реку, на берегах которой было бы обронено такое множество следов прошлого всех времен, которые были бы так обильно насыщены памятниками культуры и искусства.

Путеводитель по Днепру поможет путешественнику, туристу, экскурсанту ориентироваться в этом удивительном „музее", среди которого пароход плывет часами, сознательно подойти к ознакомлению с его неисчислимыми богатствами.

Днепровские берега искони, также, являются об'ектом ожесточенной борьбы народов. На этих же берегах в великую Революцию решался вопрос о Советской Украине, давшей не мало примеров высокого героизма борцов за Советы.

Отмечая богатые историческими воспоминаниями пункты, Путеводитель внесет и свою долю участия в деле культурного развития трудящихся масс.

Для всех же Путеводитель по Днепру постарается стать незаменимым спутником и полезным собеседником.

ИЗДАТЕЛЬСТВО

ОТ СОСТАВИТЕЛЯ

Одна из самых больших и богатых рек Европы, прекрасный Днепр, до сих пор почти не знал путеводительской литературы. Притом, все старые и давно вышедшие из продажи путеводители по Днепру ограничивались лишь обзором наиболее оживленных судоходных плесов.

„Путеводитель по Днепру и его притокам" является первой попыткой дать книжку, охватывающую судоходные пути Днепра и его притоков во всем их об'еме. Однако перед составителем, стесненным местом, стояла одна чрезвычайная трудность—исчерпать в небольшой книжке тот обширнейший материал, какой представляет Днепр, отдельные темы которого нередко имеют огромную литературу, исчисляемую многими сотнями печатных листов (Днепрострой, Киев, Чернигов, Мезень, Аскания-Нова, Ольвия и т. д.). Составителю, поэтому, часто приходилось лишь кратко вводить читателя в ознакомление с предметом, стараясь заинтересовать его и вызвать на самостоятельное обследование и изучение. Если бы „Путеводитель по Днепру" оказался в этом направлении полезным, составитель считал бы свою задачу выполненной.

Настоящая работа, проведенная к тому же в условиях спешности, естественно, не свободна от недочетов. Поэтому составитель будет глубоко признателен всем тем туристам, которые найдут возможным поделиться с ним своими деловыми замечаниями и указаниями, направленными к усовершенствованию издания (адрес: Киев, улица Революции, 36, Госпароходство).

К Путеводителю приложены шесть карт Днепра, заключающих в себе весь наиболее необходимый для Днепровских туристов материал, и тридцать два характерных для Днепровского ландшафта фото-этюда, значительное большинство которых принадлежит Зав. фото-лабораторией Водпути т. Раковскому.

I. ДНЕПР, ЕГО БАССЕЙН И ЗНАЧЕНИЕ

ВЕРХНИЙ ДНЕПР

Днепр (у древних греков—Борисфен, у римлян—Данаприс, у турок—Узу) одна из значительнейших рек Европы, протяжением до 2.200 километров. По характеру течения, особенностям местности, условиям судоходства Днепр делится на четыре части: *Верхний Днепр*—от истоков до Киева, *Средний Днепр*—от Киева до Днепропетровска, *порожистая часть*—от Днепропетровска до Запорожья и *Нижний Днепр*—от Запорожья до лимана.

Верхний плес Днепра (от истоков до Киева) по особенностям течения, характеру реки и прибрежному ландшафту распадается на три участка.

I. Участок от истоков до Дорогобужа. Днепр берет начало в Бельском уезде Смоленской губернии, на одном из наиболее приподнятых пунктов Валдайской возвышенности (около 239 метров над уровн. моря), вытекая из болот у деревни Клецевой.

До впадения в него первого притока—маленькой речки Жерди—это крошечный, игривый ручеек, жизнерадостно извивающийся среди низменных болотистих берегов. Сразу даже трудно освоиться с мыслью, что это та же река, которую мы привыкли представлять себе во образе огромного, мощного деда-Днепра.

При дружной помощи сбегающихся к нему многочисленных ручейков Днепр постепенно мужает, и уже в 60 километрах от истоков, впервые у с. Спаса, пробует обслуживать лесной сплав. Приняв, затем, слева значительно превосходящий его приток Вязьму (длин. ок. 150 килом.) он становится уже хорошей сплавной рекой. В этом районе Днепр протекает среди несколько приподнятых глинистых берегов, из которых правый неизменно занимает командное положение. Здесь берега круты, обрывисты, пересечены множеством оврагов и лощин, покрытых хвойными и лиственными перелесками.

Несколько ниже, справа, Днепр принимает второй сплавной приток—речку Вопец, от устья которой по Днепру впервые возможно сплавное судоходство.

Отсюда значительно меняется общий вид реки. Днепр течет среди довольно широкой долины, имеющей местами до 2-х километров ширины; возрастает мощность и его русла, достигающего сорока метров в ширину у впадения в него левого притока Осьмы.

Сохранявший неизменно от верховьев направление с севера на юг, Днепр, приняв Осьму, круто поворачивает вправо и, приобретая направление с востока на запад, подходит к Дорогобужу.

Крайне извилистый, усеянный множеством мелей и бродов. Днепр на всем этом верхнем участке (около 200 килом.) несудоходен, несмотря на то, что часто его русло имеет глубину свыше трех метров.

II. Участок от Дорогобужа до Орши. На этом участке, протяжением около 340 километров, Днепр имеет общее направление с востока на запад вплоть до Смоленска, ниже которого несколько отклоняется к югу с тем, чтобы не доходя Орши довольно круто повернуть к юго-западу.

Чрезвычайная извилистость здесь реки местами доходит до того, что на один километр прямого направления приходится полтора километра извилин.

Более значительные притоки этого участка—большая сплавная река Вопь (ок. 155 килом.), Хмость, Катынь—справа и Ужа, Мерея—слева.

Днепр течет в открытой, заливной долине, расширяющейся местами до 3-х верст; ниже Вопи края ее расходятся даже километров до десяти, образуя болотистую низину, заполняемую весенними водами. Впрочем, несколько далее долина снова суживается, и, ниже Смоленска, имеет не более километра в ширину.

В этом же районе берега его постепенно возвышаются, при чем левый неизменно возвышеннее правого; местами они образуют как бы цепь высоких откосов, которая тянется вплоть до Орши. Тут Днепр уже совсем не имеет долины, заливаемой весенними водами, обычная же ширина его русла от 50 до 100 метров; у дер. Кобеляки, где Днепр прорезает пласты песчаника, оно уменьшается до 20 метров. У этого места каменные пласты образуют сплошной мелководный ($^1/_2$ метра) порог, протяжением до 200 метров, представляющий настолько серьезное препятствие для судоходства, что движение судов возможно лишь в высокую воду; обнажениями песчаника усеяны и берега от Кобеляк до Орши.

Характерной особенностью Днепра на всем этом участке является чрезвычайная неравномерность глубины русла, которая с пяти метров вдруг переходит в полуметровую. Кроме того, ниже Смоленска начинают все чаще и чаще попадаться в русле массы гранитных валунов, нередко сильно загромождающих дно.

Извилистость русла, мели, присутствие в русле камней, порог у дер. Кобеляки (в 10 килом. выше Орши)—все это делает участок Днепра от Дорогобужа и до Орши малосудоходным. Сквозное движение пароходов, даже малых размеров, здесь возможно только при высокой воде; однако, на протяжении около 80 килом. от Смоленска до дер. Бовшево, вполне возможны регулярные рейсы пассажирских пароходов.

III. Участок от Орши до Киева. Течение реки от Орши получает общее направление на юг, которое Днепр удерживает до самого Киева. На этом участке, имеющем до 760 километров протяжения, Днепр принимает все свои главные притоки. Справа в него вливаются Друть, Березина, Припять, Тетерев, Ирпень; слева—Сож, Десна. В связи с этим постепенно нарастает и ширина его русла, достигая 700 метров ниже Припяти, при 200 метрах выше впадения Сожа. К концу же этого участка Днепр складывается в большую многоводную реку, какою мы привыкли его себе представлять.

Весьма характерной чертой и этой части реки является его чрезвычайная извилистость. Так, например, криволинейное течение Днепра между Стар. Быховом и Лоевым вдвое длиннее прямого расстояния между ними, а между Ст. Быховом и Рогачевым оно почти втрое больше. Наиболее характерным в этом отношении является, так-называемый, Таймановский крючок (немного ниже Ст. Быхова), в котором криволинейное течение Днепра составляет восемь километров, вместо двух кратчайшего расстояния.

На этом же участке Днепр приобретает так характерную для него особенность, не покидающую его почти до низовьев, это неизменно возвышенный правый берег. Заметное исключение представляет лишь район впадения Припяти, с его болотными просторами.

От Орши и до Шклова Днепр все еще протекает среди крутых, обрывистых берегов; в этом районе и ширина его речной длины незначительна. Ниже, одновременно с повышением правого берега, понижается левый, образуя широ-

кую долину, усеянную озерами. Еще ниже, от устья Березины долина Днепра постепенно расширяется до 6-7 километров, сливаясь у впадения Припяти с обширной болотистой низменностью Полесья, которая во время весеннего половодья, покрывается вся водой. После этого цепь береговых возвышений снова приближается к Днепру лишь в районе Киева, где долина его снова значительно суживается.

На всем протяжении этого участка правый возвышенный берег Днепра неизменно состоит из суглинистой почвы, а пологий левый из намытых рекою песков, в большинстве поросших кустарником.

На этом же участке впервые встречается и разделение реки на рукава – явление чрезвычайно характерное для среднего плеса Днепра.

Увеличивается и глубина русла; однако и здесь попадаются мели, перекаты с ничтожной глубиной при низком горизонте воды. Все же, несмотря на наличность и других затруднений для плавания в виде корчей, колод, которыми усеяно дно реки, весь этот участок вполне судоходен. Ниже Могилева движение пароходов возможно и при невысоком горизонте воды.

СРЕДНИЙ ДНЕПР

Наиболее характерной особенностью этой части Днепра является постоянное деление его на рукава. Расходясь по рукавам и протокам, Днепр затем снова соединяется в одно русло, образуя, таким образом, множество всевозможных островов. На всем протяжении этого участка островов насчитывается свыше трехсот; среди них находятся острова, имеющие до 15 килом. в длину и 5 килом. в ширину.

Из больших рукавов особенно известны: Черторой Киева, протяжением свыше 10 килом., образующий значительный остров „Труханов", такого же протяжения судоходный рукав в районе Триполья, образующий с главным руслом два острова, рукав Днеприще у Черкасс, протяжением до 50 килом. и другие.

Главное русло, теряя много воды, уходящей в рукава, становится от этого во многих местах мало судоходным, требующим регуляционных работ. Некоторые из этих рукавов, занесенные в головных своих частях илом и песком, образуют заливы, служащие прекрасными затонами

для зимовки судов. Лучшими затонами считаются Оболонь и Старик у Киева, в которых обычно зимуют сотни всевозможных судов.

Этот участок характеризуется также отсутствием значительных притоков; из них справа впадают красивая Рось и Тясмин, а слева—Трубеж, Сула, живописнейший Псел, Ворскла и Орель.

На этом же участке, несколько ниже Киева, к Днепру подходят отроги Карпатских гор, внося значительное разнообразие в обычный Приднепровский ландшафт. Сопутствуя реке, горы временами придвигаются к самому Днепру, сжимая его русло, суживая долину; наиболее суженная долина находится в районе Канева.

Южнее Роси и до Тясмина горы отходят от реки на значительное расстояние. Но не доходя Кременчуга, у с. Табурище, отроги Карпат начинают вновь проявляться в виде гранитных скал в русле реки, образующих ряд забор, сильно затрудняющих судоходство. На участке Кременчуг — Днепропетровск насчитывается двенадцать таких забор, из которых наиболее опасны—Редуты, Забора и Ново-Койдакская; кроме забор попадаются отдельные камни.

Узкая у Канева долина реки расширяется по мере приближения к Кременчугу, в районе которого ее ширина доходит до 8 километров; ниже его она не превышает 2-3 километров.

Глубина реки на чистых плесах доходит до десяти и более метров, но на мелях и перекатах, особенно в засушливые годы, она незначительна, чему особенно способствует разделенне реки на несколько параллельных рукавов, оттягивающих от главного русла значительное количество воды. В связи с этим, нормальная осадка грузовых судов на этом участке не превышает $1^1/_2$ метра.

По глубине, по характеру плавания и движения грузов, по прибрежному ландшафту эта часть реки резко отличается от части, находящейся ниже порогов.

На этом участке Днепр неизменно сохраняет общее юго-восточное направление, при сравнительно небольшой извилистости. Длина криволинейного течения Днепра от Киева до Днепропетровска 514 килом.; прямое же расстояние между этими пунктами равняется 390 килом. Таким образом, на каждом километре прямолинейного течения этого участка нарастает всего около четверти километра извилин.

ПОРОГИ

Совершенно своеобразную картину представляет участок Днепра от Днепропетровска до Запорожья, заключающий в себе порожистую часть реки.

На этом участке Днепр пересекается широкою гранитною полосою отрогов Карпатских гор, прорезывающих всю Украину в направлении с северо-запада на юго-восток, к северному побережью Азовского моря.

Проявлявшиеся и выше Днепропетровска в виде забор, гранитные скалы этих отрогов, здесь совершенно загромождают русло реки. Во многих местах гранитные гряды пересекают русло хребтообразными сплошными массами, так-называемыми „лавами", расположенными рядами на более или менее значительных расстояниях. Эти „лавы", если они заграждают только часть русла, оставляя в стороне проход, называются „заборами". В том же случае, если они с разбросанными на их поверхности камнями преграждают все течение реки от берега до берега, называются порогами. Всех забор на этом участке не менее тринадцати; порогов—девять.

Русло порожистой части Днепра, кроме того, засорено множеством камней, разбросанных отдельно по дну реки, а также усеяно многочисленными островами (до 60), среди которых особенно известны: Потемкинский у Днепропетровска и Хортица у Запорожья. При общем направлении с севера на юг, Днепр на этом далеко несвободном от извилин участке, протяжением всего в сто километров, имеет огромное падение воды, равное 32 метрам. Продольный профиль всего этого участка представляется в виде лестницы, с большими падениями на самих порогах. Эти падения сообщают течению огромную скорость, во много раз превосходящую скорость, допускающую взводное судоходство. Вот почему, в районе порогов осуществляется лишь далеко небезопасный сплав плотов и спуск вниз по течению небольших барж и груженых „дубов".

На протяжении этого участка русло реки окаймлено высокими обрывистыми берегами, высота которых достигает 60 и более метров над уровнем низких вод, при чем правый берег круче левого, но оба они настолько высоки, что не заливаются в половодье.

Пороги, по течению реки, располагаются в следующем порядке.

Километрах в двадцати от Днепропетровской пристани находится первый, Старо-Койдакский порог; за ним следуют: Сурский, Лоханский, Звонецкий, Ненасытецкий, Волнигский, Будиловский, Лишний и Вильный, заканчивающийся узким проходом, называемым „Волчье горло". В восьми километрах от Вильного порога, у левого, совершенно отвесного берега, называемого „Школа", река круто поворачивает вправо, к огромным скалам, известным под наименованием „Разбойники"; это, между прочим, чрезвычайно опасный при движении по реке пункт.

Отсюда и до Запорожья каменных засорений более не встречается, течение становится нормальным, все повышающиеся скалистые берега сжимают русло реки все более и более, вплоть до колонии Кичкас, где Днепр имеет всего около 175 метров ширины. В этом месте Днепр протекает в грандиозной расщелине, с отвесными и высоко подымающимися над водой берегами.

Здесь же, в настоящее время строится величайшее сооружение нашего времени—*Днепрострой*.

От колонии Кичкас до Запорожья Днепр при постепенном понижении берегов, расширении русла, уменьшении глубины реки, приобретает характер среднего своего плеса.

В своей порожистой части Днепр принимает два небольших притока Сура—справа и Самара—слева.

НИЖНИЙ ДНЕПР

На участке от Запорожья до лимана Днепр имеет общее юго-западное направление. Вся длина этого плеса равняется 340 километрам, при прямолинейном расстоянии между Запорожьем и устьем в 260 килом. Более значительные притоки этого участка Базавлук и Ингулец—справа, Конка—слева.

Кроме того, ниже впадения Конки от Днепра отделяется три рукава, как бы составляющие продолжение Конки, наименование которой они и носят и, которые то отходят от Днепра, то соединяются с ним; а ниже Херсона, Днепр разделяется на множество рукавов и протоков, называемых гирлами.

Нижний Днепр характеризуется большим расширением речной долины, частым разделением реки на ру-

кава, образующие множество больших низменных островов. Между прочим, несколько ниже Запорожья находится такая обширная болотистая низменность, протяжением свыше 30 килом. при 20 килом. ширины, охваченная с трех сторон течением реки Конки; это, так-называемый „Великий луг", изобилующий прекрасными сенокосами, непроходимыми камышами, вербовым лесом и роскошными дубами. Ниже Никополя долина Днепра, соединившись с долиной Базавлука, образует тоже значительную низменность, усеянную озерами.

На всем этом участке долина Днепра низменна, временами болотиста и изрезана множеством рукавов и протоков и образует поросшие высокими камышами и кустарником знаменитые „Днепровские плавни".

От устья Базавлука Днепр течет в открытой широкой долине, при чем русло реки подходя, то к одному, то к другому краям материка подмывает их, образуя ряд крутых обрывов.

Ниже Базавлука правый берег долины неизменно высок, местами обрывист; значительно ниже левый, к тому же постепенно снижающийся в направлении к устью и переходящий в низменную Кинбурнскую косу.

На всем своем протяжении этот плес реки имеет значительную глубину, которая особенно увеличивается у Херсона, доходя местами до 12—14 метров. Большая глубина фарватера при значительной ширине русла и отсутствии крутых и резких поворотов реки создают условия весьма благоприятные для судоходства. И только несколько забор на участке выше Каменки вносят некоторые затруднения при прохождении судов.

По протяжению судоходных и сплавных путей Днепр с притоками занимает во всем Союзе третье место; его превосходит только Волга и Обь.

Огромная сеть его путей, протяжением свыше 23.000 километров, из коих судоходных не менее 5.000 килом. и сплавных до 10.000 килом., разрезается, однако, порогами на два отдельных и самостоятельных в судоходном отношении района,—Верхне-Днепровский и Нижне-Днепровский, из которых первый, бо́льший, оказывается замкнутым, не имеющим выхода к морю. Этот дефект реки во все времена и перед всеми народами, обладавшими берегами Днепра, ставил актуальнейшую проблему о сквоз-

ном движении по реке. Но только Советское правительство сооружением Днепростроя, открывающим движение от верховьев Днепра до моря, широко и практически подошло к разрешению этого вопроса.

Своим бассейном Днепр охватывает почти полностью БССР, занимает часть территории РСФСР и от дер. Белые Сороки на Припяти, Теремцы на Днепре и Сагутьева на Десне раскинулся в пределах УССР, обслуживая на всем своем протяжении от верховьев и до устья огромную площадь тяготеющих к его водным путям территорий в 500.000 квадратных километров. Из них к Днепру прилегают шесть уездов РСФСР (Дорогобужский, Смоленский, Бежецкий, Почепский, Стародубский и Севский), семь округов БССР (Оршанский, Могилевский, Речицкий, Гомельский, Борисовский, Бобруйский и Мозырский) и одиннадцать округов УССР (Глуховский, Конотопский, Черниговский, Киевский, Черкасский, Кременчугский, Днепропетровский, Запорожский, Криворожский, Херсонский, Мелитопольский), — с общим количеством населения до 15 миллионов человек.

Весь обширный Днепровский бассейн распадается на три экономических района: лесной (Белоруссия и РСФСР), лесостепь (от северных границ УССР до Днепропетровского округа) и степь (от Днепропетровского округа до моря).

В лесном районе сосредоточены большие лесные богатства и развиты, преимущественно, отрасли промышленности, связанные с лесным хозяйством. Исключение представляет Брянская губерния, для которой характерны обработка металлов и машиностроение.

Заметное место в экономике района занимает луговодство и связанное с ним скотоводство.

В отношении земледелия район характеризуется развитием посева технических культур (пенька, лен); в области же зернохлеба район является потребляющим.

Из промышленных центров лесного района выделяются: по лесозаготовительной промышленности и обработке дерева — Смоленск, Брянск, Гомель, Бобруйск, Борисов; по спичечному производству—Борисов, Речица, Гомель; по обработке металла—Брянск, Гомель, Речица, Орша; по кожевенной промышленности—Смоленск.

Кроме того, в Брянской губернии необходимо отметить заводы Гомзы в Бежице с 13.000 рабочих и Мальцевский Трест с 11.000 рабочих.

Для экономики лесостепи (и степи) наиболее характерным является сельское хозяйство, интенсивное скотоводство, высокоразвитая промышленность и лишь отчасти лесное хозяйство. В отношении сельского хозяйства северная часть лесостепи представляется ржано-крупяным районом. В южной ее половине рожь вытесняется пшеницей; значительны также здесь посевы сахарной свеклы. В области зерно-хлеба лесостепь в общем дает небольшие вывозные излишки.

В некоторых районах лесостепи развито огородничество и садоводство.

В степном районе сельское хозяйство носит преимущественно зерновой характер. Наличность благоприятных для высокой урожайности условий позволяет этому району вывозить большие хлебные излишки на внутренний и внешний рынок.

Высокое развитие здесь имеет—бахчеводство и садоводство.

Проходя ниже Киева по земледельческому району со свеклосахарной промышленностью, богатому также мукомольной и лесопильной промышленностью, Днепр близко подходит к Донецкому каменно-угольному бассейну у Днепропетровска, с его крупнейшими металлургическими и металлообрабатывающими заводами и непосредственно прилегает ниже Запорожья к марганцевым рудникам.

Получившая значительное развитие в районе лесостепи и степи промышленность размещается по УССР следующим образом:

Сахарная—Киевский и Черкасский округа.

Мукомольная—Киев, Кременчуг, Днепропетровск, Запорожье и Херсон.

Лесопильная—Киев, Кременчуг и Днепропетровск.

Металлообрабатывающая—Киев, Днепропетровск, Запорожье и Николаев.

Горная—район Новгород-Северска и Никополя.

Силикатная—Чернигов, Киев, Кременчуг и Днепропетровск.

Кожевенная—Киевский и Днепропетровский округа.

Вся эта Поднепровская промышленность дает продукции на сумму не менее 250 мил. рублей в год.

Огромными богатствами районов, среди которых раскинулся бассейн Днепра, определяется и его экономиче-

ское значение. Занимая срединное положение и являясь как бы становым хребтом Украины, Днепр имеет для ее хозяйственной и промышленной жизни огромное значение, предоставляя богатейшие и удобнейшие транспортные возможности по осуществлению товароперемещения; вместе с тем, он является единственным путем питания безлесной Украинской степи лесными материалами севера.

Однако, его хозяйственное значение выходит далеко за пределы Украины. Облегчая обмен массовых грузов между промышленным Подмосковным районом и хлебородной Украиной, ее каменноугольным и рудным районами, Днепр имеет весьма важное значение и для экономики всего Союза.

При этом необходимо иметь в виду, что Днепр обладает благоприятным для судоходства режимом реки, удовлетворяющими судоходство глубинами, незначительной скоростью течения, значительной продолжительностью навигации (8-9 месяцев); все эти естественные условия не могут не оказывать влияния на удешевление транспортирования массовых грузов.

Наконец, выходя в незамерзающее море, Днепр становится источником величайших экспортных возможностей. Эти возможности, а равно и все значение реки чрезвычайно возрастут по окончании сооружения Днепростроя.

Значение Днепра становится особенно понятным, если вспомнить, что в пределах непосредственно прилегающих к его бассейну, территории имеют значительную плотность населения в 51 чел. на 1 квадр. километр в то время, когда средняя плотность населения Европейской части Союза не превышает 29 чел. на 1 квадр. килом.

Берега Днепра, насыщенные всеми жизненными благами, необходимыми человеку одинаково на всяких ступенях его культурного развития, привлекали к себе человечество с отдаленнейших времен. И нет во всем Союзе другой такой реки, на берегах которой было бы обронено столько следов давно минувших времен, оставлено столько памятников глубочайшей старины, как на Днепре.

Но на берегах Днепра, всегда являвшихся предметом упорной борьбы за их обладание, решался вопрос и о Советской Украине. И сколько с ними сзязано воспоминаний о высоких моментах проявления народного героизма, утвердившего на его берегах Советский Серп и Молот.

В этом исключительное образовательное и воспитательное значение Днепра.

II. ИСТОРИЯ ПЛАВАНИЯ ПО ДНЕПРУ

Древнейший период. Река, доставляющая наибольше средств для существования, всегда привлекала к себе внимание человека. Побережье, особенно с приподнятыми холмами, являлось излюбленным местом для поселения первобытного человека. На песчаных кучугурах, у реки, он, обычно, ставит свой нехитрый шалаш из ветвей, в лессовых береговых кручах устраивает пещеру.

По рекам пошло и расселение размножавшегося человечества.

Являясь неиссякаемой сокровищницей, из которой первобытный человек черпал все необходимое для своего существования (вода, рыба, молюски, птичьи яйца, птица, зверьки, водоросли и т. д.), река предоставляла ему также наиболее легкие и удобные средства для передвижения и перевозки грузов. На протяжении тысячелетий речные струи являются главнейшими путями, по которым совершается передвижение, грузоперемещение, а затем и товарообмен.

Передвижение по реке вначале осуществлялось при посредстве самых примитивных плавательных приспособлений. Ствол дерева или части его и ветви, скрепленные вместе в примитивный плот, достаточный для поддержания на поверхности воды человека или его клади и были тем первым плавательным снарядом, из которого впоследствии выросло судно.

На подобных плавательных приспособлениях легко можно было передвигаться силою уносившего их течения. В том же случае, если для передвижения требовались усилия человека, они управлялись шестами, которыми пловец упирался в дно реки. Плавание совершалось по преимуществу около берегов. При переправах же через значительные реки и на глубоких местах тащил на веревке за собою судно плывший впереди его человек.

В дальнейшем развитии плавательных приспособлений значительным шагом вперед было изобретение весла. Выдолбленный же или выжженный из колоды челнок пред-

ставляется завершением длительной эволюции плавательных снаряжений для передвижения по воде. Вероятнее всего по такому, примерно, пути шло развитие плавания также по Днепру, и скромная долбянка, повидимому, является основанием того значительного флота, который мы видим в наше время на Днепре.

Известия о том, что по Днепру совершалось судоходство, относятся к глубокой древности. Греческий писатель Геродот, живший почти за две с половиной тысячи лет до нашего времени и побывавший на Нижнем Днепре сообщает: „Борисфен (Днепр) судоходен до места, называемого Геррос, на сорок дней плавания". Однако, он ничего не говорит о том, как это плавание совершалось. Ничего об этом мы не находим и у других писателей древности, упоминающих в своих сочинениях о Днепре.

Плавание по Днепру в эпоху первых киевских князей. Первые сведения о характере плавания по Днепру относятся ко времени, когда на Среднем Днепре впервые расцветала украинская государственность.

Красочное, полное интереснейших подробностей описание плавания по Днепру, оставил Константин Багрянородный, писатель первой половины X века по Р. Х. „Каждую весну,—говорит он, изо всех земель Русского государства снаряжаются торговые караваны в Царьград. Жители лесных краев Кривичи и другие зимой заготовляют дерево и изготовляют из него челны-однодеревки. Весной они пускают вниз по течению эти челны в торговые города и здесь продают русским купцам. Эти купцы из различных торговых городов водной системы Днепра—из Новгорода, Смоленска, Любеча, Чернигова, Вышгорода и других с'езжаются к Киеву.

Здесь, пока снаряжаются челны (всю оснастку к новым долбянкам берут от старых), с'езжаются купцы из различных городов.

В июне месяце они пускаются в путь по Днепру и приплывают в Витичев, небольшую крепость, подвластную россам. Простояв там около двух или трех дней, пока не соберутся все их челны, снимаются и плывут вдоль по упомянутому Днепру. И сначала приплывают к первому порогу, именуемому „*Эссупи*," что значит по-русски и по-славянски „не спать". Это место так узко, что не превышает ширины циканистрия (ок. 80 метров), посредине же подымаются скалы крутые и высокие на подобие островов. Вода,

Державна історична БІБЛІОТЕКА УРСР

ударяясь о них, волнуясь и потом низвергаясь, производит большой шум и ужас. Оттого россы не смеют проходить среди них, но остановившись вблизи, высаживают людей на сушу, прочие же вещи оставив в челнах, голыми ногами ощупывают дно, чтобы не наткнуться на камень, тогда как другие в это время отпихивают баграми нос, зад и средину челна. С такими предосторожностями они проходят первый порог через мелкие береговые протоки реки. Когда перейдут этот порог, то, взяв опять остальных людей с берега, плывут и достигают второго порога, который по-россски называется „*Улворси*," по-славянски же „Островунипрах", что означает „остров порога". И этот похож на первый и переход через него весьма труден; оттого опять, высадив людей, проводят челны, как прежде. Точно также переходят и третий порог, по имени „*Геландри*", что означает по-славянски „звон порога". Потом, подобным же образом, четвертый большой, именуемый по-россски „*Айфар*", по-славянски „Неасыт", потому что пеликаны гнездятся в скалах порога. В этом пороге прямо направляются к берегу; избранные люди высаживаются и отправляются для стражи, и стоят на страже со всей бдительностью по причине печенегов. Прочие же, взяв из челнов свои вещи, ведут рабов в цепях по берегу 6000 шагов дальше, пока не перейдут порога. Затем они тянут челны, другие несут на плечах, пока не минуют порога, миновав же спускают их в реку и, положив на них свой груз, садятся и опять плывут. Когда же достигнут пятого порога, который по-россски называется „*Варуфорос*", а по-славянски „Вулнипрах", ибо он образует большое озеро, опять также, через мелкие береговые протоки реки проводят свои челны, как это делали, переходя первый и второй пороги и приходят к шестому, именуемому по-россски „*Леанти*", по-славянски „Веручи", что означает „кипение воды", и переходят его подобным же образом. От этого плывут к седьмому порогу, который по-россски именуется „*Струвун*", а по-славянски „Напрези", что означает „маленький порог".

Переплыв пороги, россы достигают, так-называемой, Крарийской переправы, у которой Херсониты переправлялись из России, а печенеги в Херсонскую область. Этот перевоз имеет ширину ипподрома (ок. 80 метров), а высота его берегов, видимая снизу, такова, что стрела стрелка снизу достигает как раз на берег. Поэтому, приходят сюда также печенеги и нападают на руссов.

Когда они минуют это место, то пристают к острову, называемому по Григорию, где приносят они свои жертвы, потому что стоит очень большой дуб. И они жертвуют живых петухов. Проехав остров Григория, россы не имели уже опасности от печенегов до самой реки Селины. Отправившись далее в путь, на четвертый день россы прибывают к озеру, составляющему устье реки, где виден остров Еферия. Здесь отдыхали они, обыкновенно, два-три дня, и между тем снабжали свои суда нужными предметами, а именно—парусами, мачтами и рулями; все эти предметы они привозили с собою. Отсюда, если ветер благополучный, ездили на парусах к реке Белой и продолжали путь к Селине, которая есть ничто иное, как рукав Дуная".

Так описывает Багрянородный судоходство по Днепру. Перед нами яркое изображение Днепровского водного пути, на котором пороги и в те отдаленные времена являлись грозным препятствием для плавания.

В своем описании он отмечает главнейшие этапы-станции современного ему судоходства; это все хорошо знакомые нам: Киев, Витичев, пороги с Крарийской переправой (Кичкас), остров Григория (о. Хортица), мыс при впадении Днепра в лиман (мыс Станислав) и остров Еферия (о. Березань). Он живо изображает полную трудностей, опасностей и риска обстановку, в условиях которой осуществлялось это плавание. Наиболее тяжелым участком являлся район порогов, где к трудностям пути присоединялись опасности нападения печенегов, не упускавших случая пограбить богатые караваны.

Из его описания мы видим, что и тысячу лет тому назад во весь рост уже стояла проблема о беспрепятственном сквозном плавании по Днепру, решаемая в наше время Днепрострoем.

Но описывая Днепровский путь, Багрянородный сообщает сведения и о самых судах, характеризует состояние современного ему Днепровского флота. Наиболее распространенным типом судна в те отдаленные времена, оказывается, был челн-однодеревка, „кавдуб", т.-е. выдолбленная (или выжженная) из ствола колоды лодка. По настоящее время, как пережиток глубочайшей старины, несмотря на высокое развитие судостроительной техники, можно наблюдать, особенно по Десне, эти не лишенные изящества небольшие челны-однодеревки; группы их, опрокинутых вверх дном для просушки, производят

впечатление, как бы разложенных пирожков. В те времена, при существовании девственных лесов, однодеревки могли принимать значительные размеры, впрочем, более менее точно определяемые Багрянородным. Их размеры позволяли переноску их на плечах при обходе порогов, с другой стороны, допускали морское плавание у берегов. От Багрянородного мы узнаем, что Днепровское судоходство уже знает мачту, парус, руль, которыми, однако, не пользуется на реке, хотя они изготовляются в Днепровском бассейне. Из всего его рассказа мы видим, что Днепровское судоходство X века находилось в той стадии развития, когда судоходная практика уже знала все элементы, входящие в постройку больших деревянных судов последующего времени.

Наши летописи лишь незначительно дополняют описание Багрянородного. Из них мы узнаем, что по Днепру ходили „л а д ь и“ — „почаша правити ладьѣ своѣ вси около песка“ и „к о р а б л и“ — в 907 г. Олег предпринимает поход „на Греки на конех и в кораблех и бѣ числом кораблей 2000“. Уже одно количество их до некоторой степени указывает на размер этих „кораблей“. Такие типы судов, вероятно, мало чем отличались от челнов Константина Багрянородного; их, между прочим, также легко перетаскивали волоком из бассейна Днепра в бассейн Волги.

Подобные „корабли“ ходят в XVI в., по свидетельству Герберштейна, по Борисфену до Вязьмы (ничтожная речка).

В XVII ст. на Нижнем Днепре появляются турецкие „галеры“, значительные, малоподвижные (гребные) суда, обычно неудачно вступавшие в борьбу с запорожцами.

Запорожский флот. Чрезвычайно интересный тип судна представляет з а п о р о ж с к и й ч е л н, подробное описание которого находим у *Боплана* (XVII в.).

„Суда (запорожцев) строятся без кормы, в основание берется лодка из вербы или липового дерева, длиною 45 футов, борты и дно покрываются рядами досок от 10 до 12 футов длиною и около фута шириною, которые прикрепляются гвоздями, при чем каждый ряд выпускается над предыдущим, как на речных лодках, пока судно не достигнет 12 футов в вышину и 60 в длину, постепенно расширяясь кверху. Обкладка из тростника, связанного пучками толщиною в боченок, которые скрепляются конец с концом, окаймляет всю лодку; они крепко привя-

заны к бортам веревками из липового и черешневого лыка. Казаки строят свои челны подобно нашим плотникам, с перегородками и поперечными скамьями, затем осмоливают их. Челны снабжены двумя рулями по одному на каждом конце, так как вследствие значительной длины судна потребовалось бы слишком много времени при поворотах, чем сильно затруднялась бы свобода и быстрота движений в случае отступления. Эти суда имеют от десяти до пятнадцати весел с каждой стороны, и на ходу быстрее турецких гребных галер; сверх того, на каждом есть мачта, на которой подымается довольно плохой парус. Челны их не имеют палубы, если же и заливаются водою, то окружающий их тростник поддерживает судно на поверхности воды, не допуская его затонуть.

Каждую лодку строят 60 человек и оканчивают ее в две недели. В лодке помещается от 4 до 6 фальконетов и 50—70 человек. Челны казацкие спускаются по Днепру и плывут так тесно, что едва не задевают друг друга веслами".

Днепровское судоходство в XVIII ст. Большим оживлением ознаменовался в жизни судоходства по Днепру XVIII век, в самом начале которого Петром I была заложена в районе Брянска судостроительная верфь. Ее деятельность, впрочем, сказалась несколько позже. В 1737 - 1738 г. по распоряжению Миниха здесь строилась целая „Брянская флотилия" (до 400) различных судов, которые предназначались для подвоза провианта и боевых припасов армии, осаждавшей Очаков. Флотилия по частям спускалась вниз по Днепру и переходила с трудом пороги, по преимуществу, волоком. Она пришла на место с большим опозданием (крепость была уже взята), а затем почти вся погибла зимой.

Днепровское судоходство тогда обогатилось и рядом новых типов судов: дубельшлюпок, канчебасов, байдаков, ботов и др. Заимствованные из заграничной судоходной практики эти типы судов, впрочем, не привились на Днепре, за исключением байдаков. Между прочим, в 1738 г. была основана „Ново-Запорожская" верфь у Хортицы, где строились галеры, бригантины, байдаки. Наивысшей степени судостроительного совершенства постройка судов на Днепре достигает к концу XVIII в. Огромная флотилия с роскошным судном „Днепр" во главе, на которой совершалось путешествие Екатерины II с многочисленной свитой

от Киева до порогов, представляется наиболее совершенным образчиком судостроительных достижений того времени.

Однако, в судоходной жизни Днепра уже назревали большие перемены. „Век пара"—девятнадцатое столетие широко вводит в судоходную практику применение пара.

Паровая машина, установленная на судах, в качестве двигательной силы, явилась фактором огромного значения, приведшим к полной перестройке всего судоходного облика плавания на Днепре. Непаровой флот постепенно отходит как бы на второй план, занимает второстепенное место; его техническое совершенство понижается, богатство и разнообразие судовых типов падает. Параллельно возрастает количество, мощность, разнообразие и совершенство паровых судов.

Паровой флот на Днепре. 9 августа 1803 г. проживавший в Париже американец Фультон на лодке, в которой паровая машина приводила в движение два колеса с лопастями, в присутствии экспертов и многочисленной публики впервые поплыл вверх по реке Сене. С 1807 г. у Нью-Йорка построенный им пароход „Клермон" начал рейсы со скоростью 5 миль в час. Так началось пароходное движение.

В 1815 г. появилось первое паровое судно на Неве. Некто Берд поставил на простую барку паровую машину, двигавшую при помощи колес судно, со скоростью до 9 километров в час. Берд получил привилегию на исключительное право постройки и эксплоатации паровых судов в России. Из его отчета по выполнению привилегии мы узнаем, что им был построен один пароход для Среднего, а другой для Нижнего Днепра.

Однако, фактическое возникновение пароходства на Днепре относится к 1823 году, когда М. С. Воронцовым, в Мошнах, Киевской губернии, был построен пароход, с целью буксировать барки. Через два года, впрочем, он был спущен через пороги и больше не возвращался на средний плес Днепра.

В 30-х годах организовалась пароходная компания, получившая привилегию на десять лет. В своем распоряжении она имела два парохода, на которых перевозила камень для постройки крепости и шоссе.

В 1846 г. появились пароходы Мальцева, построенные на его заводе в Людинове, на р. Болве, а с 1850 г. между Пинском и Кременчугом открылись правильные рейсы парохода „Висла", принадлежавшего Пуславскому.

К 1858 г. относится возникновение „Общества пароходства по Днепру и его притокам“, содержавшего до самой революции правильные рейсы почти на всем судоходном протяжении Днепра и его притоков.

В 1892 г. образовалось „Второе Общество пароходства по Днепру и его притокам“, слившееся впоследствии с „Первым Обществом пароходства“.

Ниже порогов пассажирское движение поддерживалось, главным образом, пароходами „Русского Общества пароходства и торговли“. Сверх того, с течением времени различные лица и предприятия содержали отдельные товаро-пассажирские пароходы.

Число пароходов, работавших на Днепре и его притоках доходило до 292 единиц в 1900 году.

Это количество понижается к 1913 году, когда работает на всем Днепре до 258 паровых единиц.

Революция 1917 г. застает на Среднем Днепре судов с механическими двигателями 217 паровых и 40 моторных и на нижнем плесе 23 судна, т.-е. всего 280 единиц. Из них было 146 товаро-пассажирских пароходов, 12 грузово-буксирных и 46 буксирных единиц.

Из этого количества в руках наиболее крупного судоходного предприятия „Об'единенного Общества пароходства по Днепру и его притокам“ (в Киеве) находилось 79 единиц, служивших для перевозки пассажиров и более ценных грузов. Небольшое число сравнительно хороших судов было также в распоряжении Русского Общества пароходства и торговли“ на Нижнем Днепре. Все же остальные паровые суда находились в руках значительного числа владельцев. Это обстоятельство не могло не отразиться на состоянии флота, который в довоенное время в техническом отношении являлся наиболе отсталым, по сравнению с флотами других бассейнов.

Обычный тип парохода того времени—одноэтажный с кожухами, с классными помещениями и каютами для команды внизу—предоставлял весьма мало удобств для пассажиров и ставил команды судов, проводивших две трети своей жизни на пароходе, в антигигиенические условия.

Еще резче сказывалась наличность большого числа владельцев на состоянии непарового флота. Из огромного количества единиц, напр., на Среднем Днепре (до 1300) было берлин—палубных судов для перевозки более ценных грузов (хлеба, сахара и т. п.) 349 единиц, гончаков—беспалубных судов для перевозки дров и других мало-

ценных грузов 374 единицы (за 1919 г.). Остальное количество составляли небольшие разношерстные суда—лайбы, чайки и т. п.

Все это были суда чрезвычайно разнотипные; владельцы строили их каждый по своему вкусу и применительно к потребностям определенного района и специальных грузов. В силу этого, напр., очертания непаровых судов, в смысле соотношения длины к ширине, оказывались настолько несовершенными, что ни в одном из бассейнов, кроме Днепра, не наблюдалось ничего подобного Это были в сущности не суда, а пловучие склады товаров, имевшие возможность более-менее удовлетворительно двигаться вниз по реке.

Днепровский флот в период Революции. Все важнейшие события революции на Украине развертывались у Днепровских берегов. На берегах Днепра решался и вопрос о Советской Украине. Вполне понятно, что и Днепровский флот не мог оказаться пассивным зрителем в великой борьбе. Правда, события 1917 г. еще мало затронули его жизнь, а железный пресс немецкой оккупации, направлявшей все усилия к жесточайшей эксплоатации судов для своих перевозок, исключал всякую возможность участия флота в Революции. Но уже в 1919 г., с уходом немцев, изгнанием гетмана и Петлюры, над всем Днепровским флотом развивается красный Советский флаг.

Летом 1919 г. гражданская война на Украине была в самом разгаре, и Днепровскому флоту выпало на долю тогда выполнять почти исключительно военно-оперативные задания: перевозку воинских частей, снарядов, фуража, продовольствия. Водникам пришлось работать над вооружением части флота для борьбы на фронтах. Весь транспорт был мобилизован, и все работавшие на транспорте считались военнообязанными.

Среди чрезвычайной сложности этой обстановки и близости внутренних фронтов вся работа флота направилась, таким образом, на выполнение тех задач, которые диктовались военными соображениями. Немедленно, по открытии навигации, часть пароходов была включена по распоряжению военного командования в состав Днепровской военной флотилии. Значительная часть пароходов и непаровых судов направлена на Припять в распоряжение специальной Комиссии снабжения Армии для эвакуации лесных материалов; несколько судов было направлено на Березину.

Эта работа требовала срочного выполнения, в виду начавшегося на всем западном фронте наступления польских войск; ей придавалось особо важное значение.

Несмотря на крайне неблагоприятные условия, она была выполнена полностью и своевременно. Все запасы лесных материалов и дров, находившиеся у самой линии фронта, были вывезены целиком.

Между тем, разлившееся широкой волной среди лета 1919 г. контр-революционное повстанческое движение почти совершенно парализовало выполнение коммерческих заданий флота по перевозке пассажиров и грузов. Пароходное движение прерывается выступлениями известной крупной банды Зеленого, в районе Триполье – Ржищев и операциями другого опасного бандита Струка, в районе Чернобыля.

Развернувшиеся, затем, военные события заставили весь флот поставить на работу по эвакуации, в виду наступления Деникина.

Пригодный к плаванию флот был загружен и направлен в верховья Днепра, Припяти и Сожа, а в конце августа эвакуированы в Гомель Управление и союзные организации водников.

Этот период является одним из наиболее тяжелых в жизни Днепровского флота. Много судов выбыло из его состава, сильно поредели и ряды водников. В довершение всего, неожиданно раннее окончание навигации заставило многие суда зазимовать в пути, не дойдя до назначенных мест зимовки.

Но уже в декабре 1919 г. деникинцы, под натиском Красной армии, оставили Киев. Через некоторое время возвратилось Управление из Гомеля и вскоре началось подготовление флота к навигации.

Однако, положение снова стало явно угрожающим, в связи с наступлением поляков. Перед самым открытием навигации флоту был нанесен поляками тяжелый удар захватом Припяти, где зимовало свыше 20 пароходов и много непаровых судов.

Мало того, в связи с наступлением поляков на Киев, пришлось весь флот эвакуировать в Екатеринослав (Днепропетровск). К этому времени уже выросла мощная Днепровская военная флотилия, которая всюду принимала самое горячее участие в борьбе с белополяками.

Неожиданно, вскоре Киев был оставлен белополяками, которые при своем отступлении ожесточенно жгли и то-

пили суда, которых не смогли взять с собою. Путь их отступления был всюду усеян жалкими остатками затонувших и обгоревших судов.

Это было последнее испытание Днепровского флота.

С упрочением Советской власти он вернулся к своей основной работе: с 1921 года начинается период мирного строительства и постепенного развития Днепровского флота.

Мы видели, как решительно с первых же дней обоснования на берегах Днепра Советской власти Днепровский флот становится на стороне Пролетарской Революции. Но своей значительной ролью в Революции флот чрезвычайно много обязан самоотверженной работе Днепровского водника, бдительно стоявшего на страже борьбы за Советы. По всей деятельности флота всюду видна направляющая рука тесно спаянного в мощный профсоюз революционного водника, давшего многочисленные примеры проявления высокого героизма.

Такие эпизоды, как трагическая защита горстью водников Херсона от австрийских дивизий, как героический прорыв военной флотилии через польские форты под Гомелем, как опаснейшая, стоившая немало жертв, борьба со Струком, Зеленым и др. бандитами—не могут изгладиться из пролетарской памяти. Они станут основой высоких революционных традиций для дальнейших поколений работников водного транспорта на Днепре.

III. ДНЕПРОВСКОЕ ГОСПАРОХОДСТВО

Национализация торгового флота. Одним из весьма важных актов Советской власти явилась национализация торгового флота. 25 января 1918 года в Москве был опубликован декрет, первые два параграфа которого гласили следующее:

„Совет Народных Комиссаров постановляет:

1. Об'явить общенациональной неделимой собственностью Республики Советской судоходные предприятия, принадлежащие акционерным обществам, паевым товариществам, торговым домам и единоличным крупным предпринимателям, владеющим морскими и речными судами всех типов, служащими для перевозки грузов и пассажиров этих предприятий.

2. В собственность Советской Республики не переходят:

а) суда, служащие для мелкого промысла, дающие владельцам необходимые для существования средства (прожиточный минимум) и принадлежащие мелким предприятиям, основанным на трудовых артельных началах;

б) суда китобойные, рыболовные, лоцманские, обществ и товариществ, городских и сельских самоуправлений, а также все суда, неприспособленные для перевозки грузов и пассажиров, за исключением судов, принадлежащих акционерным предприятиям".

Во время издания этого декрета Советская власть еще не утвердилась на берегах Днепра, и проведение его в жизнь на Украине происходит лишь в навигацию 1919 г., после опубликования 21 мая 1919 г. Укрсовнархозом следующего постановления: „Об'явить общенародной собственностью Советской Республики:

1. Все морские пароходные и судовые предприятия, за исключением парусных судов, принадлежащих отдельным лицам, которые обслуживают таковые суда собственным трудом при условии владения не более, чем одним судном.

2. Кроме уже национализированных, все нижепоименованные речные пароходные и судоходные предприятия со всем их подвижным составом и инвентарем:

а) 1-е и 2-е О-ва пароходства по Днепру и его притокам.

б) Т-во „Буксир".
в) Т-во Хейфеца и Шапиро.
г) Грузовое Т-во бр. Кацнельсон.
д) О-во Российский Ллойд (бывш. Кумана и Шавалда).
е) Акционерное О-во Русское Черноморско-Днепровское пароходство.
ж) Пароходство Баптизманского.
з) Т-во Н.-Днепровского и Днестровского п-ва (Анатра, Кабер, Зельдин, Люблин, Циммерман).
и) П-во Шапиро.
к) О-во „Орел и Телеграф".

Последовавшее, затем, постановление УЭС от 7/VII 1922 г., освобождавшее от национализации лишь паровые суда мощностью до 15 ном. сил и непаровые длиною не свыше 12 пог. сажен,—завершало собой мероприятия Советского Правительства, касавшиеся национализации флота и имевшие чрезвычайно важное значение для Днепровского судоходства. Благодаря им многочисленная Днепровская флотилия, распыленная по рукам массы судовладельцев, работавших дезорганизованно и кустарными методами,—почти в полном своем составе сосредоточивается в одних руках Государства, которое создав, единый стройный и гармоничный судоходный орган Госпароходство,—смогло и в эту область хозяйства внести плановое начало.

Организация управления национализированным водным транспортом. С момента национализации торговый флот вошел, как составная часть Советской промышленности, в Высший Совет Народного Хозяйства (ВСНХ), при чем для заведывания им был сконструирован специальный Отдел.

24 марта 1918 г. Совет Народных Комиссаров издал постановление об „Управлении морским и речным торговым флотом и водными сообщениями", вызвавшее организацию при ВСНХ Отдела Водных Сообщений из представителей СНК, ВСНХ и ЦК Союза водников.

Впрочем, уже в мае 1918 г. взамен „Отдела" было образовано „Главное Управление Водного Транспорта" (ГЛАВВОД), об'единявшее областные (ОБВОД), районные (РУПВОД) и участковые (УЧВОД) Управления, с коллегиальной формой руководства.

Соответственно этому, Днепровский флот поступил в ведение „Днепровско-Бугского Областного Управления Водного Транспорта (ДБОУВТ), с центром в Киеве.

По декрету СНК от 10 января 1920 г. весь речной транспорт был передан в ведение НКПС, после чего вместо ГЛАВВОД'а было организовано „Центральное Управление Речного Транспорта" (ЦУРЕК), с единоличным руководством. В связи с этим, вместо Днепровско-Бугского ОБВОД'а были организованы два самостоятельных Линейных Отдела („Линотделы"): Верхне-Днепровский, охватывавший Днепр выше порогов, с центром в Киеве и Нижне-Днепровский, в ведении которого находился Нижний Днепр и Южный Буг, с центром в Херсоне.

Госпароходство. Через четыре года по национализации флота, в декабре 1922 г., декретом СНК были организованы Речные Госпароходства, состоявшие на Госбюджете.

В апреле 1923 года Речные Госпароходства переведены на хозяйственный расчет, а в июле 1923 года и на полный коммерческий расчет, с Уставом применительно к декрету ВЦИК'а и СНК от 10 апреля 1923 года о трестах.

В соответствии с этим, получили свое начало Верхне-Днепровское и Нижне-Днепровское Госпароходства, которые в январе 1926 года слились в единое *Днепровское Госпароходство*, с центром в Киеве.

В компетенцию Госпароходства вошло управление Государственным речным флотом, как транспортным средством, имеющим в виду удовлетворение требований промышленности и торговли.

На ряду с ним организовано Днепровское Управление Внутренними Водными Путями, функции которого состоят: а) в применении технических мероприятий, направленных к улучшению условий плавания и б) в осуществлении административного надзора за судоходством.

Наследие прошлого. Какое же хозяйство получило в свое распоряжение Госпароходство, с чем начало в 1923 г. оно свою работу?

Выше было уже указано, что в техническом отношении Днепровский флот являлся крайне отсталым. На Днепре не было, подобно тому, как это имело место, напр., на Волге, крупных судоходных предприятий, имевших, благодаря своей финансовой мощности, возможность вводить как в судостроение, так и в эксплоатацию флота новейшие достижения науки и техники. Даже на работе самой

значительной судовладельческой организации „Об'единенного Общества пароходства по Днепру и его притокам", охватившей почти все пассажирские перевозки, лежит печать некоторой примитивности. Остальная же весьма значительная масса мелких судовладельцев, далекая от всякой мысли о рационализации судоходного дела, обладала совершенно кустарным флотом.

Но наиболее характерной особенностью этого флота являлась его разношерстность. При этом она имела место не только в отношении судовых типов, но выражалась и в крайней разнокалиберности самих судов. Не будет большим преувеличением, если мы скажем, что имелось столько же различных типов судов, сколько было судовладельцев на Днепре.

Причина этого явления лежала в отсутствии хотя бы элементарного планирующего начала в работе Днепровского флота. Разрозненность огромной массы судовладельцев, их взаимная конкуренция, антагонизм между отдельными родами судов, из которых пассажирские пароходы принадлежали одним, буксиры другим, а непаровые суда третьим владельцам, вносили полную дезорганизацию в судоходное дело, при которой каждая из этих отраслей росла и развивалась самостоятельно, без взаимного учета интересов друг друга и всего судоходства в целом. Все это привело к диспропорции составных частей флота, к уродливости его организма и малой пригодности его для выполнения значительных заданий, несмотря на весьма внушительную численность.

Этот Днепровский флот почти с начала империалистической войны призван был работать на оборону государства. Ему пришлось разделить с изнемогавшими от непосильной работы железными дорогами работу по обслуживанию многомиллионного фронта.

Среди этой огромной работы на его долю выпало, кроме того, вынести значительную долю тяжести по эвакуации верхнего и среднего Приднепровья, в связи с успешно развивавшимся наступлением германцев, грозивших проникнуть в глубь страны.

Днепровскому флоту пришлось справляться со столь значительными задачами, что к концу империалистической войны он оказался сильно расстроенным, со значительно пониженной работоспособностью.

Наступивший вслед затем период гражданской войны когда Днепровскому флоту пришлось не только выпол-

нять нередко непосильные транспортные функции, но и, вооружаясь, итти на защиту Революции, совершенно расшатал и расстроил Днепровский флот, давно не знавший ни отдыха, ни надлежащих ремонтов, ни нового судостроения. Пострадала не только самая слабая и подверженная быстрому изнашиванию его часть—деревянные суда, но и пароходы. Последние особенно пострадали благодаря превращению их в, так-называемые, „броне-пароходы", так как будучи предназначены исключительно для коммерческих целей, они вовсе не были подготовлены для несения боевой службы, требующей более крепкой конструкции.

Одно за другим выходили из строя суда, все обильнее наполняя, так-называемые „кладбища". Не мало судов погибло также в боях с бандитами и белогвардейцами; большой урон флоту нанесли белополяки, с особенным ожесточением уничтожавшие те суда, которых они не могли увести с собой.

Процесс разрушения флота утих лишь по ликвидации военных фронтов. За период империалистической и гражданской войн Днепровский флот, не знавший пополнения, в виду полного приостановления судостроения, представлял собой жалкие остатки прежней флотилии, сохранившей ничтожное количество годных к плаванию судов.

Но и эти жалкие остатки Днепровского флота находились в неудовлетворительном состоянии Для уверенного и надежного плавания, их необходимо было пропустить через ремонтные мастерския.

Таким образом, перед новой организацией, какою являлось Госпароходство, сразу встали во весь рост все те огромные трудности, какие возлагало на него принятие столь тяжелого наследия.

Достижения Госпароходства. С большою энергией и энтузиазмом молодое Госпароходство взялось за создание из этих случайных обломков целого. Первой своей задачей оно п ставило привести в порядок то, что после небольшого ремонта могло быть пущено в ход. Постепенно, один за другим, начали выходить из ремонта пароходы, одно за другим переоборудовались и перестраивались суда.

Все, что оказывалось сколько-нибудь пригодным, было использовано, чего не хватало—достраивалось.

Так, шаг за шагом, благодаря дружной работе всех рабочих и коллектива сотрудников Госпароходства, под-

вигалось восстановление флота, и одно за другим появлялись на реке обновленные, „выздоровевшие“ суда.

При этом Госпароходство неизменно ставило своей задачей не только приведение судна в судоходное состояние, но и улучшение его. Благодаря этой тенденции, на Днепре появляются двух‘этажные пароходы американского типа, с богато отделанными, прекрасными помещениями для пассажиров, с удобными каютами для обслуживающего пароход персонала.

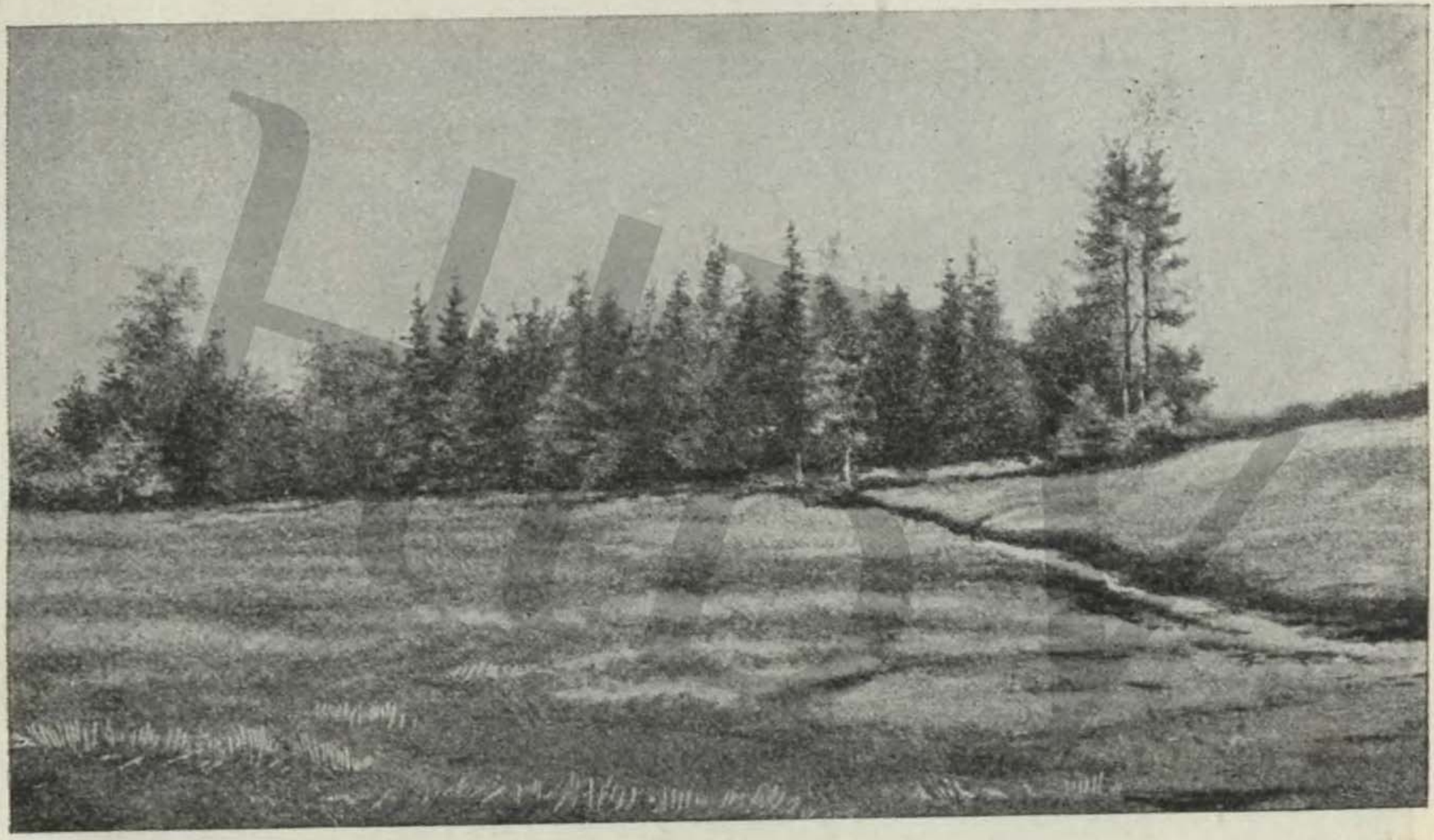
Пароходы „Чичерин“, „Крупская“, „III Интернационал“ это нечто совершенно невиданное доселе на Днепре. Чистые, убранные, нарядные, с комфортабельной обстановкой—они делают путешествие по Днепру одним из самых высоких удовольствий.

Однако, забота Госпароходства о предоставлении удобств пассажиру шла значительно дальше. Не говоря об установлении Госпароходством совершенно нормальных тарифов, не превышающих тарифы Волжского пароходства и в общем соответствующих дешевым тарифам Рейнских пароходств, оно озаботилось и организацией на пароходах питания. В пароходных буфетах пассажиры, за сравнительно очень невысокую и доступную плату могут получить разнообразные и вкусные кушанья и всевозможные напитки.

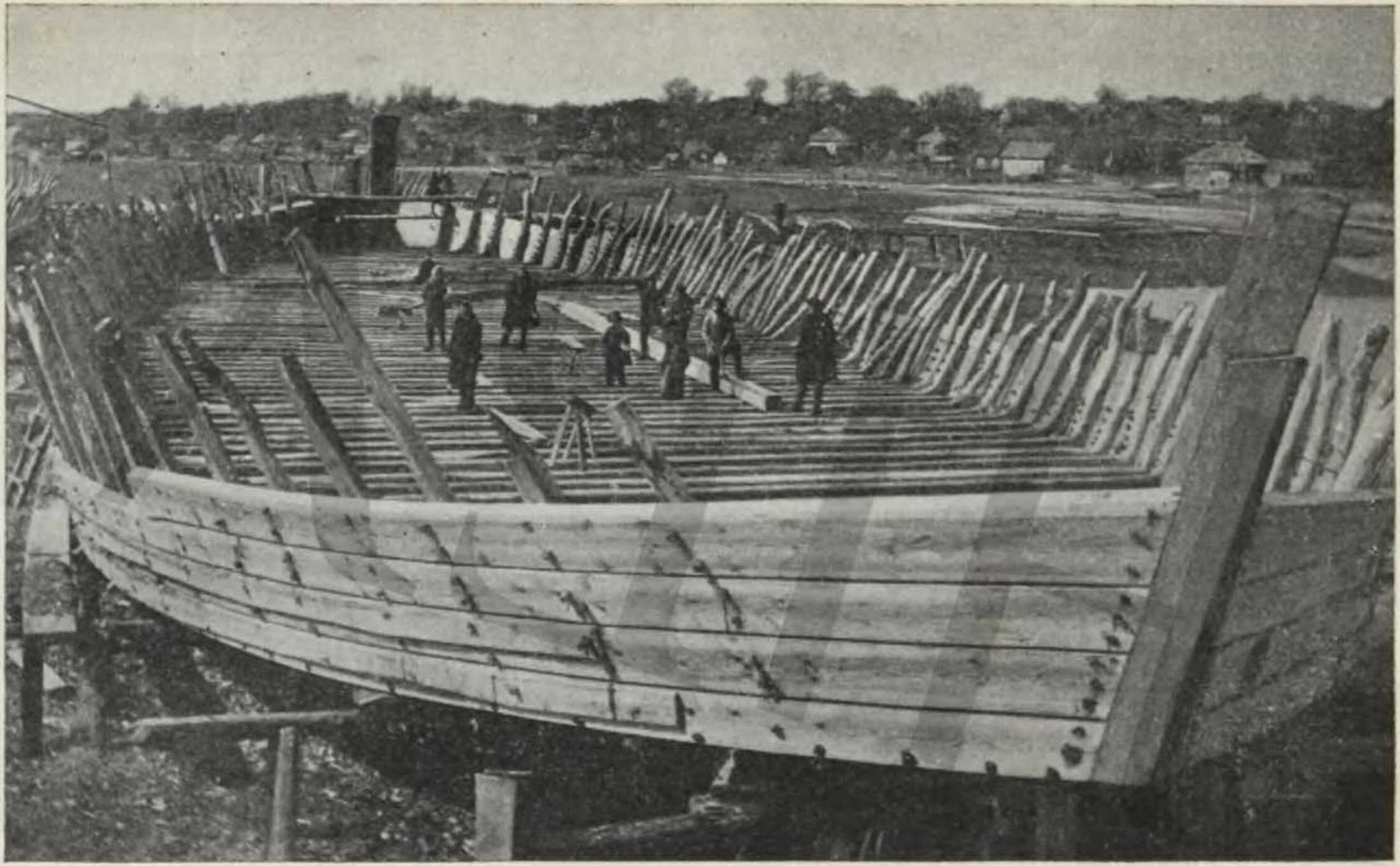
Эта, совершенно новая постановка всего судоходного дела на Днепре явилась результатом нового принципа, положенного Госпароходством в основу всей своей работы: пароходство для пассажиров, а не пассажиры для пароходства. И она уже приносит плоды; число пассажиров, пользующихся услугами Госпароходства быстро возрастает. Если в 1913 г. на одну индикаторную силу товаро-пассажирского парохода приходилось всего 80 пассажиров, то в 1926 г. их уже было 202 человека. Мало того, на Нижнем Днепре, быстрый рост пассажирского движения дошел до того, что в навигацию 1927 года превысил число довоенных пассажирских перевозок.

Так, из обломков хаотического Днепровского флота к 10-му Октябрю Госпароходством восстановлено красивое целое, из мелкой эксплоататорской лавочки, обдиравшей пассажира, выращено большое и стройное хозяйственное государственное предприятие, с печатью высокой культурности, перед которым открываются заманчивые перспективы.

Под знаком восстановления прошло первое пятилетие работы Госпароходства. Но к 10-му Октябрю уже стало



Исток Днепра.

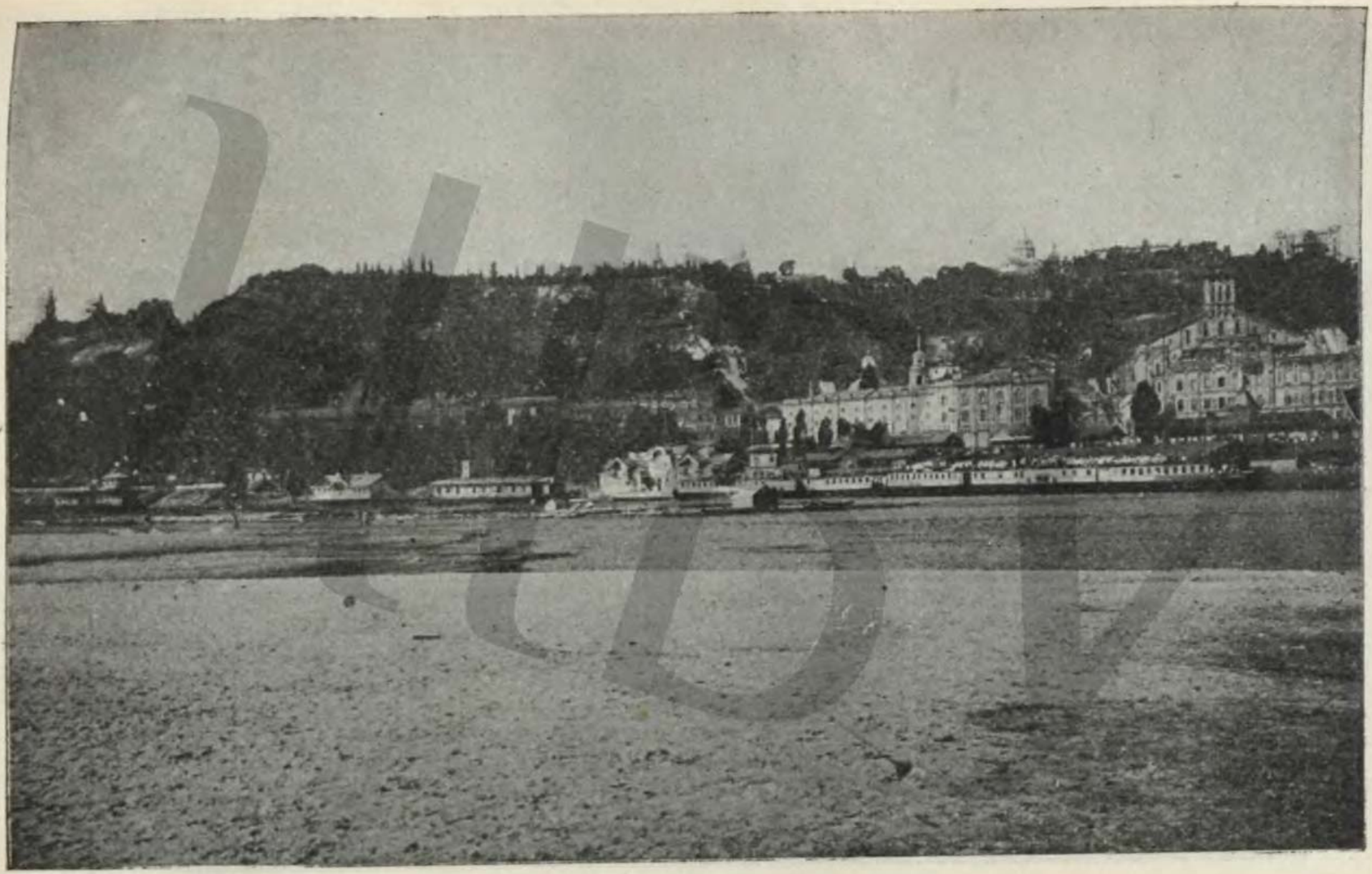


Постройка деревянного судна в Петрикове.



Торжественная закладка новых пароходов в III затоне. Киев 1927 г.

Остов строящегося парохода.



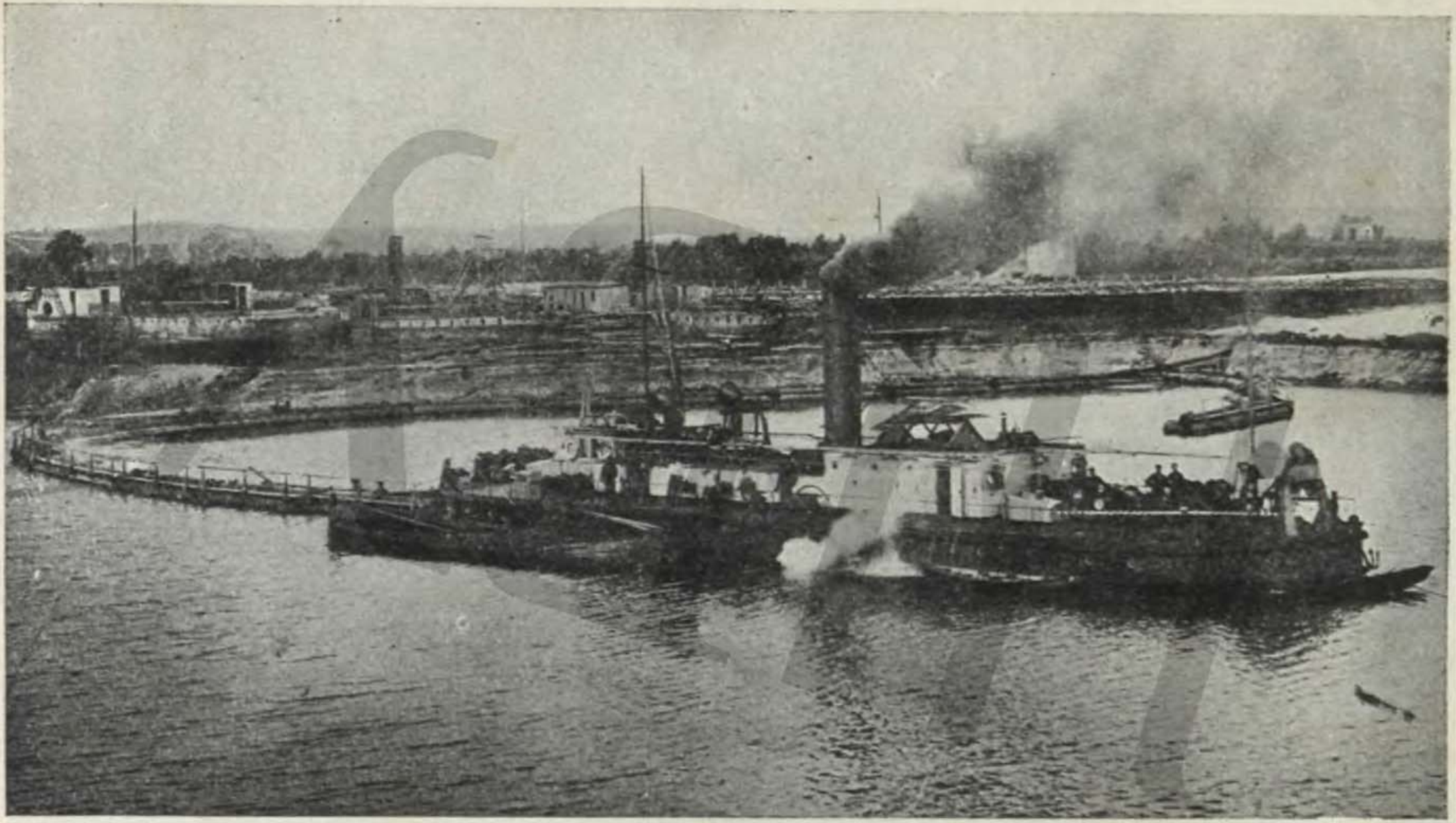
Вид на Киевские пристани с пляжа.



Вид на Киевские пристани с Владимирской горки.



Памятник Богдану Хмельницкому. Киев.



Землесос „Днепр". Углубление гавани II затона.

возможным думать и о дальнейшем увеличении и развитии флота, путем пополнения его новыми судами.

В связи с этим, Госпароходством разработан пятилетний план судостроения, на котором особенно полно и рельефно отразилось значение принципа планового хозяйства.

Пятилетний план судостроения. Подготовительные работы по составлению плана нового судостроения начаты еще в 1926 г. Основная работа по его разработке проделана летом 1927 года. В ноябре 1927 г. разработанная программа получила окончательную форму при участии Центра, в лице Комиссии инженера Иванова. При этом, Госпароходством было произведено тщательное и детальное обследование всего наличия имеющихся у него судов с тем, чтобы, выяснив его пригодность для обслуживания судоходства на ряд ближайших лет и учтя, затем, на основании практики последних нескольких лет возможную потребность в тоннаже, приступить к составлению пятилетнего плана судостроения.

Эта работа дала чрезвычайно интересные результаты, позволяющие, с одной стороны, подвести итоги прежнему хозяйству, главной отличительной чертой которого являлся восстановительный момент при использовании остатков старого полуразрушенного за время империалистической и гражданской войн флота, с другой—рисующие яркую картину будущего флота на Днепре ко времени открытия Днепростроя, когда обе судоходные половины реки сольются в единый сквозной путь.

Одновременно Госпароходство, путем тщательного изучения материалов по перевозкам за ряд предшествующих лет, приходит к определению возможной потребности во флоте на 1928—1932 г.г.

Приняв, затем, во внимание наличность рабочего флота и учтя естественный выход на протяжении пятилетия некоторого количества судов из строя, Госпароходство разработало пятилетнюю программу судостроения, из которой видно, что в 1928—1932 г.г. предположено к постройке до пятидесяти тов.-пасс. пароходов, с мощн. около 10.000 сил, буксиров шестнадцать и непарового флота свыше восьмидесяти единиц, с общим тоннажем около 45.000 тонн. Примерная стоимость всех этих судов превышает 10.000.000 рублей по паровому флоту, 3.000.000—по непаровому.

Кроме того, для покрытия потребности в паровом флоте на Нижнем Днепре предположена постройка пяти

пароходов — общей стоимостью в один миллион рублей.

Таким образом, всего предполагается затратить на новое судостроительство около четырнадцати миллионов рублей, а включая и капитальный ремонт части старых судов — шестнадцать миллионов рублей.

Но разрабатывая строительную программу, расширенное техническое совещание при участии Комиссии Центрореки и друг. пришло к признанию необходимости ввести стандартизацию судовых типов, разбив все судоходные линии на три группы: 1) Верхний Днепр, Березина, Сож и Десна, 2) Киев—Гомель, Киев—Туров, Киев—Чернигов и 3) Киев—Днепропетровск.

Применительно к судоходным особенностям каждой из этих групп и предположена постройка стандартных типов судов.

Эта судостроительная программа получила утверждение в Комиссии СТО.

Новое судостроение проводится, главным образом, в судостроительных мастерских Госпароходства. Однако, на очередь поставлены настолько огромные задания, что справиться с ними одному Госпароходству оказывается совершенно не под силу. Поэтому завод „Укрмашстройтреста“ — „Ленинская Кузница“ (б. Южно-Русский) в Киеве, еще в дореволюционное время имевший своей специальностью судостроение, в настоящее же время признанный способным осуществлять намеченное Днепровским Госпароходством судостроительство, тоже привлечен для выполнения судостроительной программы.

Двумя своими первыми нарядами Центрорека передала „Ленкузнице“ заказ на изготовление 5-ти буксирных пароходов и 18-ти стальных сухогрузных тентовых барж.

Вышеуказанные заказы являются только началом намеченной Комиссией СТО под председательством т. Сокольникова пятилетней судостроительной программы, предусматривающей постройку многочисленных судов.

Из них ожидаются к передаче „Ленкузнице“ 7 товаропассажирских пароходов, 16 буксирных пароходов и 9 стальных барж.

В связи с этим, завод „Ленинская Кузница“ приступает с весны текущего года к капитальному дооборудованию как на территории завода, так и на берегу реки Днепра.

КИЕВ

Географическое положение. На правом берегу Днепра, в 1268 километрах от Ленинграда, в 857 километрах от Москвы, в 496 килом. от Харькова, в 627 килом. от Белорусской столицы Минска, в 653 килом. от Черного моря и Одессы—находится Киев.

Ландшафт. Большая часть города расположена на возвышенных холмах и в лощинах среди них. Местность является сильно пересеченной, с многочисленными холмами, долинами, ярами, резкость очертаний которых, впрочем, сгладили заботливая рука культурного человека и строения. Но „Петровка", часть города, издавна известная под названием „Подол", расположилась на ровной низменности, распростершейся у подножья Киевских гор, с севера.

Вся эта местность, которой природа подарила чудную большую реку и которую наделила прекрасными то таежными, то лиственными лесами, вторгающимися даже внутрь городской черты, делает Киев одним из живописнейших городов Европы.

Почва. Киевские холмы, представляющие собой массивные лессовые образования, покрыты довольно плодородной суглинистой и супесчаной почвой. Собой они прикрывают мощные толщи спондилувой (синей) глины, на которой держится верхний горизонт подземных вод, во множестве прорывающихся в виде ключей по склонам Киевских гор. Эти воды достаточно увлажняют почву, излишки же их сбегают по дну оврагов к Днепру.

Климат. Находящийся среди исключительно благоприятной орографической обстановки Киев имеет умеренный, здоровый климат. Весна в нем обычно начинается в средине марта, начало зимы падает на средину декабря.

Средняя годовая температура воздуха $+7{,}2^0$, средняя минимальная $-5{,}7^0$, средняя максимальная $+18{,}5^0$; число абсолютно ясных дней 46.

Эти данныя говорят особенно красноречиво, если вспомним, что известнейшая климатическая станция

Абас-Туман имеет среднюю годовую температуру + 6,1°, среднюю минимальную —7,4°, среднюю максимальную + 16,7°; и только количеством ясных дней, доходящих до 86 в год, знаменитый Кавказский курорт превосходит Киев.

Растительность. Почвенные и климатические условия способствовали появлению здесь богатой растительности. В настоящее же время Киев, главным образом, украшают растущие в массе гибкий пирамидальный тополь, тенистый каштан и благоухающая белая акация. В садах разводятся высокие сорта ягод и фруктов. Киевские сады славятся прекрасными яблоками, нежнейшими грушами; на открытом воздухе растут абрикосы, персики, виноград. Садоводство и огородничество имеет здесь высокую культуру.

Фауна. Значительно беднее животный мир, представляемый в настоящее время мелкими зверьками: зайцем, лисицей, куницей, довольно многочисленной речной птицей. Перевелись дикие козы, волки, лебеди, пеликаны; исчезли навсегда буйные летописные туры, свирепые вепри, медведи, борьба с которыми являлась в старину не забавой, а важной государственной задачей.

В борьбе за Киев победил человек, прочно и навсегда закрепившийся в нем.

Население. Палеолит. Разнообразие и богатство природной обстановки с отдаленнейших времен привлекали к Киевским горам внимание человека. Под многометровыми толщами леса, на склонах Юрковских и Кириловских холмов, в сравнительно недавнее время обнаружены интереснейшие следы жилья и хозяйственные остатки древнейших первобытных людей, так-назыв., каменного века (палеолит), указывающие, что десятки тысяч лет тому назад здесь уже было положено счастливое начало городу, который знаменитому южанину-французу Бальзаку справедливо представлялся „вечным городом севера".

Неолит. Крошечный в эпоху палеолита, Киев разрастается в пору позднего каменного века. По обнаруженным находкам мы наблюдаем, как покрываются стоянками этих людей Куреневские и Приорские кучугуры, как ими заселяется территория, так-называемого, Старого Киева, Печерск. Сама природа приходит на помощь этим поселенцам: навеянные в течение тысячелетий лессовые толщи оказываются удобным материалом для создания

жилища, и в нем неолитический киевлянин роет себе многочисленные пещеры, которыми и по наше время усеяны Кирилловские яры и Печерские горы.

Оболонский клад. Полторы тысячи лет тому назад это уже был, повидимому, значительный город и важный торговый центр, овладевавший торговыми путями между азиатским востоком, европейским западом и Средиземноморским югом. Огромный клад римских монет III-IV в.в. нашей эры, найденный на Оболони, проливает яркий свет на значение Киева в те времена. Город, притягивавший такие огромные суммы, хранившиеся к тому же в одних руках, не мог не иметь исключительного торгового значения.

„Danparstad". Отзвуки этого значения Киева, повидимому, находятся и в северных сагах, рассказывающих, что сын Готского короля Гейдрека Hlödh имел своей столицей „Днепровский город".

„Мати градом русским". Тысячу лет тому назад, когда в сеть торговых путей, скрещивавшихся у Киевских гор, был включен и торговый путь „из Варяг в Греки", Киев захватывает в свои руки все нити мировой торговли в Восточной Европе, становясь мировом городом. Вот почему гордые носители мировой цивилизации X в. ромеи (византийцы) восторгаясь Киевом, награждают его самым высоким по их понятиям эпитетом, называя „вторым Константинополем".

Поэтому же представители официальной русской государственности, от княжеских времен и до последних дней царизма, обычно представляют себе Киев не иначе, как „мать русских городов".

Самое наименование города Киевом впервые появляется в связи с зарождением на Днепровских берегах староукраинской государственности.

Высшего расцвета достигает Киев, ставши столицей огромного староукраинского государства в эпоху Владимира-Ярослава („Ярославов город").

Литовский Киев. Однако, в эпоху его расцвета уже нарождались новые, свежие силы; в политической кон'юнктуре восточной Европы возобладали новые факторы.

Пресыщенный своими богатствами Киев оказался не в состоянии справиться с новыми задачами, которые выдвигала жизнь, и в первой четверти XIII ст. под ударами татар „вечный город севера" пал.

Полуразрушенный, полусожженный и полуопустевший Киев начинает оправляться лишь через сто лет, в литов-

скую эпоху. При этом, центр городской жизни из „Старого Киева“ перемещается на Подол, посреди которого на высокой горе, для обороны города, литовцами создается неприступный замок. Киев (Подол) быстро возрождается, снова приобретает важное значение и по выражению Витовта становится „главой всех русских стран“.

Предоставленный самому себе „Старый город“ только в XVII ст. начинает восстанавливаться, главным образом, благодаря заботам Петра Могилы.

„Русский Киев“. С 1654 г. Киев переходит к России. В XVIII ст. центр городской жизни русским правительством переносится на Печерск, который в это время густо застраивается и сильно фортифицируется. Около половины XIX ст. городской центр еще раз перемещается в, так-называемый, „новый город“, созидавшийся по образцу новых Европейских городов. В этот период город очень разрастается, богатеет, становится важнейшим узлом торговых путей, мощным экономическим центром всего обширного юго-западного края. Людный Киев становится благоустроенным городом с водопроводом, трамваем, электрическим освещением, прекрасными улицами и садами; украшается он большим числом интереснейших сооружений.

Таким Киев застает империалистическая война. Лучшим подтверждением его значения служит упорная и ожесточенная борьба во время гражданской войны за Киев, видевший тринадцать смен правительств.

Возрождающийся Советский Киев. В наступивший период мирного строительства, Киев быстро восстанавливается. Киевляне, пережившие так много ужасов гражданской войны, уже успели забыть многочисленные смены правительств с отступлениями и наступлениями их армий, бомбардировками; забыли взорванные мосты, сожженые дома, замороженные фабрики и заводы, доведенное до полного расстройства городское хозяйство. Киев не только успел залечить раны гражданской войны, не только достиг довоенного уровня, но в некоторых отраслях перерастает его. Сегодня это крупный и важнейший культурный и экономический центр.

Одним из богатейших в Союзе является *коммунальное хозяйство Киева*, имеющее тридцатимиллионной бюджет.

Прекрасно налаженный и доходный его трамвай (старейший в Союзе) успевает перевозить свыше шестидесяти миллионов пассажиров в год; он даже в состоянии

позволить себе такую роскошь, как бесплатная перевозка в учебные дни целой армии киевских школьников. Коммунальный водопровод, черпающий из 36 артезианских буровых скважин великолепную воду, исправнейшим образом разносит в самые отдаленные уголки Киева и городских окраин свыше двух миллионов ведер ежедневно исключительной по своим высоким качествам питьевой влаги. А электрическая станция, работающая с полной довоенной нагрузкой, заливает ослепительным светом не только город, но и его окраины; в виду быстрого роста потребности в электр. энергии, Коммунотдел строит при поддержке государства новую огромную электростанцию, мощностью в 20.000 килоуатт. В отношении исправности обслуживания населения, эти коммунальные предприятия имеют высокие достижения, далеко превосходящие практику „доброго" старого времени, когда их бывшие владельцы, иностранные капиталисты, обогащались за счет киевской бедноты.

В руках же Коммунотдела сосредоточены богатейшие городские угодья: полторы тысячи десятин огородов, две тысячи десятин великолепного луга, шестьсот десятин пахатной земли, двести десятин садов, пятнадцать тысяч десятин чудного леса—оставляющие заметный след в его приходной кассе.

Не бесприбыльны коммунальные недвижимые имущества и промышленные предприятия.

Наличность таких богатств и дала возможность Киеву оправиться со сказочной быстротой от нанесенных ему за время гражданской войны глубоких и тяжелых ран.

Промышленность и торговля. Киев играет важную роль в экономике Республики, как крупный промышленный и торговый центр. Его промышленное значение определяется не только важностью тех предприятий, которые находятся на территории города, но и об'емом продукции тех предприятий, которые тяготеют к Киеву и находятся от него в полной зависимости.

Киевская промышленность, главным образом, перерабатывает сельско-хозяйственное сырье; это сахарная, кожевенная, спиртовая, пивоваренная, дрожжевая, мукомольная, махорочная и т. п. отрасли. Кроме сельскохозяйственной промышленности в Киеве и его районе имеется чрезвычайно благоприятная почва для развития таких производств, как кирпичное, стеклянное, химическое, цементное, керамическое, рафинадное, древообделочное.

Прекрасны также перспективы для развития в Киеве полиграфической и кинематографической промышленности.

В связи с этим, предполагается соорудить большой сахарный завод, оборудованный по последнему слову техники, несколько маслобойных, спиртовых и крахмально-паточных заводов и беконную фабрику (в Дарнице); строится кино-фабрика ВУФКУ. На очереди стоит сооружение стеклянного завода и переоборудование заводов „Большевик", „Артем", „Ленинская кузница" и др.

С незапямятных времен, в силу своего географического положения, Киев играл большую роль и как важный торговый пункт. Важнейший узел железных, шоссейных и грунтовык дорог, прекрасная водная артерия в виде Днепра, способствовали быстрому росту грузооборота Киева.

Империалистическая война, в результате которой отошла к Польше и Румынии часть территорий, тяготевших к Киеву, а также некоторые другие причины, уменьшили, правда, удельный вес Киева, как торгового центра. Однако, Киев имеет, несомненно, все данныя для широкого развития своей торговой деятельности. К Киеву не только тяготеет обширный и экономически мощный район, не только сам Киев является важнейшим продуцентом, но он распоряжается таким важнейшим в экономике страны фактором, как Днепровское пароходство, сближающее с ним отдаленнейшие районы огромного Днепровского бассейна. Наконец, создание Днепростроя, который приблизит Киев к морю, к заграничным рынкам, несомненно, еще более усилит значение Киева, имеющего стать огромным базисным складочным распределителем товаров в обширных бассейнах Десны, Припяти, Сожа, Березины, Верхнего и Среднего Днепра.

Киев — культурный центр УССР. Издавна Киев прочно завоевал себе славу большого украинского культурного центра. Для УССР он играет ту же роль, что Ленинград в РСФСР. В Киеве находится Украинская Академия Наук, с ее многочисленными научными учреждениями, отделение С.-Х. Научного Комитета Украины, Институт Водного Хозяйства, Геологический Комитет и друг.

Киев насчитывает свыше десяти высших учебных заведений; столько же рабфаков, около двадцати техникумов, много научных кабинетов, лабораторий, рабочий университет. Одних студентов в Киеве свыше двадцати тысяч.

Но культурная роль Киева не исчерпывается его научными учреждениями и учебными заведениями. В Киеве имеются музеи: Революции, Исторический, Этнографический, Сельско-Хозяйственный и Кустарный, Искусств, Картинная галлерея, Зоологический, Кооперативный, Торговый, Музейный городок в Лавре, признанный государственным заповедником. Некоторые из Киевских музеев представляют собой огромную научную ценность и известны далеко за пределами Союза; большинство их организовано за время Революции.

В Киеве сосредоточены величайшие книжные богатства. Всенародная библиотека Украины, хранящая до 2.000.000 книг, библиотека имени ВКП, Центральная детская библиотека и др. обслуживают многие десятки тысяч читателей.

Далеко за пределы Киева выходит и значение некоторых Киевских лечебных учреждений: Октябрьской (бывш. Александровской), Кирилловской и Первой Рабочей (бывш. Еврейской) больниц, Бактериологического Института, поликлиник, диспансеров и т. п.

Киев является важнейшим издательским и книготорговым центром Украины. Здесь сосредоточена огромная издательская работа Госиздата Украины, Книгоспилки и др. Киев имеет свою хорошо поставленную прессу и выпускает целый ряд специальных журналов.

Наконец, быстрый рост его населения, выросшего до 500 тысяч, ставит Киев на первое место по населенности в УССР и на третье во всем Союзе (после Москвы и Ленинграда).

К Киеву подходят многочисленные дороги. Здесь образуется мощный **узел путей**, расходящихся по всем направлениям и сближающих его с главнейшими центрами Союза: Москвой, Ленинградом, Минском, Харьковом, Днепропетровском, Одессой и т. д.

Новый Киевский вокзал. Новое пассажирское здание спроектировано по идее „проходного вокзала", с 9 проходными путями и с оставлением тупиков лишь для пригородного движения.

Новый вокзал будет дьух'этажным. Залы ожидания, куда публика попадает по сдаче багажа в первом этаже, располагаются во втором этаже с выходами по крытым переходным мостикам над путями на платформы. Прибывающие пассажиры входят в зал прибытия и за получением багажа в первый этаж по туннелям.

План вокзала составлен Управлением ЮЗ'а. Архитектурный проект принадлежит художнику-архитектору Вербицкому.

Но с незапамятных времен в представлении народов **Киев—Днепровский город**. Он сердце Днепра. К нему сходятся все Днепровские водные пути, и его пристани принимают ежедневно многие тысячи пассажиров, сотни тонн товаров—железа, сахара, муки, разнообразнейших грузов. В Киеве же главный пульс всего Днепра—Правление Днепровского Госпароходства. Отсюда отправляются по всем направлениям Днепровского водного пути пароходы. Вот почему *Киев является наиболее удобным начальным пунктом для всевозможных туристических предприятий, он главнейшая экскурсионная база для Днепровских туристов.*

Вся экскурсионная работа в Киеве проходит под руководством **Киевского Лекционно-Экскурсионного Бюро Окрполитпросвета** (ул. Воровского (б. Крещатик), 22, 3-й этаж, комн. 22 и 23, телефон 8-91).

Бюро открыто по понедельникам и пятницам с 13 до 19 час., по вторникам, средам, четвергам и субботам от 9 до 15 час.

Заведующий Бюро—(т. Павликовский).
Завед. Экскурсбазой—(т. Стебловский).
Секретарь Бюро—(т. Бомко).

Лекционно-экскурсионное бюро состоит из следующих учреждений:

Бюро — руководит всей экскурсионно-лекционной работой на Киевщине, организовывает экскурсии в музеи и на предприятия Киева и окрестностей, а также устраивает дальние экскурсии:

1. По Украине.
2. В Москву и Ленинград.
3. На север РСФСР.
4. На Урал.
5. В Туркестан.
6. В Крым.
7. На Кавказ.

Методический кабинет. При Бюро функционирует Методический кабинет, где собраны материалы по организации и методике экскурсионной работы, а также справочный материал по всем экскурсионным маршрутам СССР.

Консультация в кабинете ведется ежедневно от 13 до 15 часов.

Библиотека. При Бюро имеется библиотека, насчитывающая до 1.000 названий, специально подобранных по экскурсионному делу, а также организована выставка экскурсионной литературы.

Диатека. Бюро имеет до 3.000 диапозитивов, отпускаемых на прокат военным, школьным и профессиональным организациям.

Панорама „Голгофа". Улица Жертв Революции (Владимирская горка) открыта ежедневно с 10 час. до 19 час., по воскресным дням с 10 час. утра до 20 час. Плата за вход—25 коп., экскурсантам—5 коп.

Центральная Экскурсионная База. Печерск, Лавра, 26 корпус, телефон 14-00. С 1927 г. в Киеве на территории Всеукраинского Музейного Историко-Культурного заповедника, организована постоянная Экскурсионная база на 300 мест.

База принимает приезжие экскурсионные группы, организовывает с ними экскурсии по Киеву и музеям, а также снабжает их руководителями.

Экскурсбаза № 1 оборудована кроватями с постельными принадлежностями. Плата с человека в сутки—35 к.

Экскурсбаза № 2 оборудована дачками (раскладушками) без постельных принадлежностей. Пользование ею для Киевского округа бесплатное, а для других округов—10 коп. в сутки.

На базе бесплатно выдается 2 раза в день кипяток. При музейном заповеднике функционирует столовая,—обед 45 коп.

База предоставляет экскурсантам скидку в 50% с билетов во все театры и кино, а также снабжает льготным проездом по линиям трамвая (37% скидки).

На места на базах могут рассчитывать только те экскурсии, которые за три недели до прибытия списались с Центр. Экскурсион. Базой и получили разрешение на приезд.

Издательская работа. Бюро издана следующая экскурсионная литература:

1. Проф. Белинг.—„К методике ведения экскурсий по ознакомлению с жизнью пресных вод" . . 15 коп.

2. Ершов.—„Київо-Печерська Лавра"—Провідник екскурсанта . . . . . 20 коп.

3. Павликовський.—„Довідник туриста" . . . 10 коп.

4. Стебловський.—„Порадник екскурсанта по Київу" . . . . . 10 коп.

Динамика работы Бюро. Общий рост экскурсионной работы за 6 лет.

1922 г.	прошло через Бюро	Экскурсий	226,	экскурс. 7.948
1923 „	„ „ „	„	2.107	„ 85.908
1924 „	„ „ „	„	2.705	„ 106.903
1925 „	„ „ „	„	6.981	„ 287.222
1926 „	„ „ „	„	7.853	„ 291.759
1927 „	„ „ „	„	8.705	„ 319 725
	ВСЕГО за 6 лет	„	28.577	„ 1.099.465

ВАЖНЕЙШИЕ АДРЕСА

Государственные учреждения

Киевский Окружной Исполнительный Комитет—ул. Воровского (б. Крещатик), 18.

Киевский Окрюсплан—ул. Воровского, 8-б.

Административный Отдел Окрисполкома—ул. Горовица (б. Б. Житомирская), здание б. „Присутств. мест".

Адресный Стол—там же.

„Внуторг"—ул. Воровского, 8-б.

Товарная Биржа—ул. Воровского, 8-б.

Наробраз—ул. Воровского, 22.

Отдел Здравоохранения—Рейтарская ул , 22.

Земельный Отдел—ул. Воровского, 17.

Землеустройство и Мелиорация — ул. Коминтерна (б. Безаковская), 2.

Отдел Местного Хозяйства—ул. Воровского, 10.

Рабоче-Крестьянская Инспекция — ул. Революции (б. Александровская), 25.

Окружной Финотдел—ул. 25 Октября (б. Институтская).

Отдел Труда—Пушкинская ул., 4.

Биржа Труда—Красноармейская ул. (б. Б.-Васильковская), 61.

Касса Социального Страхования—ул. 25 Октября, 7.

Статистическое Бюро—ул. Революции, 19.

Управление Коммунотдела—ул. 25 Октября, 5.

Ломбард—Музыкальный пр., 3.

Госстрах—бульвар Шевченко (б. Бибиковский), 4.

Окрпрокуратура—ул. Короленко, здан. б. „Присутственных мест".

Коллегия защитников—там же.

Партийные

Окрпарком—ул. Воровского, 18.
Истпарт—ул. Короленко (б. Б. Владимирская), 57.
Дом Коммунистического Просвещения — ул. Революции, 16.

Гостиницы

„Червоний Київ“—ул. Короленко, 36.
„Континенталь“—ул. К. Маркса (б. Николаевская), 5.
„Паласт“—бульвар Шевченко, 7.
„Нова Росія“—ул. Ленина (б. Фундуклеевская), 5.
„Селянський Будинок“—ул. Ленина, 8.
„Кубуч“ —дом пролетарского студенчества—ул. Жертв Революции (б. Трехсвятительская), 4.

Базары

Еврейский - бульвар Шевченко, трамвай 5, 7, 9, 10, 0.
Бессарабка—ул. Воровского, трамвай—1, 7, 0.
Житний—Верхний Вал, трамвай—11, 0.
Сенной—Львовская ул., трамвай—4, 9.

Бани

Центральные—Софиевская ул., 4.
Караваевские—Пушкинская ул., 40.
Спасские—Подол, Спасская ул., 30.

Парки, сады, скверы

Парк имени Воровского (б. Николаевский).
Парк Революции (б. Маринский)—ул. Революции.
Парк Пушкинский—Брест-Литовское шоссе.
Сад „Владимирская горка“—ул. Революции.
Сад „1-го мая“ (б. Царский)—ул. Революции.
Сад Зоологический—Брест-Литовское шоссе, 80.
Сад Ботанический—бульвар Шевченко.
Бульвар Шевченко (б. Бибиковский).
Сквер Окрисполкома—Советская площадь (б. Думская).
Шесть скверов возле б. „Присутственных мест“.
Сквер Золотоворотский—ул. Короленко.
Сквер на Петровке — Красная площадь (б. Александровская площадь).
Сквер возле Крытого рынка—Бессарабка.

Почта, телеграф, радиотелеграф, телефон

Главная Почтовая Контора—ул. Воровского, 24.

Центральная Телеграфная Контора — ул. Короленко, 10 (прием телеграмм круглые сутки).

Радиотелеграф—Печерск, Московская ул., 35.

Городская Телефонная Станция—ул. Воровского, 24.

Междугородняя—ул. Воровского, 26 (открыта круглые сутки).

Научные учреждения

Украинская Академия Наук—ул. Короленко, 54.

Сельско-Хозяйственный Научный Комитет Украины—ул. Ленина, 46.

Краевая Комиссия Охраны Памятников Культуры и Природы—ул. Революции, 29.

Всеукраїнське Музичне Товариство Революційних Музик (ВУТОРМ)—ул. Ворошилова, 15.

Музеи

Всеукраинский Исторический Музей им. Шевченко—ул. Революции, 29.

Музей Искусств Укр. Академии Наук—ул. Чудновского (б. Терещенковская), 15.

Музей Товароведения—бульвар Шевченко, 22.

Центральный Кооперативный Музей—ул. Нероновича (б. Бульварно-Кудрявская), 24.

Зоологический Музей—ул. Короленко, 58 (ИНО).

Геологический Музей—бульвар Шевченко, 14.

Музей Революции—ул. Короленко, 57.

Панорама „Голгофа"—ул. Жертв Революции, 3.

Военный Музей—ул. Свердлова (б. Прорезная), 18.

Краевой Сельско-Хозяйственный и Кустарный Музей—ул. Революции, 8, (б. царский дворец).

Всеукраинский Музейный Городок,—Печерск, Лавра.

Библиотеки

Всенародная Библиотека Украины—бульвар Шевченко, 14.

Центральная Рабочая Библиотека, имени ВКП—ул. Революции 14.

Центральная Детская Библиотека — ул. Короленко, 24.

Высшие учебные заведения

Медицинский Институт—бульвар Шевченко, 13.
Институт Народного Образования „ИНО"—ул. Короленко, 58.
Политехнический Институт „КПИ"—Брест-Литовское шоссе, 39.
Сельско-Хозяйственный Институт — Брест-Литовское шоссе, 39
Институт Народного Хозяйства „КИНХ" — бульвар Шевченко, 22—24.
Ветеринарный Институт—Святославская ул., 18.
Художественный Институт—Вознесенский спуск, 22.
Кооперативный Институт—ул. Нероновича, 24.
Музыкально-Драматический Институт им. Лысенко—ул. Воровского, 54.
Инженерно-Мелиоративный Техникум — ул. Жертв Революции, 12.
Строительный Техникум—Тимофеевская, 7.
Русский Педагогический Техникум—ул. Мартовской Революции, 12.

Издательства и книжные магазины

Государственное Издательство Украины — ул. Маркса, 2.
„Книгоспилка"—ул. Воровского, 48.
Книжный магазин Госиздата Украины — ул. Воровского, 29.
Книжный магазин Госиздата РСФСР— ул. Воровского. 38.
Книжный магазин Книгоспилки—ул. Воровского, 22.

Театры.

Театр им. Либкнехта (Украинская опера)—ул. Короленко, 48.
Театр им. Шевченко (Русская драма)—ул. Ленина, 5.
Театр им. Ленина (б. „Соловцов")—площадь Спартака, 3.
Цирк—ул. Маркса, 6.
Детский театр—ул. Воровского, 36.
1-е Госкино - ул. Воровского, 38.
2-е Госкино—ул. Воровского, 25.
3-е Госкино—ул. Воровского, 31.

Банки

Госбанк—ул. 25 Октября.
„Промбанк"—ул. Воровского, 25.
„Сельбанк"—ул. Воровского, 8.
„Банк для Внешней Торговли"—ул. Воровского, 23.
Городской Банк—ул. Воровского, 20.

Военные

Окружной Военный Комиссариат—Львовская, 24.
Комендант города Киева—ул. Революции, 3.
Дом Красной Армии—ул. Свердлова, 18.

Транспорт

Правление Днепровского Госпароходства—ул. Революции, 36.
Управление Юго-Западных жел. дор.—Театральная, 8.
Городская Станция жел. дор.—Пушкинская, 12.
Вокзал Пассажирский—ул. Коминтерна (б. Безаковская).

Разные

Окрпрофсовет—ул. Короленко, 33.
Консультационно-Справочное Бюро Союза „Робос"—Советская пл., 2.
Киевский Совет Физической Культуры—ул. Воровского, 22.
Украинский Красный Крест—Пушкинская ул., 30.
Комиссия Помощи Детям—ул. Воровского, 38.
Дворец Труда—ул. Короленко, 33.
Правление Комборбеза—Советская площадь, 4.
Правление Сорабкопа—ул. Воровского, 27.
Ленинский Детский Городок—Лукьяновка, Дегтяревская ул., 9.
„Скорая Помощь"—Рейтарская, 22, телеф. 1-82 4-73.
„Кредит-Бюро"—ул. Маркса, 2.
„Вукопспилка"—Советская площадь, 1.

Трамвайные линии

Маршрут № *1*—Красная площадь (б. Александровская) на Подоле—ул. Воровского—Демиевка.

„ № *2*—Красная площадь—ул. Воровского—Вокзал.

„ № *3*—Площадь III Интернационала (б. царская) — Печерск—Школа Каменева (Зверинец).

„ № *4*—Окрисполком (б. „Дума“)—Львовская—Лукьяновка.

„ № *5*—ул. Воровского, ул. Свердлова—ул. Гоголя—Брестское шоссе—Политехникум.

„ № *6*—Политехникум—Святошино.

„ № *7*—Евбаз — Бессарабка - Банковая—Арсенал—Московская—Резницкая.

„ № *8*—Михайловский под'ем — ул. Короленко,—ул. Льва Толстого (б. Караваевская)—Соломенка.

„ № *9*—Окрисполком (б. „Дума“)—Сенная площадь—Евбаз—Вокзал.

„ № *10*—Красная площадь (Подол)—Верхний вал — Глубочица, — Дмитриевская —ул., Евбаз—ул. Пятакова,—Сталинка (Демиевка).

„ № *11*—Красная площадь (Подол)—Шолом-Алейхема (б. Константиновская)--Кирилловская—Петропавловская площадь (Куреневка).

„ № *12*—Петропавловская площадь (Куреневка)—Пуща-Водица.

„ № *13*—Михайловский под'ем (Подол, ул. Революции, д. № 69) — „Старый Киев“.

„ № *14*—Пристани--Набережная--Русановский мост—Лагери (Дарницкий трамвай).

„ № *15*—Русановский мост--Лагери--Дарница.

„ № *16*—Никольская Слободка — Быковня—Бровары.

„ *0*—(кольцевой) Красная площадь—Верхний вал—Глубочица — Евбаз—улица Пятакова—Красноармейская —

Бессарабка—ул. Воровского—Окрисполком—площ. III Интернационала—ул. Революции—Красная площадь (Подол).

Автобусы—Красная площадь—Площадь III Интернационала—ул. Воровского—ул. Ленина—Вокзал.

ПРОГУЛКА ПО „СТАРОМУ КИЕВУ“

Площадь III Интернационала. Наш сборный пункт—площадь III Интернационала (б. царская); здесь наша база. Это один из интереснейших уголков Киева, а вместе с тем центральный пункт и коммуникационный узел города. Отсюда легко попасть во все концы Киева. Улицей Воровского (б. Крещатик) сюда подходит „Новый город,“ совсем близко отсюда по ул. Жертв Революции (б. Трехсвятительская) и к „Старому Киеву“; тут же вход в растянувшиеся по нагорному побережью Днепра сады, лучшее украшение Киева, и на опоэтизированную, прекрасную Владимирскую горку; от площади III Интернационала ближайший и удобнейший путь на Печерск, Зверинец, а также Подол, к Днепру, к пристаням.

Вот почему не удивляйтесь, если мимо вас беспрестанно мчатся автомобили, трамваи, автобусы, извозчики, непрерывным потоком спешат всевозможнейшие пешеходы. Все это снует вокруг небольшого нарядного цветничка, рядом с которым поместился приземистый, довольно безобразный трамвайный курзал, к которому ежеминутно подходят трамваи (1, 2, 9, 3) и возле которого толпится отъезжающая публика.

Против курзала вход в сад „1 Мая“, левее его красивая чистенькая дорожка на пригорок-площадку Пролетарского сада, где летом играет симфонический оркестр и, где из беседки, прилепившейся над самым краем высокого обрыва, открывается дивный вид на Подол, Днепр и Заднепровье.

Подле дорожки стоят остатки гранитного постамента „царя-освободителя“—памятника работы скульптора Ксименеса, а далее „Будинок Комуністичної Освіти“ Агитпропа Киевского Окркома — „Домкомпрос“, бывш. „Купеческое Собрание“. С ним связываются некоторые воспоминания. Этот дом служил, обычно, местом многолюдных собраний и съездов. Здесь в апреле 1917 г. собирался „Национальный Конгресс“, созванный Центральной

Радой, в июне заседал первый Крестьянский С'езд, а 30-го ноября происходило заседание об'единенных испол-комов Советов Рабочих и Солдатских Депутатов, собрав-шихся в числе 700 человек, в связи с разоружением Цен-тральной Радой неукраинских воинских частей. С горячей речью тогда выступала т. Бош, клеймившая деятельность Центральной Рады.

Против Домкомпроса поднимается дорожка на Влади-мирскую горку; тут же начинается Александровский спуск, по которому с легким уклоном живописно катится дорога вниз, мимо смело вздымающихся косогоров Владимирской горки.

От площади III Интернационала направляемся по улице Воровского (б. Крещатик). Проходим мимо серого восьмиэтажного гиганта „Дома Трестов" (№ 6). Своими размерами, архитектурою, стилем он заметно вы-деляется среди строений улицы и невольно привлекает к себе внимание. Весь первый квартал улицы Воровского за-нят магазинами преимущественно металлообрабатывающей промышленности; красуются солидные вывески Металло-треста, Машинотреста, Цветмета и др.

В конце квартала слева круто подымается улица 25-го Октября (б. Институтская), на углу которой стоит из-ящный дом Украинского Кожевенного Треста (б. Киевская Биржа); выше его на горе виднеются красивые очертания белоснежного здания Коммунотдела (б. Институт благо-родных девиц), а против него самый высокий в Киеве дом (в 11 этажей), б. Гинзбурга, (№№ 16-18).

С правой стороны ул. Воровского на углу Советской площади дом, бывш. дворянства (№ 16), ставший в на-чале Революции Домом Союзов. Здесь росла и крепла профсоюзная работа. Далее **Советская Площадь** (б. Дум-ская), центральное место которой занимает импозант-ное здание Окрисполкома (бывш. „Городская Дума"). Его фасад украшен башенкой, увенчанной крас-ной советской звездой, занявшей место фигуры арх. Ми-хаила. Здание построено в 1874 году.

С балкона здания 18/X 1905 г. т. Шлихтер произно-сил революционную речь в то время, как со всех концов города сюда стягивалась пехота.

Перед зданием находится небольшой памятник Карлу Марксу, установленный на месте монумента Столыпину.

Сзади Окрисполкома сквер, от которого веером рас-ходятся улицы к „Старому Киеву".

Мы направимся к нему Крещатицким переулком, самой захолустной уличкой, виднеющейся слева.

В узком и кривом Крещатицком переулке находится старый деревянный домик Тараса Шевченко (№ 8), где в 1846 г. проживал поэт. Снаружи домик остался таким же, как восемьдесят лет тому назад, когда в нем жил Шевченко.

По распоряжению Окрисполкома домик отремонтирован, освобожден от жильцов, снабжен мемориальной доской и предназначен под музей, имеющий хранить предметы, связанные с именем поэта. Предположено также реставрировать ту комнату в мезонине, в которой жил Тарас Шевченко.

Поднявшись в конце Крещатицкого переулка слева по каменной лестнице, мы сразу оказываемся в **„Старом Городе“**. Отсюда, между прочим, открывается прекрасный вид на глубокую Крещатицкую долину и спокойно поднимающиеся за ней холмы Липок и Печерска; внизу, виднеется башенка со звездой на здании Окрисполкома.

Впереди, на углу улиц Ирининской и Короленко, высится не вполне законченная пятиэтажная громада Дворца Труда. По проекту строителя имеет быть, возведена над фронтоном высокая башня, что при значительной приподнятости холма, на котором стоит здание, должно сообщить всему сооружению характер смелой грандиозности. Подкупающее своей монументальностью и стильной выдержанностью это здание, несомненно, будет одним из интереснейших в Киеве. Дворец Труда занят профсоюзами; здесь, в своем центре, кипит профсоюзная жизнь.

А рядом скромно приютившийся посреди улицы незатейливый „памятник Ирины“, сложенный из кирпичей великокняжеской поры, еще раз напоминает, что мы на территории „Ярославова города“.

Свернув влево, направимся по красивой улице Короленко (б. Большая Владимирская); у д. № 36, где в настоящее время отель „Червоний Київ (б. „Прага“), в январские дни (1918 г.) шли жестокие уличные бои. Пройдя немного далее, мы остановимся у Золотоворотского сквера, в центре которого высятся руины Золотых ворот. Через эти ворота в древности шла главная дорога в город, который был окружен высокими земляными валами, деревянными крепостными сооружениями и рвами.

В настоящее время от этого замечательного памятника старо-украинской архитектуры, остались руины двух стен, возвышающихся на небольшой насыпи, представляющей собой остаток древнего крепостного вала, за которым расстилалось уже поле.

У Золотых ворот заканчивался Ярославов город, валы которого тянулись примерно краем Подвальной улицы в направлении к Львовским воротам, находившимся у нынешней Сенной площади.

По Золотоворотской улице направимся мимо Рейтарской ул. (памятка о стоявших здесь московских „рейтарах"), в Георгиевский переулок, прижавшийся к массивной каменной ограде Софии (постр. в 1731 г.). Здесь находится интересная старая „брама", известная, как „ворота Заборовского".

Это прекрасный памятник строительной деятельности Рафаила Заборовского, оставившего печать художественного вкуса на многих выдающихся памятниках Киевской архитектуры. Ворота имеют характерные черты стиля барокко, в его украинской переработке. В них обращают внимание криволинейные очертания, изобилие пластических деталей, изогнутый фронтон с падающими волютами и приплюснутой аркой, покоящейся на коринфских колоннах; вверху щит с гербом Заборовского.

Не доходя Стрелецкой улицы (снова воспоминание о стоявших здесь некогда Московских стрельцах), против д. № 3, где в 1918 г. помещалась „Украинская академия искусств", пройдем через ворота и двор во внутрь ограды Софийского Собора.

Против западного фасада собора расположился бывш. „митрополичий дом" (постр. 1722 г.). Это лучший образец украинского барокко. По бокам главного фасада имеются два выступа, придающие дому особую красоту. Над передней стеной выведен роскошный щит, украшенный разорванными фронтонами на пилястрах; по фронтону идут волюты, лепка, живопись; крыша поднимается уступом, придающим ей некоторую вычурность; окна и двери украшены интересными наличниками.

В этом доме жили киевские митрополиты, в 1921—23 г. помещался „Архитектурный Институт", в настоящее время в нем размещены революционные фонды окружного архива. В нем для обозрения публики открыта интересная выставка экспонатов, связанных с десятилетием Революции и гражданской войны.

Отсюда отправимся к драгоценнейшей реликвии Ярославова города—**Софийскому собору**.

„София"—один из важнейших памятников средневековой архитектуры восточной Европы, со сложной структурой сооружения.

Идея построения храма „Софии" идет от Константинопольской Софии, построенной Юстинианом в VI в.; время ее построения относится к первой половине XI ст.

План Софии имеет форму прямоугольника. Пятиапсидная масса храма охвачена с трех сторон: западной, южной и северной—галлереей. В юго-западном и северо-западном углах сохранились две массивные башни, со сходнями на хоры. В более позднее время здание укреплено контрфорсами, переделаны купола, принявшие, вместо сферической, характерную для Украины грушевидную барочную форму, а также внесен ряд иных изменений и переделок. Куполов всех 15, старейшие из них вызолочены.

Характер архитектуры—сложный; в Софии есть черты византийской, сирийской, персидской и романской архитектуры. Полной аналогии, однако, Киевский собор не знает и представляет собой оригинальный памятник мирового искусства.

Вход внутрь храма с южной стороны. Сразу бросается в глаза, что при входе опускаешься вниз, вместо того, чтобы восходить: от глубокой древности София „вросла" в землю. Обращает на себя внимание и то, что внутренность храма заполнена крестообразными рядами столбов, поддерживающих хоры и барабаны куполов.

Мозаики. В алтаре, в куполе и в подкупольной части сохранились многочисленные древние, драгоценные мозаики и среди них знаменитое изображение Девы Марии „оранты," находящейся в самом верху алтарной ниши. Мозаики сохранились в неприкосновенности и мы имеем возможность любоваться такими памятниками средневекового искусства, равных которым нет в Европе. Большинство мозаик отличается удивительною красотою пропорций, большим изяществом драпировок, восточной пышностью; они выдают тонкий вкус мастеров.

Фрески. Кроме мозаик, в средней части храма видим множество изображений, писанных на стенах бледноватыми красками. Это и есть знаменитые Софийские фрески XI ст. Изображения сделаны клеевыми красками по сырому слою штукатурки, в которую они глубоко впита-

лись. Секрет изготовления фресок в настоящее время утрачен, и тем более приходится жалеть, что эти фрески попорчены реставраторами в 1853 г. Тем не менее и в настоящем своем виде они представляют драгоценный памятник древнего искусства.

„Саркофаг Ярослава“. В алтарной части одного из пределов находится древний саркофаг, известный под именем гробницы Ярослава. Это необыкновенно редкий и ценный памятник художественной резьбы по мрамору.

Лестницы из нижнего этажа собора ведут на хоры. Здесь обращают на себя внимание покрывающие стены и внутренние столбы фрески, загадочные по своему светскому характеру и сюжетам. Сцены охоты на вепря, на „выверицу“, охота на зверей при помощи прирученных барсов, соколов, собак; любопытная сцена поздравительного поднесения свиной головы и окорока; группа борцов, готовых вступить в состязание, плясуны, музыканты и т. п. возбуждают большой интерес. Полагают, что лестницы собора являются остатком княжеского терема, примыкавшего к храму.

Из Софийского собора направимся к колокольне. Она закончена постройкой в 1748 г. при Рафаиле Заборовском. Ее парталы, окна, карнизы богато отделаны лепными украшениями, среди которых выделяются спускающиеся книзу гирлянды.

К колокольне примыкает старая массивная каменная ограда, идущая вокруг соборной усадьбы.

Пройдя через колокольню, мы вступаем на богатую историческими воспоминаниями Софиевскую, ныне „Героев Перекопа“ площадь.

Среди площади стоит памятник Богдану Хмельницкому. Мощная, очень живая фигура гетмана на коне, с высокого кургана указывает булавой в сторону Москвы. Чрезвычайно удачный проект памятника принадлежит художнику Микешину.

За памятником растянулись массивные, казарменного вида б. „здания присутственных мест“, занятые в настоящее время различными судебными установлениями, администотделом, милицией и адресным столом.

Следуя по улице Короленко далее, мимо пожарной части, мы подходим к краю Ярославова города. Здесь, приблизительно в месте пересечения улицы Короленко и улицы Горовица (б. Большая Житомирская), в давние времена находился глубокий овраг „удолие“, за которым уже

начинался „город Владимира“,—древнейшая часть „Старого Киева“.

Весь этот город занимал площадку, лежавшую к востоку и северу, от нынешних улицы Горовица и Михайловской площади. Защищенный со стороны Кожемяк и Подола неприступными склонами гор и отделенный от „поля“ с юга и запада двумя оврагами, город был укреплен насыпными валами, по гребню которых высились деревянные стены, и представлял собою неприступную крепость.

В город вели трое ворот: западные с перекидным мостом, находившиеся, приблизительно, в месте пересечения улиц Короленко и Горовица, южные со стороны нынешней Михайловской площади и северные, находившиеся на современном Андреевском спуске.

Проследуем и далее по улице Короленко. За домом Центральной телеграфной конторы (№ 10) зайдем в маленький Десятинный переулочек-тупичок. В конце его открывается вид на притаившиеся в глубокой долине Кожемяки (сущ. с X в.); видны почти отвесные кручи „Старого города“, у края которых местами заметны следы фортификационных земляных сооружений, особенно в северо-восточном углу площадки.

Против нас, среди долины высится обрамленная вверху (недавней) каменной стеной „Замковая гора“. На ней теперь кладбище, а некогда здесь стоял грозный Литовский замок, который по отзыву современника иностранца-путешественника был вдвое больше Краковского. Слава о нем шла очень далеко. Замок имел 15 шестигранных в три этажа башен с бойницами и был вооружен 11 сарпентинами и 82 гаковницами. В замке помещался суд, монетный двор; он являлся административным и военным центром. Во время Казацкой революции замок был разрушен казаками, а с 1819 г. замчище отдано под кладбище.

Составив себе представление о неприступности „Киевской горы“ с этой, северной стороны, вернемся обратно к улице Короленко, в конце которой высится тяжелая с приплюснутыми луковицеобразными куполами Десятинная церковь.

Церковь в ложно-византийском стиле и построена в 1826 г. на месте древнего храма, сооруженного при Владимире, а разрушенного во время нашествия Батыя. За нею сохранилось стародавнее название „Десятинной“,

т.-е. получавшей десятую часть княжеских доходов, но все, что осталось от Владимирова храма,—это 12 разрозненных букв греческой надписи на каменных плитках, вставленных в южную стену храма. Эти буквы являются древнейшим образцом письменности на Руси. От великолепных украшений храма остались ничтожные обрывки мозаичного пола, с шахматным рисунком и ковровой инкрустацией разноцветными мраморами.

И в Десятинной церкви имеется древний саркофаг с резьбой, который показывают под видом гробницы Ольги. Сохраняются также предметы, добытые раскопками в усадьбе храма.

Район Десятинной церкви составлял центр древнего Киева. Здесь были расположены княжеские дворцы со службами, площадь для торга и народных собраний. Разновременные раскопки показали, что этот район усеян многочисленными сооружениями древней кладки с богатым убранством. Особенно много следов великокняжеских сооружений X-XI ст. найдено к северу и востоку от Десятинной церкви. Здесь были обнаружены фундаменты многих зданий, теремов, церквей. Найденное здесь множество остатков всевозможных художественных ювелирных изделий, керамических, литейных, мозаичных предметов, свидетельствующих о высоком состоянии культуры в древнем Киеве, превосходит все открытое в остальной восточной Европе за эту эпоху.

Здесь же где-то жили со своими боярами и дружиной Ольга, Владимир; тут же находилась площадь, на которой стояли вывезенные Владимиром из Херсонеса античные статуи („дивы") и группа из четырех медных коней. А неподалеку, возможно, на месте нынешней Трехсвятительской церкви, стояли на „Перуновом холме" языческие идолы, находились священные „требища".

Улица Короленко упирается в Андреевскую церковь—одно из замечательнейших сооружений, украшающих Киев. Построенная по проекту знаменитого Растрелли в половине XVIII ст., она производит неотразимое впечатление своей изящной ажурностью, удивительной легкостью, кажущейся воздушностью; особенно она эффектна со стороны Подола.

С площадки ее открывается дивный вид на весь Подол и Гавань, Щекавицу, Кирилловские холмы, Куреневку, Приорку, Вышгород, Межигорье, Днепр, Десну, Заднепровье. Мимо Андреевской церкви круто вниз уходит

Андреевский спуск—единственный путь, которым территория старейшего города соединялась с Подолом непосредственно; здесь же в старину находились ворота.

В дальнейшем мы направимся вдоль восточного края „Киевской горы" по улице Жертв Революции (б. Трехсвятительская), высокие новые дома которой ничем не выдают древнего княжеского Киева. Только невдалеке от Михайловской площади, во дворе Мелиоративно-Инженерного Техникума, (№ 12), над самым краем обрыва приютился еще один обрывок „Старого Киева". в виде остатков крепостного вала и храма Василия (XII в.).

Слева, у площади, расположился за массивной белой стеной б. Михайловский монастырь. В нем сохранился древний храм, со следами бесконечных переделок, и с интересными мозаиками XII ст.—плодом искусства местных мастеров.

Любопытны также неразгаданные рельефы всадников из красного шифера, укрепленные на южной стене храма снаружи.

Пройдя мимо прелестных барочных „трапезных" ворот, (1707 г.) миновав „Кубуч", остановимся у входа на Владимирскую горку.

Несколько ниже находится панорама Голгофа, открытая для посетителей весь день. Невдалеке, внизу, виднеется площадь III Интернационала—наш исходный пункт. Однако, для отдыха следует заглянуть на так любимую киевлянами прекрасную Владимирскую горку, где среди обильной зелени высится памятник Владимиру.

Отсюда легко спуститься и к площади III Интернационала, и к памятнику Крещения, а через Михайловский электрический под'ем или по сходням на Подол, к пристаням.

V. НА ПРИПЯТЬ

МАРШРУТ КИЕВ—МОЗЫРЬ

Киев-пристань. Если вы прибыли на пристань заблаговременно, используйте остающиеся до отхода парохода минуты на ознакомление с „берегом" и его жизнью.

По обеим сторонам павильона, где разместились кассы Госпароходства,—пристани, от которых отправляются пароходы вверх и вниз по Днепру; ниже „Пристань Київ IV, привальна"—товарная пристань для принятия грузов; за ней потянулись у берега „Судоходний догляд" Управления внутренних водных путей Днепровского бассейна, „О-во спасания на водах", а еще далее, ряд мелких пристаней, от которых совершается переправа через реку.

По правую сторону набережной—курзал Дарницкого трамвая, приютившийся подле здания электрической станции, а напротив его *„Кінна станція Київського поштамту"* (Набережно-Крещатицкая № 1)—маленький ампирный домик, от которого веет уютной прелестью. Далее, вдоль линии Дарницкого трамвая справа, ряд сооружений электрического и водопроводного предприятий, за которыми на дне глубокой балки (оврага) стоит над источником, так-называемый, *„памятник крещения"*. Зайдите в этот поэтический уголок.

Высокая колонна памятника установлена на кубообразной камере, охваченной для большей устойчивости двумя полуарочными контрфорсами. Памятник простой, но интересно задуманный. Строители использовали широко распространенный на Украине обычай устройства „капличек" над источниками, при чем, здесь ключ ими введен в систему трубок, пройдя которые сбегает крошечным ручейком к набережной.

Памятник сооружен Киевским магистратом, в связи с возвращением городу Магдебургского права, о чем читаем и надпись на нижнем русте колонны: „усердіемъ Кіевскаго гражданства за утвержденіе правъ древнія сея столицы... 1802, сентября 15 дня".

Памятник в конце бывшего Крещатицкого яра, по дну которого раньше струился ручей к Почайне. В настоящее время на месте глубокого Крещатицкого яра

лучшая киевская улица—ул. Воровского (бывш. Крещатик). Иссяк также Крещатицкий ручеек; нет и следа от Почайны, берега которой не так давно похоронил в своем русле Днепр, и с которой овеянные поэтическими легендами стародавние предания связывают крещение Владимиром киевлян.

Выше пароходных пристаней на берегу кипит современная жизнь. Загляните и сюда.

Еще издали бросается вам в глаза густой лес крестьянских „лайб". Старые почернелые „дубы" и „човны" с рваными полотняными парусами загромоздили берег. На суденышках хрюкают поросята, кричат петухи, горами лежат корзины с овощами, мешки, дрова. Это крестьяне из сел Черниговщины и Полесья делятся с Киевом избытком от плодов своих. По берегу и меж судов суетятся, мечутся перекупщики.

Эффектную картину представляет „берег" ночью, когда горят костры, а возле них кипит традиционный „кулиш" и до зари льются тихие рассказы о бурно прошедшем дне. Тут же, по другой стороне набережной, дымятся день и ночь огромные, прекрасно механизированные мельницы Укрхліба, снабженные сложными под'емниками, подающими им уголь и зерно непосредственно с берега. А угрюмо стоящие в стороне руины „мельницы Бродского", этой жертвы гражданской войны, еще резче подчеркивают бодрый темп уже окрепшей новой жизни.

Против пристани раскинулся **Труханов остров**. Застроенный легкими деревянными постройками на сваях, остров представляет оригинальное зрелище в половодье, когда единственным средством сообщения жителей являются лодки, снующие по залитым водой улицам.

Наносный берег его из намытых водами Днепра песков, переходящий в знаменитый *пляж*,—любимейшее место отдыха киевлян, собирающихся сюда десятками тысяч в праздничные дни.

Ниже пляжа виднеется вышка *школы плавания*, устроенной Киевской спасательной станцией. Школа прекрасно оборудована, обслуживается высококвалифицированными инструкторами, а бассейн ее одновременно вмещает до ста человек пловцов.

Отход парохода. Среди невероятной беготни, шума, возгласов, напутствуемый пожеланиями провожающих пароход отплывает. Однако, вы сразу не в силах освободиться от впечатлений шумного „берега", властно ворвав-

шегося в ваше существо, и только мерное постукивание машины и шум пароходных колес, немилосердно секущих воды Днепра, все дальше и дальше отодвигают от вас тускнеющий гул крикливой пристани. И вы чувствуете, как крепнувшая, было, связь между вами и бурной пристанью обрывается, как по мере возрастания числа метров, отделяющих плывущий пароход от нее, все более и более далекой кажется вам и ее мятущаяся жизнь.

Пароход проходит вдоль набережной, мимо знакомых уже нам мельниц и „берега". Еще далее ваше внимание привлекает сиротливо затерявшийся среди неказистых лабазов набережной двух'этажный белый *дом Старой Бурсы*, немой свидетель красочного прошлого. В нем когда-то ютились киевские бурсаки, воскрешенные бессмертным Гоголем в его рассказах. С ним связана одна из интереснейших страниц так богатого воспоминаниями Киева.

Пароход, постепенно выбираясь из пределов города, проходит мимо *Киевской гавани*. Ваше внимание привлекают массы пловцов на самых разнообразных лодках, и вы начинаете заинтересовываться этой новой для вас жизнью Днепра.

Однако, не упускайте случая полюбоваться прелестной *панорамой нагорного Киева*, который отсюда особенно хорош. Площадка **„Старого Киева"** рельефно выделяется среди длинной цепи Киевских гор и даже при беглом взгляде на его местоположение, становится очевидным, что более благоприятных условий для создания стародавнего города, в жизни которого главнейшее значение имела обороноспособность местности, не могла создать природа. Эта исключительная по своему рельефу „Киевская гора" не знает ничего себе равного в каком-либо другом пункте Днепра или его притоков, чем в значительной мере и об'ясняется, почему именно здесь возник и рос с таким сказочным успехом прекрасный и мощный древний Киев.

У Киева. Выше Подольского моста кипучая деятельность городской жизни затихает. Пловцы попадаются все реже и реже, и только резвые „моторки" да тяжело нагруженные крестьянские „човны" оживляют опустевшую реку.

Сжатый у пристаней Днепр широко раздвигает здесь свои берега, особенно на высоте урочища *Наталка* (лесопильный завод на правом берегу).

Детали города постепенно стушевываются. На первый план выступает новая грандиозная электрическая стан-

ция Комхоза на Оболони, невдалеке от которой жалкой лентой струится некогда славная Почайна; за ними уходящей от Днепра дугой высятся горы, впереди которых раскинулся безбрежный коммунальный луг. По мнению геологов Днепр в незапамятные времена протекал у самой подошвы этих гор и только позднее его русло постепенно передвинулось до теперешнего его места.

Пароход последовательно проходит на высоте жизнерадостной *Лукьяновки*, с ее стройными тополями у 1-й Рабочей больницы, затем *Кирилловских* холмов, с уцелевшим древним храмом Кирилловского монастыря, хранящим знаменитые фрески XII ст.—драгоценный памятник староукраинского искусства — и стенную роспись кисти Врубеля.

Тут же вблизи, у оврага, была обнаружена стоянка первобытных людей древнейшего каменного века (палеолит), свидетельствующая, что Киевские горы с отдаленнейших времен привлекали к себе внимание человека.

Еще далее потянулась *Куреневка*, а за ней—утопающая в зелени садов благословенная *Приорка* (любимица укр. писателей Марка Вовчка и Шевченко), сливающаяся с уходящей за горизонт синевой Пущеводицких коммунальных лесов, из-за которых другим своим концом дуга Киевских гор снова выходит к Днепру у Вышгорода.

Левый берег, прорезанный в десяти километрах от пристани устьем Десны, представляет однообразную луговую равнину, кое-где поросшую лозняком.

Почти против устья Десны начинаются первые хатки сильно вытянувшегося села **Вышгород**. Впереди обнаженный и распаханный высокий холм с городищем, на месте некогда славного *Киевского Вышгорода*, блестящей подгородной резиденции Киевских князей.

Пароход долго обходит по извилине реки Вышгородский мыс, предоставляя путешественнику подольше побыть вблизи этой гробницы старокиевской славы.

Вышгород—одно из древнейших поселений Полян. Уже Константин Порфирородный его знает, как важный торговый пункт. Судя по значительным размерам городища, имеющего до трех километров в окружности, Вышгород был большим, людным городом. Здесь находилась любимая загородная резиденция княгини Ольги, не жалевшей средств на его украшение, „бе бо Вышегородъ градъ Вользинь", как говорит летописец. Пятьдесят лет

спустя та же летопись, рассказывая о князе Владимире, вспоминает, что в Вышгороде у него был гарем, насчитывавший до 300 жен.

Значение Вышгорода увеличивалось тем, что это был сильный форпост, оберегавший удобный брод через реку, по которому проходили оживленные пути на Курск и Чернигов.

Город был сильно укреплен, и его стены видели не мало битв. Во время нашествия Батыя (1240 г.) Вышгород постигла участь Киева. Груды щебня от каменных построек, земляные валы, курганы красноречиво свидетельствовали о пережитом им страшном разгроме.

Время и рука человека, однако, сгладили следы бурного прошлого Вышгорода, а современные вышгородцы представляют собой самых прозаичных подгородных крестьян, снабжающих Киев сеном и овощами.

Против Вышгорода на левом берегу Днепра находятся *Старосельские дачи,* куда в последние годы особенно часто организовываются пароходные гулянья. Некоторой неожиданностью для вашего взора, уже привыкшего к древесной листве Киева, кажется большой сосновый бор Староселья. Любопытно, что и фауна этого леса более северная, чем в лесах правого берега реки под той же широтой.

Межигорье. Давнюю роль Вышгорода переняло Межигорье, белоснежные отвесные кручи которого сверкают впереди парохода. Меж гористых холмов, в приветливой зелени грабовых лесов, с древнейших времен приютился монастырек, широко известный позднее, как казацкий монастырь Сечи Запорожской. В XVII-XVIII вв. Межигорье даже играет роль идеологического и культурного центра для Сечи, щедро осыпавшей его богатыми „фундушами" (пожертвованиями). Здесь же обычно доживали свой век престарелые запорожцы. Участь разоренного в 1775 г. Запорожья разделило и Межигорье: монастырь был закрыт, имущество его увезено.

От этой казацкой эпохи, поры его расцвета, уцелело несколько интересных памятников, уводящих нас в обстановку XVII-XVIII столетий. Интересное барочное сооружение (1690 г.) представляет собой знаменитый *„Межигорский Спас"*, воспетый Шевченко в его поэме „Чернець". Полна воспоминаниями *„мурована брама"*—главный в'езд со стороны Киева,—через которую совершалась церемония вступления запорожцев в состав общины монастырских

отшельников. Достойна внимания и старинная постройка с датою „1776“. Уцелели также кое-какие старинные предметы церковной утвари, живописи, резьбы, хранящиеся частью в храме Спаса, частью в музее Керамического Техникума, занявшем здание другой бывшей монастырской церкви.

Однако, главный интерес Межигорья не в прошлом. Богатейшие залежи самых разнообразных глин (до пятидесяти сортов) способствовали тому, что в Межигорьи вырос художественно-керамический центр всей Украины.

Еще в 1796 г. немец Краних нашел здесь глину, годную для фаянсового производства. Павел I приказал открыть фабрику, что и было выполнено Киевским магистратом, к которому перешло и Межигорье. Но дела шли не блестяще; фабрика давала убытки. Не изменилось положение к лучшему и при арендаторах, пробовавших во второй половине XIX ст. привлечь сюда известнейших европейских мастеров: Вимперта, Шварца, Вимера и др. А последний арендатор Шимков даже потерял на ней все свое состояние. В 1876 году фабрика, дававшая прекрасную по художественному исполнению продукцию, закрылась.

Вторичный расцвет Межигорья, как художественного центра, приходится на время нашей Революции, приведшей к власти и к культурному творчеству пролетарский класс. Предварительное геологическое обследование предшествовало постановлению III Всеукраинского С'езда Советов об открытии здесь керамической школы.

Организация школы, однако, проходила среди чрезвычайных трудностей. От фаянсовой фабрики не осталось никакого инвентаря, традиция прервалась, специалистов-керамиков не было. Нужно было проделать большую исследовательскую работу, прежде чем приступить к производству. Материальная необеспеченность рушила все порывы отдельных лиц, бравшихся за создание школы, пока не организовалась крепкая инициативная группа из учеников и преподавателей, которая основывая свою работу на принципах коллективизма, проведенного не только на производстве, но и в работе по самообслуживанию (питание, огород), сорганизовала школу.

За несколько лет упорной работы скромная керамическая школа выросла в *Художественный Керамический Техникум*, ставший уже твердой ногой на путь дальнейшего развития. При техникуме устроен интересный **музей**, позволяющий на образцах сравнивать художественную

отшельников. Достойна внимания и старинная постройка с датою „1776“. Уцелели также кое-какие старинные предметы церковной утвари, живописи, резьбы, хранящиеся частью в храме Спаса, частью в музее Керамического Техникума, занявшем здание другой бывшей монастырской церкви.

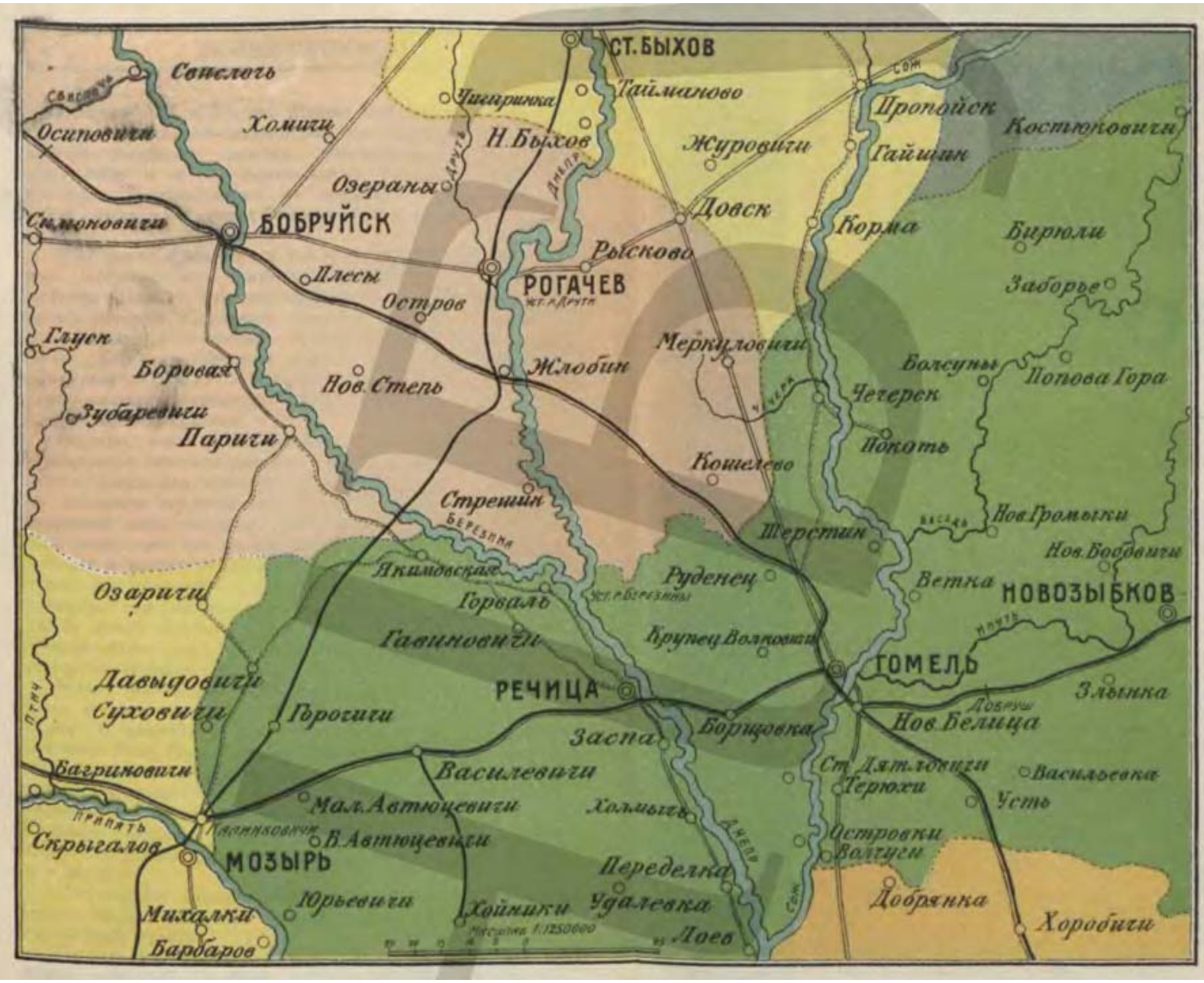
Однако, главный интерес Межигорья не в прошлом. Богатейшие залежи самых разнообразных глин (до пятидесяти сортов) способствовали тому, что в Межигорьи вырос художественно-керамический центр всей Украины.

Еще в 1796 г. немец Краних нашел здесь глину, годную для фаянсового производства. Павел I приказал открыть фабрику, что и было выполнено Киевским магистратом, к которому перешло и Межигорье. Но дела шли не блестяще; фабрика давала убытки. Не изменилось положение к лучшему и при арендаторах, пробовавших во второй половине XIX ст. привлечь сюда известнейших европейских мастеров: Вимперта, Шварца, Вимера и др. А последний арендатор Шимков даже потерял на ней все свое состояние. В 1876 году фабрика, дававшая прекрасную по художественному исполнению продукцию, закрылась.

Вторичный расцвет Межигорья, как художественного центра, приходится на время нашей Революции, приведшей к власти и к культурному творчеству пролетарский класс. Предварительное геологическое обследование предшествовало постановлению III Всеукраинского С'езда Советов об открытии здесь керамической школы.

Организация школы, однако, проходила среди чрезвычайных трудностей. От фаянсовой фабрики не осталось никакого инвентаря, традиция прервалась, специалистов-керамиков не было. Нужно было проделать большую исследовательскую работу, прежде чем приступить к производству. Материальная необеспеченность рушила все порывы отдельных лиц, бравшихся за создание школы, пока не организовалась крепкая инициативная группа из учеников и преподавателей, которая основывая свою работу на принципах коллективизма, проведенного не только на производстве, но и в работе по самообслуживанию (питание, огород), сорганизовала школу.

За несколько лет упорной работы скромная керамическая школа выросла в *Художественный Керамический Техникум*, ставший уже твердой ногой на путь дальнейшего развития. При техникуме устроен интересный **музей**, позволяющий на образцах сравнивать художественную


СТ. БЫХОВ
Сапелоть
Чигиринка
Таймаково
Пропойск
Костюковичи
Осиповичи
Хомичи
Н. Быхов
Журовичи
Гайшин
Озераны
Друть
Днепр
Довск
Корма
Бигюли
Слоновичи
БОБРУЙСК
Рысково
Плесы
РОГАЧЕВ
Заборье
Остров
Глуск
Меркуловичи
Болсуны
Попова Гора
Боровая
Нов. Стель
Жлобин
Чечерск
Зубаревичи
Паричи
Покоть
Кошелево
Стрешин
Нов. Громыки
Шерстин
Нов. Бобовичи
Якимовская
Руденец
Ветка
НОВОЗЫБКОВ
Озаричи
Горвааль
Гавиновичи
Крупец Волковский
ГОМЕЛЬ
Давыдовичи
РЕЧИЦА
Злынка
Суховичи
Горочичи
Борщовка
Нов. Белица
Засна
Багриновичи
Василевичи
Ст. Дятловичи
Васильевка
Мал. Автюцевичи
Терюхи
Усть
Холмыч
Припять
Скрыгалов
Б. Автюцевичи
Островки
Волчуги
МОЗЫРЬ
Переделка
Юрьевичи
Удалевка
Добрянка
Михалки
Хойники
Хоробичи
Барбаров
Лоев

продукцию XIX и XX вв. Можно наблюдать, как вместо выделки предметов дворянской культуры и вкуса, с их рогами изобилия, девами, обнаженными античными фигурками и т. п. выковывается новая, пролетарская культура. Выделываются не предметы роскоши, а изделия, годные к употреблению: миски, тарелки, чашки, кружки.

Еще резче бросается в глаза разница в орнаментальных мотивах; все трактованное раньше в массивном рельефе (завитки, фрукты, виноград) уступило место плоскому рисунку. Портреты Ленина, Петровского, голова красноармейца в шлеме, серпы, молоты, звезды, надписи: „Хай живе Червона армія", „Пролетарі всіх країн, єднайтеся", „УСРР"...—таковы близкие нам современные сюжеты, украшающие Межигорские изделия. Другой класс—иное искусство!

Однако, этим не исчерпывается интерес Межигорья. Прекрасное местоположение, его удивительные, полные неги и ласки леса, высокие холмы, чередующиеся с балками, по которым струятся серебристые ручейки кристальной ключевой воды, наконец, непосредственная близость большой реки,—все это делает Межигорье одним из живописнейших и наиболее здоровых уголков Украины. У Межигорья, как прекрасного места для климатической лечебной станции, как пункта для организации в широком масштабе домов отдыха имеется самое счастливое сочетание всевозможных данных и ему, несомненно, принадлежит самое заманчивое будущее.

Выше Межигорья расположились **Новые Петровцы.** Село это возникло в пору наибольшего расцвета Межигорья. В километрах трех к северу от него находятся *Старые Петровцы.* Главное занятие петровчан—выделка, так-называемого, межигорского кирпича, известного своею огнеупорностью. Этот кирпич значительно меньше обыкновенного строительного и идет на кладку печей. Славятся Петровцы и своими клубничными плантациями, ягода с которых идет не только на Киевский рынок, но и в Москву.

Петровцами заканчивается тот оживленный район, на темпе жизни которого чувствительно отражается биение городского пульса.

Дальше сильно меняется и прибрежный ландшафт. Пароход подходит к району нижнего Ирпеня, впадающего в Днепр в 36 километрах от Киева. Отсюда начинается

безбрежная низменная равнина Полесья, захватившая берега Днепра, нижнее течение Тетерева и правых притоков Припяти с ее долиной. Полесье — это царство песка и болотных лугов, покрытых и в наше время большими лесами. Во времена же летописных „Древлян" здесь росли, вероятно, настоящие первобытные леса, которые прорезали тихо текущие реки. Тут же, между Тетеревом и Убортью, находился хорошо известный летописям „Чортов лес", вероятно, не даром получивший такое название.

За Ирпенем населенные пункты попадаются реже; местность становится пустыннее. Первая остановка парохода выше Ирпеня *Глебовка*, расположенная вблизи м. Дымер, который раньше был довольно значительным городом. Во время казацких войн за освобождение Украины, поляки даже избрали Дымер местом пребывания импровизированного гетмана Гоголя. К этому же времени относится сооружение в Дымере крепости, от которой в настоящее время не осталось следов. После того, как Дорошенко разорил эту опереточную столицу и разогнал поляков, Дымер стал скромным местечком.

Глебовка в настоящее время отправляет довольно значительное количество лесных грузов.

На 87 километре проходим устье значительного притока Днепра **Тетерева,** имеющего общее протяжение в 500 килом. Несмотря на такую значительную длину реки, судоходство по ней возможно всего на расстоянии 12 километров от устья; сплавной участок имеет до 170 километров. Все же Тетерев со своими притоками *Иршей* и *Здвижем* доставляет к Днепру весьма значительное количество леса в плотах.

Пройдя Тетерев, мы постепенно приближаемся к району впадения в Днепр одного из самых значительных его притоков—**Припяти,** против устья которой у левого берега Днепра находится пароходная пристань. В месте слияния Припяти с Днепром интересно проследить, как некоторое время текут различные по окраске струи вод той и другой реки, не смешиваясь между собой...

ПРИПЯТЬ

Припять наиболее многоводный приток Днепра. По многоводности она является важнейшим среди его притоков, принося ему почти столько же воды, сколько имеет он сам. Поэтому размеры Днепра ниже впадения При-

пяти резко меняются; приняв воды ее, Днепр становится вдвое больше. Эта многоводность Припяти обусловливается обширным водным бассейном, расположенным среди безбрежных болот и значительных лесов Полесья.

Имея протяжение до 800 километров, Припять берет начало в чрезвычайно богатой озерами и болотами местности Ковельщины и образуется из многочисленных безымянных болотных ручейков. В верхнем своем течении, находящемся в пределах Польши, Припять представляет собой богатый пучок притоков, рукавов со спутанными наименованиями. При этом верхние притоки ее разбиваясь среди болот, покрытых высокой травой, камышем и лозой, на многочисленные рукава, носят до того неопределенный характер, что затрудняют даже бывалых судоходцев в выборе судового хода. При малейшем же возвышении горизонта воды, низкие берега их затопляются, образуя настоящее море.

В пределы СССР Припять вступает уже мощной рекой, приняв все свои главнейшие притоки, при чем до Мозыря она течет в направлении с запада на восток, а далее поворачивает на юго-восток. В этой части она принимает справа—*Уборть*, *Славечну* и *Уж*, а слева—*Птичь* и *Брагинку*.

Течение Припяти чрезвычайно извилисто, имеет много рукавов, протоков, речищ, что указывает на блуждание его по широкой речной долине, достигающей нередко пятнадцати-двадцати километров. Охваченная отлогими берегами долина реки чрезвычайно богата болотами, при чем левый берег почти сплошь заливается в половодье. Весенние разливы покрывают огромные пространства. На высоте Турова, напр., во время половодья населенные пункты, забравшиеся в большинстве на приподнятые песчаные бугры, превращаются в настоящие острова.

Для приречного ландшафта, представляющего собой неизменную луговую низменность, изрезанную сетью ям, ложбин, слепых рукавов, протоков и т. п., чередующихся с непроходимыми болотами, весьма характерны старые дюны, разбросанные в различных местах речной долины; в районе деревни *Кривая Гора* они тянутся невдалеке от реки длинной непрерывной цепью.

Вообще геологическое строение долины Припяти однообразно. Почти всюду наблюдаются мощные аллювиальные отложения (поздние песчаные речные наносы) и отчасти валунные (ледниковые) образования.

Некогда непроходимые Припятские леса в настоящее время сильно разрежены, особенно по левому берегу; на правом—они изредка довольно хорошо сохранились, напр., в районе *Н. Шепелич.*

Дно Припяти песчаное, со множеством глубоких ям; местами попадаются мели, из которых самые значительные Чернобыльская и Усть-Припятская.

Ширина русла реки от 150 метров у Турова доходит до 500 метров у ее устья. Течение медленное, а в рукавах и заливах нередко наблюдается и полное отсутствие его.

Вскрытие Припяти в среднем падает на вторую половину марта,—замерзание на конец ноября и почти одновременно на всем ее протяжении, в виду ее широтного направления.

На всем протяжении в СССР Припять судоходна во всю навигацию. Постоянные пристани находятся в *Чернобыле, Мозыре* и *Турове.*

Особенно реку оживляет довольно значительный сплав леса. Однако, торговое и экономическое значение Припяти после империалистической войны очень понизилось.

Отойдя от *Усть-Припятской* пристани, пароход проходит мимо струенаправляющей стрелки фашинного типа, сооруженной параллельно течению Припяти слева. Стрелка отделяет Припять от Днепра и служит выправительным сооружением обоим руслам этих рек.

В дальнейшем мы наблюдаем, как Припять, извиваясь между пойменными берегами, образует частые крутые повороты. В километрах пятнадцати от устья, у дер. *Илитовище*, место первой пароходной остановки. А еще пятнадцатью километрами выше проходим устье реки *Уж*, образующей при впадении в Припять много заливов, песчаных кос и отделяющей на пойме несколько (небольших озер.)

При устьи Ужа расположился гор. **Чернобыль**—довольно оживленный в навигационный сезон пункт, но с мелкой торговлей. Город Чернобыль, вероятно, поселение очень давнее; он уже существует в княжескую эпоху; укреплен, однако, он был только в XVI в. Из люстрации 1552 г. видно, что в нем было до 1400 жителей.

Для нас Чернобыль интересен тем, что им замыкался вход в устье реки, ведущей в самое сердце *Древлянской страны*; на ней же стояла и старая древлянская столица *Искоростень*—племенной центр Древлян.

СТРАНА ДРЕВЛЯН

К югу от Припяти широко раскинулась среди непроходимых болот и бесконечных лесов *„Деревская земля“*. Тысячу лет тому назад ее населяло одно из славянских племен, прозванное *Древлянами*, „зане седоша в лесехъ“. Уже начиная от Ирпеня, являвшегося, повидимому, восточной границей Древлян, мы огибаем их былую страну. И в дальнейшем мы проследуем у северного края их территории, имея возможность всякий раз, когда к Припяти подходят ее правые притоки, направиться в глубь их страны. Пройденный Тетерев, реки Уж, Славечна, Уборть— это все древлянские реки. Уцелевшие по их берегам остатки сильно разреженных лесов еще и теперь способны дать почувствовать всю притягательную первобытность окружавшей Древлян природы. Эти реки, прорезавшие насквозь территорию Древлян, выводили ее обитателей из дремучих лесов на луговые просторы Припяти и Десны и в степи среднего Поднепровья. С другой стороны, непроходимые „деревские“ леса и болота служили прекрасным убежищем их обитателям, и, быть-может, ни одно из славянских племен не чувствовало себя так спокойно у себя дома, как Древляне. Этим об'ясняется и сравнительная их зажиточность, о которой определенно нам говорят археологические раскопки древлянских курганов. Находки серпов, черепков, сосудов, железных изделий, остатков тканей, кож—указывают на существование у Древлян техники гончарной, кузнечной, ткацкой и убеждают нас в процветании у них земледелия и скотоводства. Прочно установившийся обряд погребения свидетельствует о существовании у них определенных религиозных представлений. А отсутствие оружия в их могилах подсказывает нам мирный характер этого племени. Наконец, большое количество изделий из серебра, бронзы и стекла иностранного происхождения, указывает на существование у них оживленной торговли. Все это показывает нам, что Древляне обладали довольно значительной культурой. Вот почему известная характеристика летописца: „живяху скотьски, убиваху другъ друга, ядяху все нечисто, и брака у нихъ не бываше, но умыкиваху у воды девица“, изображающая Древлян совершенными дикарями, представляется нам слишком тенденциозной. Полянин-летописец не пожалел красок, чтобы возможно ярче обрисовать ненавистных его племени Древлян.

Древляне имели и свои городские центры. В верховьях Ужа стоял *Искоростень*—столица „светлых" древлянских князей, „иже распасли суть Деревськую землю", по выражению летописца, который с нескрываемым злорадством описывает, как мудрая полянская Ольга сожгла столицу Древлян, мужественно защищавших свою свободу. Сожженный Искоростень навсегда потерял свое значение, но в виде маленького местечка дожил до нашего времени.

Роль административного центра от него переходит к соседнему *Вручому* (Овруч), стоящему на притоке Ужа речке Норини. Со второй половины XII в. Вручий становится столицей самостоятельного удела Рюрика Ростиславича, весьма любившего этот город и построившего в нем великолепный Васильевский храм, прекрасный памятник староукраинского зодчества.

На Уже, по соседству „Чертового леса", находился и третий город Древлян *Ушеськ*.

Кроме того, ряд древлянских городов был разбросан и по Тетереву. Из них *Мичськ* (нынешний Радомысль) стоял при впадении в Тетерев речки Мык, а сильно укрепленный *Звиждень* (ныне с. Здвижка), у берега притока Тетерева Здвижа, лежал на старинной дороге из Киева на Волынь. В Здвиже, между прочим, был ослеплен Василько.

По рассказу летописца, в давние времена Древляне будто бы обижали Полян. Олег подчинил их Киеву и наложил на них дань. По смерти Олега Древляне сделали было попытку освободиться; но Игорь их покорил, наложив еще большую дань. Возмущенные Древляне Игоря убили во время собирания им дани. Однако, Ольгой они были покорены снова и уже навсегда, при чем в отношении Древлян она проявила чрезвычайную жестокость и вероломство.

Такова краткая и несложная история Древлян. Но она полна богатого содержания.

На заре староукраинской государственности мы видим в лице Древлян первых протестантов против Киевского империализма, первых борцов за национальную свободу. Вот почему в разгоревшейся упорной борьбе, так трагически для них закончившейся, все наше сочувствие и симпатии на стороне Древлян, которые уйдя в глухие дебри лесов и живя в обществе диких зверей, воспитали в себе высокую любовь к свободе.

Выше Чернобыля, вследствие широкой поймы и далеко отстоящих от реки кряжей, Припять снова блуждает зигзагами, оставляя за собой много озер, заливов, стариц, и делая время от времени крутые повороты. На всем этом участке у Припяти песчаное, малоустойчивое дно.

Мы проходим мимо ряда ничтожных и неинтересных деревень и сел. Среди них выделяются м. *Ново-Шепеличи*, погрузочная пристань у правого берега реки, известная, главным образом, по отправке на судах дров, и с. *Белые Сороки*, расположенные километрах в 15 выше, на том же правом берегу.

За правобережным селом Дерновичами, с пароходной остановкой, выше устья древлянской Славечны, расположилось м. *Наровля*, с пристанью, ведущей небольшие погрузки. Далее берега Припяти становятся устойчивее, села попадаются чаще, местность несколько оживляется.

В двенадцати километрах от Наровли, среди серых лесных суглинков, на правом же берегу Припяти находится м. *Барбаров*, некогда славившийся смолокуренный центр, а немного выше, на красивом левом берегу, в некотором удалении от реки, стоит м. *Юревичи*—на старой большой дороге из Лоева в Мозырь; это настоящий оазис среди глухого и топкого Полесья.

Выше Юревичей очертания правого берега долины Припяти постепенно становятся все резче и резче.

Под'езжаем к Мозырю; видим на правом берегу так популярную на Украине своей продукцией спичечную фабрику „Молния"; за ней, на 180 километре от устья, расположился на правом берегу Припяти город **Мозырь**. Против него на другом берегу речной долины, в расстоянии десяти километров, находится узловая железнодорожная станция Калинковичи.

Мозырь—один из древнейших городов края. Первые известия о нем относятся к XII в. Большого значения, однако, город не имел, и судьбу делил всегда с Туровом. В XIII в. Мозырь переходит во власть Литвы. Дальнейшая его судьба—удел всех порубежных городов, постоянно подвергавшихся разорениям. Находясь на южной границе Литвы, Мозырь неоднократно опустошается татарами. Во время же казацких войн ему, как королевскому городу, которым начиналась Литва, немало достается от казаков. Интересен, между прочим, один эпизод его прошлого от этой эпохи.

Охваченный освободительными идеями Украины, пограничный Мозырь и сам переходит на сторону казаков. Мозырцы, под командой казацкого предводителя Михненко, мужественно отбиваются от огромного литовского войска и только свежие подкрепления королевского войска решили его участь: Михненко был повешен; досталось и свободолюбивым мозырцам.

Много терпел Мозырь в это время и от проходивших через него вспомогательных войск, которые не раз принимались грабить город. Интересно, что во время казацких войн, Мозырь с округой становится настоящим резервуаром, выделявшим многочисленные контингенты революционеров, время от времени менявших казацкие сабли на мозырское рало. Отзвуком этой бурной эпохи были здешние крестьянские волнения в XVIII ст., из которых бунт д. Каменщины возле Мозыря, зажег повстанческий пожар, разлившийся далеко по Литве.

В средние века Мозырь имел, повидимому, импозантный вид. Главным его украшением был укрепленный королевский замок, расположенный на горе (нынешняя Спасская гора). Устроенный на высоких обрывистых кручах, поднимавшихся над уровнем воды в Припяти, замок имел четыре башни, между которыми тянулись прочные деревянные стены. Прилегающая к горе местность была, кроме того, обнесена „парканом"—деревянной стеной. Замок признавался сильно фортифицированным укреплением и был снабжен не только 55 „гакивницями" (небольшие пушки), но имел пять „сарпатков" и пять „дел спижных"—орудий больших калибров, с достаточным запасом пороха и снарядов.

С Мозырем связываются воспоминания о ликвидации, одной опасной бандитской авантюры.

В конце 1920 г. известный погромщик и авантюрист Булак-Балахович, при поддержке Савинкова и на средства, отпущенные Антантой, начал формировать, главным образом, из дезертиров „народную армию Белоруссии". Ему удалось привлечь к себе и некоторое количество пленных красноармейцев, вступивших в его ряды в надежде вернуться обратно к своим.

С этой армией, достигавшей 10.000 человек, Балахович бросился на Советскую Белоруссию. Заняв Мозырь, он продолжал движение в направлении Калинковичи—Речица.

Однако, пленные красноармейцы стали толпами переходить на нашу сторону; в его армии началось разложе-

ние. Советские войска энергично приступили к полному окружению его у Мозыря. Хотя Балаховичу все же удалось ускользнуть, но он потерял здесь всю свою „армию", и с отрядом в 700—800 человек бежал в Польшу, где и положил оружие.

В настоящее время это маленький, тихий городок. Дрова, смола, дубовая клепка, лесные материалы—главные предметы его небольшой торговли.

Мозырь является конечным пунктом маршрута Киев—Мозырь, и для дальнейшего следования вверх по Припяти ходят иные пароходы, совершающие рейсы до Турова.

МАРШРУТ МОЗЫРЬ—ТУРОВ

От Мозыря и до села Багриновичи Припять протекает по широкой пойменной долине; кряжи все время далеко отстоят от реки, отчего плесо реки имеет много крутых поворотов и крючков.

На левом берегу, при впадении довольно многоводной и значительной по сплаву леса реки Птичь, находится пристань *Багриновичи*. Весною здесь идет оживленная сортировка лесных материалов; в летнее время она затихает.

В нескольких километрах выше—м. *Скригалов*, расположенное в некотором расстоянии от реки; около него пароходная пристань. Скригалов давнее поселение; его знают и летописи. Возле Скригалова находится обширное городище с остатками каменных сооружений, окруженное курганами. Скригалов, как и лежащее в восьми километрах от него вниз с. *Блажевичи* с пристанью, имеет довольно значительный грузооборот по отправке лесных материалов. Эти поселения являются главнейшими пунктами торговли лесными материалами по Припяти, отправляемыми вниз, к Днепру.

Пройдя мимо ряда незначительных сел и деревень, находящихся на протяжении тридцати километров пути, подходим к довольно большому местечку **Петриков**. С ним связаны некоторые исторические воспоминания. В XV-XVI в.в. Петриков был гнездом Олельковичей, один из которых построил здесь крепость,—недолго, правда, просуществовавшую. В настоящее время—в Петрикове Припятский судостроительный центр. Здесь строят берлины, гончаки, лайбы и другие небольшие суда.

Отсюда построенные суда или поднимаются весенней прибывающей водой, или спускаются в затон с помощью устраиваемых наклонно к реке подмостков, называемых „склизами". Петриковская пристань грузит лесной материал, картофель, лук, фрукты.

Выше Петрикова, на протяжении пятидесяти километров, проходим среди пойменных лугов, почти совершенно лишенных лесов. Снова потянулись по обоим берегам незначительные однообразные поселения, среди которых заметнее *Лесковичи*, на левом берегу, и *Переров*, на правом, с пароходными остановками.

От с. Переров остается всего около тридцати километров до Турова—конечного пункта маршрута. Проходим вдоль пустынного левого берега и мимо нескольких неинтересных сел, лежащих на правобережьи, среди которых выделяется большое село *Погост*. В 14 километрах от него—**Туров**.

У невысокого холма находится Туровская пристань; в полуверсте от нее местечко Туров, расположенное в низкой, подверженной наводнениями, местности.

Свое наименование Туров, вероятно, получил от названия животного тур, водившегося в давние времена здесь в изобилии. В Турове и его окрестностях находятся валы, следы рвов, укреплений, городища,—указывающие, что поселение здесь существует с древнейших времен. Среди старинных городов Туров занимает видное место уже с XI века. Позднее он становится столицей Турово-Пинского княжества. Но уже в XIII в. Туров начинает терять свое значение и постепенно доходит до положения незначительного местечка.

С Туровым связано имя известного братоубийцы Святополка, сына Владимира, бывшего Туровского князя. Захватив по смерти отца Киевский стол и желая обеспечить себя от притязаний других братьев и особенно со стороны любимца киевлян Бориса, в распоряжении которого находилась Владимирова дружина, он при помощи преданных вышгородцев убил сначала Бориса, а затем Глеба и Святослава. Такая расправа с соперниками, хотя и не была в те времена исключительным явлением, но произвела тяжелое впечатление на современников Святополка, давших ему прозвание Окаянного.

С этим же городом связано и имя знаменитого писателя XII в. Кирилла Туровского.

В XIV ст. Туров находится уже во власти Литвы.

Из его позднейшей жизни интересен следующий поучительный эпизод. В самом конце XVIII в. Туровские казенные дачи купили английские спекулянты для эксплоатации лесных богатств. Однако, совершенно хищнический способ ведения хозяйства побудил русское правительство вернуть этим предпринимателям их деньги и выпроводить их далеко за пределы Туровщины.

В настоящее время Туров небольшое местечко, почти без каменных зданий, с незначительным числом жителей. Пристань отправляет лес, клюкву, смолу, лесные материалы.

МАРШРУТ КИЕВ—ГОМЕЛЬ

(участок пути от Киева до Припяти, см. стр. 59—66)

Припять вливает, примерно, столько же воды, сколько несет и Днепр. Вот почему выше ее устья, Днепр становится сразу заметно меньшей рекой.

Пройдя большое село *Сорокошичи* (на Черниговском берегу), некогда пограничный пункт и таможню на рубеже с Польшей, мы вступаем в пределы БССР; Днепр только левым своим берегом соприкасается с УССР.

В дальнейшем, прибрежный ландшафт, вплоть до впадения Сожа (Лоев), представляет картину плоской низменности с весьма редко попадающимися холмами. Взор туриста, едущего на пароходе, утомляется однообразным видом берегов, лишь местами поросших лозняком и изредка покрытых перелесками. Прежние большие леса в результате хищнической разработки сильно поредели; попадаются, правда, отдельные громадные дубы.

Здесь огромные пространства этой низменности заняты торфяниками, торфяными болотами, усеяны озерами. Обилие болот, низменное положение местности оказывают большое влияние на климат, неблагоприятно отражающийся на здоровьи населения, к тому же вода в низменных местах неприятного вкуса и запаха, отчего жители часто страдают болезнями гнилостного характера; попадается в колодцах и солоноватая вода.

Весь этот район—одно необ'ятное царство лугов, с редко встречающимися населенными пунктами, но обильное стадами рогатого скота.

Среди такой обстановки пароход проходит ряд пристаней—*Верхние Жары, Навозы, Комарин, Иолча, Бабки*—ничем непримечательных.

В двухстах километрах от Киева, на левом живописном берегу расположился красивый **Любеч**. Городок стоит частью на горе, частью внизу у реки. Вид с горы на Любецкое озеро, луг, Днепр—восхитительный. В настоящее время—это крошечный районный центр, но он богат историческими воспоминаниями.

Любеч принадлежит к древнейшим славянским городам. Во всяком случае в IX в. он уже существовал. Знает его Константин Багрянородный; упоминается Любеч и в договоре Олега с греками, на ряду с Киевом, Черниговом и друг. городами. Из Любеча происходила мать Владимира—Малуша; дядя его Добрыня Никитич тоже был любечанин; отсюда же был родом Антипа Любечанин, знаменитый впоследствии Антоний Печерский.

Даже эти несколько фактов свидетельствуют, что уже на заре государственной жизни в Киеве, Любеч имел немаловажное значение.

Позднее, враждовавшие между собой князья избирали Любеч местом с'ездов, на которых искали примирения.

Опустошения украинских городов, какие нес с собою Батый не миновали и Любеча, который после этого надолго заглох. Некоторое участие он принимает в казацких войнах за освобождение Украины, по окончании которых становится сотенным городом.

С именем этого города связывается, так-называемый, Любецкий синодик, — драгоценный памятник, представляющий собою важнейший для истории Черниговщины источник.

Километрах в 40, дальше, на правом берегу, имеющем обнажения зеленовато-серого песку с бурыми прослойками песчаника, расположилось небольшое местечко **Лоев.** Обнаженный от смытых водами реки песков песчаник образует вдоль берега, у самой воды, как бы своего рода каменный тротуар-набережную.

С Лоевым связано воспоминание о геройском прорыве северного отряда нашей флотилии, отошедшей при наступлении белополяков в реку Сож, сквозь сильно укрепленную у города неприятельскую позицию и разрушенный мост.

В мглистую ночь на 1-ое июня 1920 г. наши суда с потушенными огнями спускались к Лоевским укреплениям. К несчастью головной корабль напоролся в темноте на устой моста и, желая предупредить идущих сзади, дал тревожный свисток, пробивший тревогу и для неприятеля. Не взирая на то, что мост засыпался неприятельскими снарядами, флотилия сняв канонерку с устоя, под ожесточенным огнем благополучно прошла вниз, потеряв всего одно судно.

Лоевский прорыв имел решающее значение для хода операций на этом участке фронта. Часть польской фло-

тилии, благодаря ему оказалась запертой в Припяти, а другая, оставшаяся на Верхнем Днепре, была уничтожена самими поляками; наконец, стала возможной и быстрая переброска нашей XII армии на правый берег Днепра.

Ниже Лоева, близ которого впадает большой судоходный приток *Сож*, всегда происходит оживленное пароходное и судовое движение. Состояние реки дает возможность плавать здесь большим пассажирским пароходам.

Лоев, а также **Любеч** и **Радуль** все это места постройки деревянных судов.

Выше Лоева, Днепр и его главнейшие притоки Сож и Березина протекают по территории Белоруссии.

РЕКА СОЖ

Сож один из важных и богатых притоков Днепра. По нем осуществляется оживленное судоходство и обширный сплав леса.

Начало свое Сож берет у дер. Басиной, в южной части Смоленского уезда, невдалеке от Смоленска, и течет все время в южном направлении. Длина Сожа свыше 550 километров.

Почти от истоков, по Сожу производится сплав леса россыпью; от местечка же Хославичи сплав идет плотами; ста километрами ниже, у м. Кричева — начальный пункт буксирного пароходства.

Ниже м. Пропойска, что при впадении притока Прони, на протяжении 286 километров, по Сожу происходит всю навигацию пассажирское пароходное движение, особенно оживленное в нижней части реки — от устья до г. Гомеля, крупного торгово-промышленного центра.

Сож со своими притоками протекает по местности богатой лесом. Его долина имеет от одного до пяти километров ширины. Ширина реки колеблется от 30 в верхней части до 150 метров в ее низовьях. Река отличается многоводностью и замечательной чистотой воды; глубина ее от 1 до 6 метров. Сож течет преимущественно в высоких песчаных берегах. Русло его местами засорено опасными для судоходства подводными корчами. На нижнем участке реки, между Гомелем и устьем, есть несколько мелей; самая трудная из них у урочища Кривой Дуб (килом. 20 от устья). Весенняя пойма Сожа не особенно широка и редко превышает 4-5 километров.

Из притоков Сожа более важны и значительны его левые притоки: *Ипуть*—самый большой, сплавной приток, протяжением до 400 килом.; Ипуть имеет твердые песчаные берега и ширину русла местами до 40 метров; сплав по ней возможен в течение всей навигации. *Бяседь*—длиною около 225 килом.; протекает по богатой лесом местности, и *Остер*—длиною до 200 километров; обе сплавные реки.

Справа в Сож впадает сплавная *Проня*, протяжением до 150 килом., с резко выраженными берегами; впадает у гор. Пропойска.

Сож вливается в Днепр у местечка Лоева, в 242 километрах от Киева.

Сож проходит у восточной границы БССР, для ознакомления с которой весьма будут полезны и полны интереса поездки по живописнейшему Сожу.

Покинув Лоев, вскоре сворачиваем в небольшой, но притягивающий своей уютностью, Сож. Часа три проходим мимо невысоких пойменных берегов, где весенний разлив воды местами достигает 7-8 километров в ширину. Здесь пойменная долина покрыта хорошей луговой травой; кое-где виднеется ползучий кустарник. На равнине попадаются небольшие возвышенности, всегда занятые селениями. Проходя в пойменных берегах, Сож во время весенних разливов отделяет много небольших рукавов.

Первая пароходная остановка при дер. *Волчуги*, в небольшом заливе у левого берега. Недалеко от пристани находится м. Добрянка, которое пристань всего более и обслуживает; километрах в трех ниже пристани находится бумажная фабрика, за которой лежит д. Папирня.

Выше Волчугов река протекает все еще среди невысоких пойменных берегов. И только за следующей пристанью *Островки* прибрежный ландшафт меняется. Пойменная полоса становится все уже и река вплотную подходит к холмистому кряжу, являющемуся ее правым берегом.

Проходим *Шарпиловку, Н. Дятловичи, Терешковичи*,—деревни, грузящие в навигационное время лесные материалы. За Терешковичами холмистые кряжи придвигаются к Сожу и слева. Берега усеяны довольно многочисленными деревнями, среди которых выделяются *Старые Дятловичи* на правом берегу Сожа, с пароходной

остановкой. У Дятлович, между прочим, было найдено много костей ископаемых животных, интересная коллекция которых собрана в Гомельском музее. Возле Дятлович, в Кобыльем болоте, на месте которого раньше находилось русло Сожа были обнаружены остатки древних судов, груженых воском.

Выше Дятловичей ландшафт становится еще разнообразнее: подчас обрывистые берега покрыты прекрасными сосновыми лесами, подходящими иногда к самой реке; местность особенно в районе *Ченка* поражает взор путешественника своей красотой.

РАДИМИЧИ

Тысячу лет тому назад берега и бассейн Сожа были заняты славянским племенем, возможно, западного происхождения („от Ляхов", по выражению летописи), называвшимся Радимичами. Это было племя весьма слабое по своей численности и культурному развитию. Среди славянских племен оно проявило наименьше самобытности. У него мы не находим ни укрепленных городов, ни собственных князей. Радимичи не образовали и самостоятельного государства; охваченные более сильными соседями, они не получили самостоятельного значения, а их земли вошли в состав Смоленского и Черниговского княжеств. Из радимичских поселений известны всего два: *Гомьи* (Гомель) и *Чичерськ*—оба по Сожу.

Отношение других славянских племен к Радимичам нашло себе яркое отражение в насмешливой поговорке, которую вспоминает летописец, говоря о их поражениях на берегах реки Песчанки: „Пешаньци (Радимичи по реке Песчани) Волчія хвоста бегают"—(имя воеводы Владимира).

Впоследствии Радимичи послужили составной частью при образовании белорусской нации.

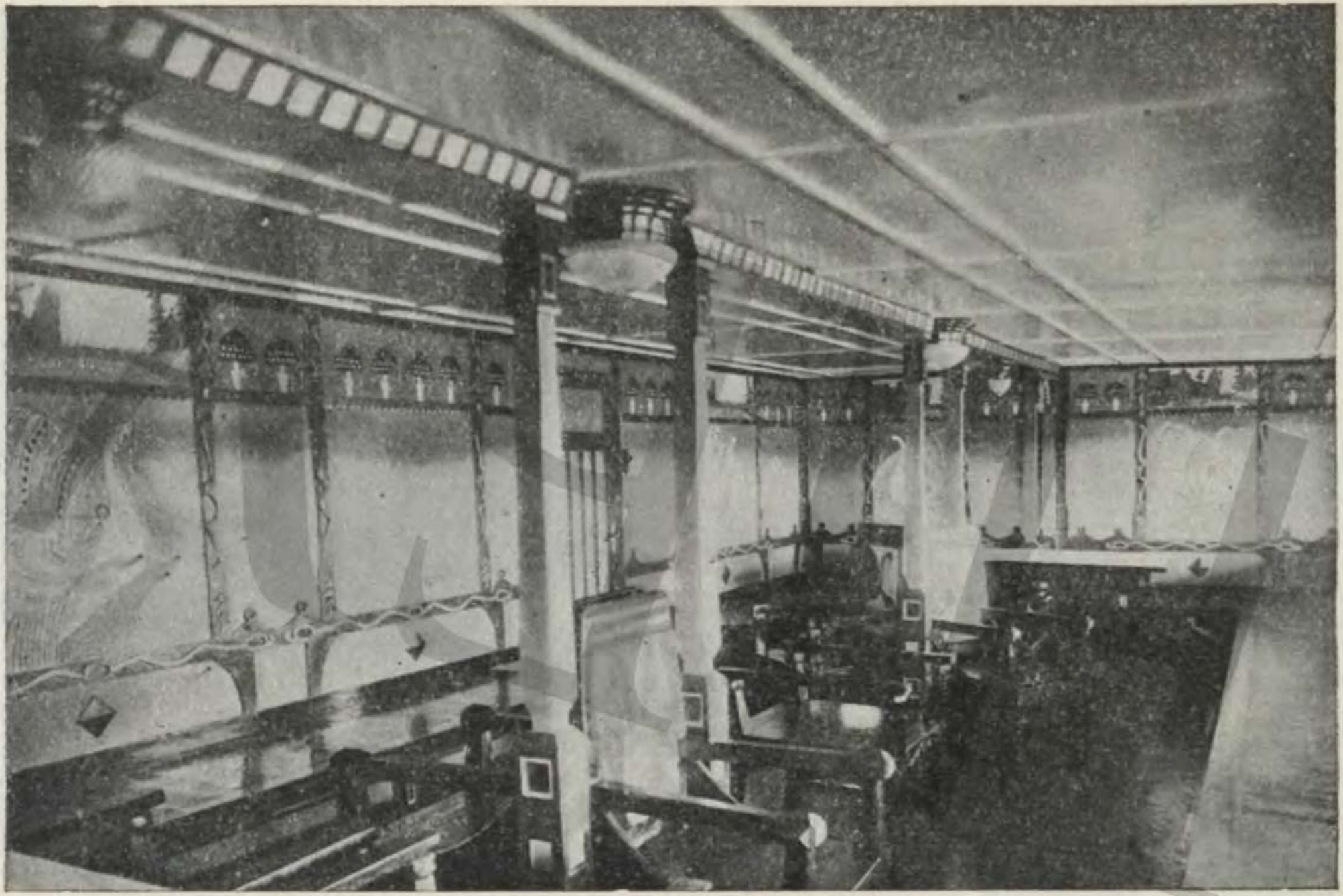
Пройдя хутор Ченка, постепенно приближаемся к Гомелю. Не доходя предместья *Новой Белицы*, встречаем лесопильные заводы, расположенные у берега озера Шапир. Впереди уже виднеются железный мост Роменской ж. д., а за ним и деревянный Киевского шоссе. Мосты устроены крайне неудобно для судоходства; они имеют узкие и невысокие пролеты, отчего в весенний разлив нередко преграждают проход судам. Тогда пароходы принуждены останавливаться у моста и передавать пассажиров и их багаж на пристань при посредстве катера.



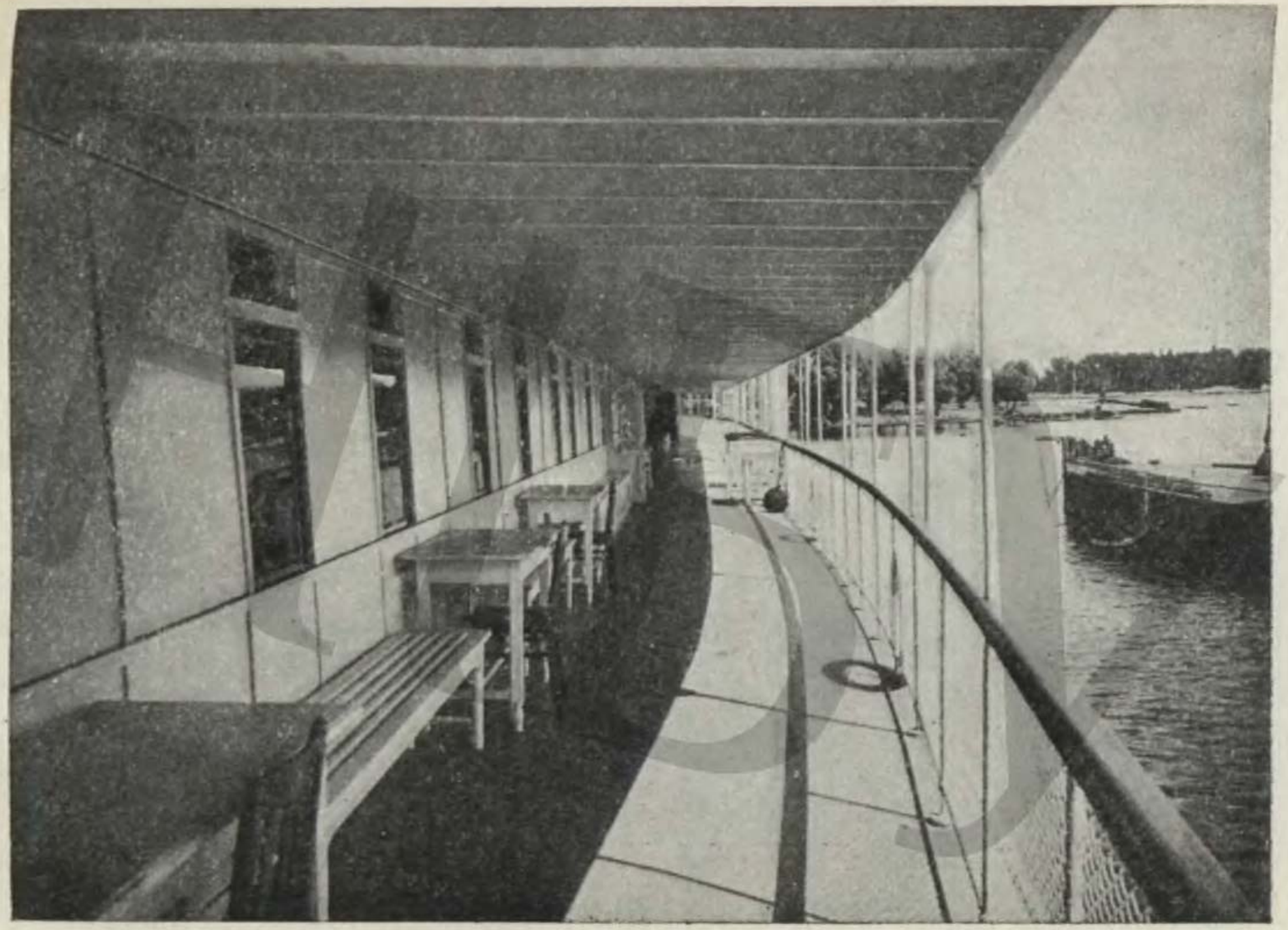


Укрепление левого берега у Никольской Слободки. Киев.

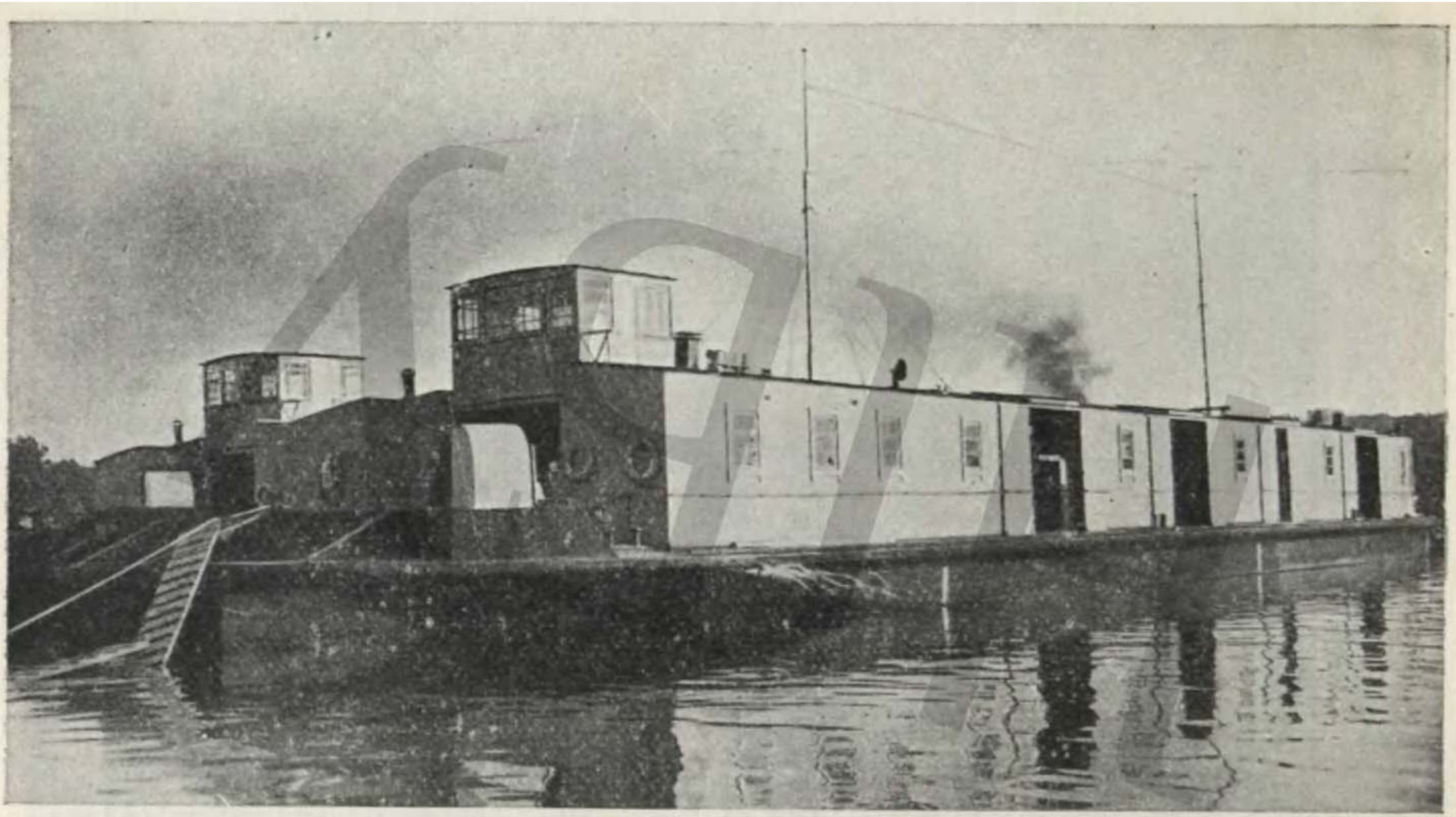

ИНТЕРНАЦИОНАЛ



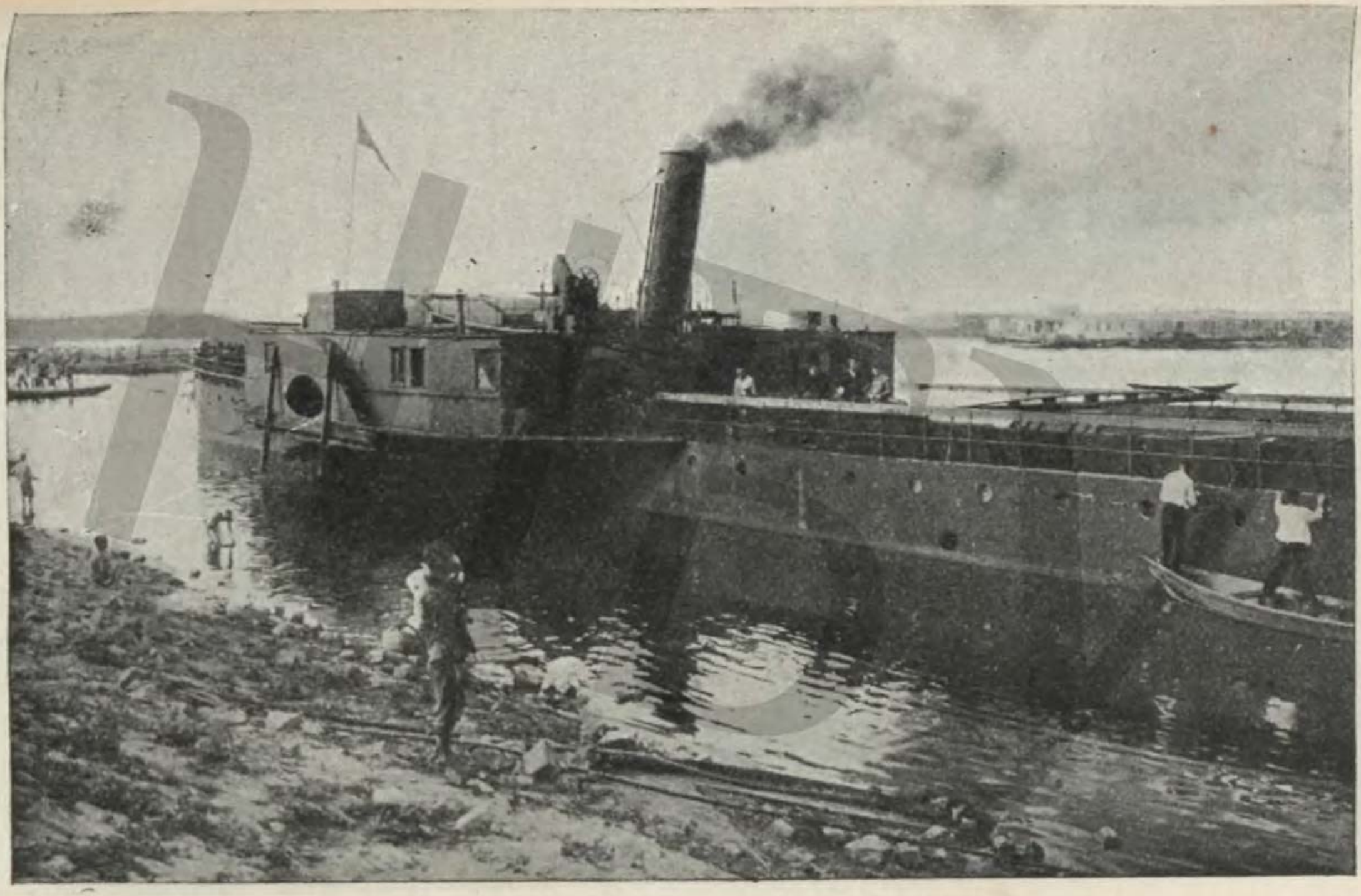
Общая каюта в русском стиле на пароходе „III Интернационал“.



Терраса парохода „III Интернационал“.



Железная баржа непарового флота Днепровского Госпароходства.



Буксирный пароход „Россия“.

Пароходная пристань в Мозыре.

Гомель. Город расположен на высоком правом берегу Сожа, близ впадения в него р. Ипути и принадлежит к числу древнейших поселений Радимичей. Под именем Гомій, Гомье он упоминается в летописи под 1142 г., когда Смоленский Ростислав Мстиславич напал на Гомий, принадлежащий тогда Черниговскому Игорю Ольговичу.

Некоторое время позднее Гомель принадлежал князю Игорю, герою „Слова о полку Игореве".

В XV в. видим Гомель в руках Литвы. На протяжении XVI ст. город подвергается постоянным нападениям во время борьбы между Литвою и Москвой. В 1535 г. Сигизмунд-Август решается „моцный и обороною способый Гомей достать або огнем его спалить". К удовольствию его Радзивилл действительно Гомель взял. Во время казацких войн, Гомель оставался некоторое время в руках казаков, но по Андрусовскому договору он достался Польше. Однако, как только в 1684 г. казаки Самойловича появились у Гомеля, он со всей округой отпал от Польши.

Гомель—оживленный торговый город. Он бойко торгует лесом, шерстью, пенькой, растительным маслом, салом.

Гомель в прошлом многим обязан Румянцеву и Паскевичам. В соборном храме, над могилой Н. Румянцева находится прекрасный мраморный памятник, работы Кановы. Подле собора замечательна усыпальница Паскевичей, исполненная в Московском стиле XVII в. Но главная достопримечательность Гомеля „дворец князя Паскевича", находящийся на высоком берегу Сожа. Он построен Н. Румянцевым, расширен и украшен Паскевичем; в нем 64 комнаты. Дворец окружен прекрасным парком и фруктовым садом с великолепными оранжереями. В настоящее время это *музей имени Луначарского.*

Еще сто лет тому назад князь Паскевич старательно наполнял свой музей, собирая все, что интересного попадалось ему во время его бесчисленных походов. Не жалея средств, он, кроме того, приобретал произведения искусства. Музей обладает богатым отделом скульптуры. Гомельские мраморы, благодаря особому освещению, мягко льющемуся сверху, стоят как живые и производят неизгладимое впечатление. Особенно привлекают внимание скульптуры Аристид, из белого каррарского мрамора и статуя Аполлона Бельведерского, работы итальянского скульптора Джузеппе-Ватикано де ля Веро. Отличается богатством

картинная галлерея, в которой большим украшением является полно подобранное собрание картин и рисунков известного художника Орловского. Прекрасна коллекция фарфора, заключающая настоящие шедевры Севра, Веджвуда; богато представлена она и несравнимыми изделиями старых русских мастеров.

Интересно собрание предметов, связанных с личностью Паскевича. Здесь, не только образцы искусства, но и вещественные памятники русской истории. Обращают на себя внимание удивительной игрой розового стекла канделябры—подарок Паскевичу Николая I, вазы, цвета „чортова пальца"—подарок папы Пия; поражает своими размерами ценная глыба зеленого агата, вывезенная Паскевичем из Ахал-Циха (северн. Персия).

Бесконечная вереница зал полна драгоценных произведений искусства, хранит в себе большие богатства.

Музей стоит того, чтобы сойти с парохода и полюбоваться его сокровищами.

Гомельский Государственный музей открыт для обозрения по средам, субботам и воскресеньям с 10 ч. до 15 ч. Плата за посещение следующая: а) рабочие, члены профсоюзов и их иждивенцы — 10 коп.; б) крестьяне, красноармейцы и учащиеся—5 коп., в) прочие—25 коп.

В конце 1919 г., когда Киев был захвачен белыми, Гомель становится базой Днепровской флотилии. Отсюда производились осенние набеги нашей флотилии на Припять, где концентрировалась белая флотилия, и на Киев, который тогда же при поддержке флота нами был временно занят.

Недалеко от Гомеля находится на реке Ипути значительный фабричный пункт—**Добруш**. Еще во времена польского владычества здесь были фабрики, изготовлявшие канаты и паруса. В настоящее время в Добруше находится широко известная огромная писчебумажная фабрика Полесского бумажного Треста *„Герой Труда"*, бывш. Паскевича.

Добруш может быть прекрасно использован для экскурсий, имеющих целью ознакомление с фабрично-заводской жизнью и бумажным производством.

Гомель—конечный пункт маршрута Киев—Гомель. К Гомелю можно спуститься также по Сожу, от Пропойска или под'ехать шоссейными путями и железными дорогами, собирающимися здесь в большой узел. Это обилие путей

сообщает особую гибкость построению маршрутов, включающих в число обозреваемых пунктов и Гомель. Вообще же Гомель и его окрестности могут представить путешественнику такую массу экскурсантских возможностей, что умелое об'единение обозрения Гомеля с путешествием по живописнейшему Сожу представляется одним из самых заманчивых туристических предприятий.

МАРШРУТ ГОМЕЛЬ—ПРОПОЙСК

Выше Гомеля Сож протекает среди почти первобытной обстановки. Живописнейшее побережье его лишено больших населенных пунктов и значительных городов. Зато красота берегов, как бы придвинувшихся к пароходу, заставляет вас не только ощущать дыхание природы, ее прикосновение, но и захватывает все ваше существо. В этом главный интерес маршрута.

Поэтому, в дальнейшем мы отметим только некоторые, более важные населенные пункты, встречающиеся на этом пути.

В 23-х километрах выше Гомеля лежит м. **Ветка**. Название свое оно получило от острова, находящегося между рекой Сожем и отделяющимся от него заливом, образующим как бы ветку реки. Поселение это не очень давнее. Замечательно оно по значению в истории раскола. Это колыбель старообрядцев, бежавших от преследований Московского правительства во второй половине XVII в. В XVIII ст. были попытки насильственного переселения ветковцев на родину, но они не увенчались успехом.

Ветка славится своими канатами и якорями; торгует также хлебом, лесными материалами.

В двух километрах от Ветки вверх по реке находится м. *Хальч*. В его окрестностях находится много курганов.

Значительно выше, на реке Чечере, недалеко от впадения ее в Сож, находится м. **Чечерск**—очень давнее поселение. В XII в. оно принадлежало Черниговскому княжеству. С XV в. Чечерск находится в составе Литовского государства, при чем подвергается постоянным нападениям со стороны Москвы.

В конце XVIII ст. Чечерск был перестроен по плану Растрелли, улицы обсажены липовыми аллеями, построена ратуша с пятью башнями в готическом стиле, находящаяся на площади посреди местечка. В Чечерске заметны следы земляных укреплений и рвов бывшего замка, сто-

явшего на крутом обрыве над Чечерой. Замок тоже был в готическом стиле. В настоящее время на его месте парк и сад. Жителей в Чечерске всего до трех тысяч.

Конечный пункт маршрута гор. **Пропойск**, на правом берегу Сожа при впадении в него р. Прони. Это старое поселение. Его окрестности получили известность еще при Владимире. К этой местности приурочивается местонахождение реки *Песчанки*, у которой подвизался Владимиров воевода Волчий хвост. В XII в. Пропойск служит передаточным пунктом на пути из Среднего Приднепровья в Смоленск—по Сожу. Здесь были постоянные княжеские дворы. В 1387 г. Пропойск упоминается, как принадлежавший Киеву. С конца XV в. Пропойск много терпит от набегов Москвы. Местность у Пропойска чрезвычайно живописная.

БЕЛОРУССИЯ

Поверхность. В орографическом отношении Белоруссия представляет в северной своей половине холмистую местность, которая к югу постепенно понижается и переходит в Полесскую болотистую низменность. Полесье, занимающее всю южную половину Белоруссии, имеет вид как бы огромной чаши, дно которой выстлано меловыми пластами, выходящими наружу ее краев и лежащими в средине котловины на глубине 60—70 метров; сверху прикрывают эти пласты разнообразные наносы, пески, болота.

Процесс образования Полесья сводился к следующему. На месте его в послеледниковый период первоначально находился огромный водный бассейн, который питали скатывавшиеся с краев чаши воды, засорявшие его приносимыми наносами и тем постепенно повышавшие его дно. Впоследствии этот процесс усилили продукты распадения от появившейся здесь растительности.

Более возвышенная, северная часть Белоруссии—типичная моренная страна.

Почвы во всей стране не отличаются хорошими качествами; это большей частью подзолы, пески, супеси; в Полесьи—болотистые почвы.

Климат. Характерной особенностью климата Белоруссии является его чрезвычайная влажность. Испарения огромных пространств болот и мокрых лесов, гниение в стоячей болотной воде и болотное брожение делают воздух постоянно сырым и способствуют развитию разных болезней.

Кроме того, большая часть территории Белоруссии за исключением юго-западного угла не гарантирована от заморозков.

Растительность. В северной половине Белоруссии растительность ничем не отличается от соседней среднерусской черноземной и Московского промышленного района. Преобладают смешанные леса из ели, березы, осины с кустарниками рябины, крушины, малины; часты белая ольха, ива; реже попадается сосна, еще реже клен, дуб, липа.

Южная часть Белоруссии носит характер переходный к флоре северо-западной Украины; здесь мы видим уже граб.

Растительный ландшафт Полесья ярко описывает польский писатель Крашевский в таких словах: „Не знаю, кого бы мне попросить, чтобы ссудил меня пером для описания этой пустыни камыша и лозы. Представьте себе род леса из сплетенного тростника, связанного и спутанного, как волоса в пинском колтуне, леса безграничного и бесконечного, пересекаемого местами ложем реки, которая узенькой ленточкой, как бы извиваясь, пробирается через ряды очерета или камыша. В этих очеретах осенью нет ни комара, ни мухи, ни живой души и не слышно другого звука, кроме шелеста сухих стеблей и листьев".

Животный мир. Белорусский растительный покров представляет прекрасную обстановку для обитания всевозможных зверей. Кроме зайца, белки, хорька, встречающихся в массе, нередки барсук, лисица, дикая коза, куница, дикая кошка, волк. Попадаются и дикий кабан, лось, выдра, изредка медведь.

Еще разнообразнее птичье царство, представленное орлом, ястребом, филином, тетеревом, журавлями, аистом и особенно бесчисленными стаями болотной птицы: всевозможных уток, гусей, бекасов и т. п.

Кишит Белоруссия и множеством пресмыкающихся: ящериц, ужей, черепах. Рыбы не представляют особого интереса.

Население. Этнографический состав населения Белоруссии довольно пестрый. Главные массы его дают белоруссы, составляющие не менее 80% всего населения. Затем идут великороссы, поляки, евреи. Небольшими группами живут латыши (в северной части), татары (в районе Минска; это потомки переселенцев времен Витовта) и цыгане (рассыпаны по всему краю).

По наружности белоруса очень нетрудно отличить от великоросса и украинца. Он среднего роста, не так широк и плотен, как великоросс и не так высок и строен, как украинец. В нем заметна мягкость в чертах лица, покорность во взгляде. Белорусс отличается светлым цветом кожи и волос, голубыми или серыми глазами. Он бережлив, расчетлив, но гостеприимен, доверчив, не злопамятен, впечатлителен; несмотря на свою тщедушность, отличается замечательной выдержкой в работе, трудолюбием. Живут белоруссы обычно небольшими селами, в которых все бедно, серо.

По мнению некоторых ученых белоруссы представляют собой едва ли не самый чистый тип славянского племени.

Отличаются белоруссы от великороссов и украинцев и своей речью.

Важнейшая особенность белорусской речи заключается в *акании*, которое состоить в том, что всякое *неударяемое* „о“ или „е“ выговаривается, как *а, я* (галава—голова, сяло—село). Затем „*в*“ и „*л*“ в средине слов перед следующими согласными и на конце слова изменяются в „*у*“ краткое (дау—дал, воук—волк). Очень важной чертой является *дзекание* и *цекание* (циха—тихо, дзедь—дед, биць—бить)

Занятия населения. Главное занятие белорусса—земледелие. Огородничество имеет значение подспорья в хозяйстве; садоводство развито слабо. Очень распространено пчеловодство, но ведется самым первобытным способом, в дуплянках.

Сравнительно много у белоруссов скота, но он мелкий, беспородный.

Рыболовство имеет местное хозяйственное значение; охота незначительна.

Широко распространен лесной промысел—рубка, обработка и сплав леса, в нескольких пунктах судостроение.

Мало разрабатываются неисчерпаемые залежи торфа, не обрабатывается болотная железная руда.

Из кустарных промыслов развиты древообделочные: бондарное (кадки, бочки, ушаты), мочальное, лыковое, рогожное производства; выделываются корзины, решета. Фабрично-заводская промышленность развита слабо. Имеют значение мукомольное дело, производство растительного масла, лесопильные заводы, спичечные и бумажные фабрики. Металлическое производство ничтожно.

Прошлое Белоруссии. Находимые во многих местах орудия каменного века свидетельствуют, что территория Белоруссии была заселена с древнейших времен. Любопытно, что каменный век здесь сменяется непосредственно железным; предметы же бронзового века попадаются весьма редко.

Славянские племена, пришедшие сюда в VI-VII в.в. из Прикарпатья, застали повсюду литовцев, сменивших, вероятно, собою финнов. И только бассейн Березины не носит на себе следов финнов или литовцев.

В эпоху образования русского государства, территория Белоруссии была занята—Кривичами, Дреговичами и Ра-

димичами. Радимичи жили по Сожу, Дреговичи между Припятью и Днепром; приблизительно до высоты Минска; северную часть Белоруссии занимали Кривичи, быстро распространявшиеся далеко к северу и на Поволжье.

Что представляли собою эти племена, сложившиеся исторически в белорусское племя очень мало известно. Археологические исследования показывают, что это были земледельцы; притом успешно торговавшие с отдаленнейшими культурными центрами Востока и Европы и Византией, с бытом, указывающим на большую зажиточность и большие эстетические запросы населения, сравнительно хотя бы с крестьянством Белоруссии времен царской России.

Окончательное образование из них белорусской народности относится ко времени Литовского владычества. Однако, ему предшествовал длительный процесс выделения характерных для белоруссов особенностей, начавшийся еще в эпоху самостоятельного существования племенных земель.

Территория нынешней Белоруссии распределялась тогда между такими тремя политическими организмами: Полоцким (Кривичи), Турово-Пинским (Дреговичи) и Смоленским (Кривичи-Радимичи) княжествами.

В силу политической ситуации в Восточной Европе эти земли к началу XIV в. входят в состав Литовского государства, быстро выраставшей здесь новой политической силы. Около сравнительно небольшого литовского ядра сплачиваются огромные славянские территории Белорусской (и Украинской) народности. Это обстоятельство было причиной того, что новые сочлены Литовского государства сразу занимают в нем привилегированное положение, при чем белорусский язык становится даже господствующим и официально признается языком литовской государственности.

В области социальных отношений литовский период белорусской истории предоставляет собой типичный феодальный строй, в котором верхний слой общества составляли князья, паны, бояре-шляхта, военные люди; все это были представители землевладения, обязанного военной службой государству, и были связаны с великим князем, а также и между собой, феодальными отношениями.

Крестьянство еще жило семейно-родовыми союзами на своих „землях“, „дворищах“, „селищах“ и делились на две группы—„данников“ и „тяглых“.

Мещанство в большинстве городов пользовалось преимуществами Магдебургского права.

Значительные изменения в этот феодальный строй внесли польские влияния, проникшие в Литву после Люблинской унии (1569 г.). С их приливом старый общественный строй быстро разлагается, уступая место польско-шляхетскому правопорядку. При этом все категории высшего класса сливаются в одно шляхетство с его равенством и полноправием политическим и общественным; вся земля становится исключительной собственностью этого класса. Одновременно с этим чрезвычайно ухудшается положение крестьянства, попадающего в конце-концов в самую тяжелую крепостную зависимость. Положение народных масс осложнилось еще тем, что при новых порядках высший слой белорусско-литовского общества подвергается денационализации и ополячивается.

Результатом этого было страшное обеднение и вырождение белорусской народности, которой в довершение всего еще пришлось выдержать чрезвычайно тяжелую религиозно-культурную борьбу. Эта борьба сосредоточивается в братствах, которые развивают огромную энергию, оставившую заметный след и для будущих поколений, в виде оживленной литературно-издательской деятельности.

В XVII ст. борьба переходит на иную почву. Увлеченные успехами казацкой революции на Украине, поднимаются против польских панов и белорусские крестьяне; восстание все же было подавлено.

После раздела Польши (1793 г.) Белоруссия входит в состав царской России, которая усвоила себе на Белоруссию ту точку зрения, что это исконный русский край. Место прежней полонизации, поэтому, заступает руссификация.

Белорусское национальное движение. Однако, белорусский народ не оставил борьбы за право на самостоятельное культурное развитие. К 40-м годам XIX ст. относятся первые шаги национального белорусского возрождения, в виде произведений Сорокомли, Марцинкевича, написанных по-белорусски. Раздается лозунг национальный—эмансипация белорусских масс в социальном отношении возможна лишь через эмансипацию национальную (Мацей Бурачек). Создаются первые белорусские студенческие (подпольные) организации в Петербурге, Москве.

В 90-х годах XIX ст. появляется в Минске первая нелегальная газета „Гомон"; появляются издательства (Ельский).

В 1903 г. нарождается первая белорусская политическая организация „Беларуская рэволюцыйная громада", принявшая впоследствии социал-демократическую программу, возникает „Социалистычная партия Белай Руси", Белорусский крестьянский союз.

В 1906 г. появляется первая легальная белорусская газета „Наша Доля" (Вильно), ставшая сразу настоящей народной трибуной. Тогда же организовывается первое общественное издательство „Загляне сонцэ і у нашэ ваконцэ", с чисто культурническим уклоном, а также журнал „Наша Ніва".

Потребность в печатном белорусском слове возрастает, требования читателей усложняются. Как бы в ответ на эти запросы появляются большие литературные таланты: поэты Янко Купала (Жалейка, Гусьляр), Якуб Колос (Пісьні жальбы), прозаики—Власт, Бядуля.

Наконец, основанное в Петербурге в 1912 г. интеллигентское издательство „Маладая Беларусь"—становится очагом серьезной публицистики, на которой выковывается мировоззрение новой белорусской интеллигенции.

Все эти проявления белорусского движения неизменно отличаются демократизмом при полном отсутствии элементов национального шовинизма. Вообще необходимо отметить, что национальное белорусское движение всегда носило характер самозащиты.

Со времени утверждения Советской власти, Белоруссия становится самостоятельной союзной республикой. Среди новой обстановки для Белорусского возрождения создались условия, о которых еще десять лет тому назад не смели мечтать и самые пылкие энтузиасты. Началась новая эра в жизни Белоруссии.

„Зачарованы край"

І туды і сюды навакола глядзі:
Всюды тхлань, усюль гіджае нетра.
Па карчох, па ламох цэлы тыдзень брыдзі,
Цябе душыць гнілое паветра.

(Белорус. поэт Бядуля—„Зачарованы край")

Серое небо; серое, невыразительное, как сыпучие пески, как прошлогоднее жниво, как пожелтелые, бесцвет-

ные луга осенью. Под ним живут почти тщедушные, серые люди, с невыразительной внешностью. А между тем, это сильная нация, жизнеспособная, с бездной жизненной бодрости и творческих сил.

В руках ее серые пески дают черноземные урожаи, а бесконечные, неприступные болотные топи становятся источником народного благосостояния. Истощенный многовековой неволей и эксплоатацией чужеземцев-панов край, в руках своего исконного хозяина неутомимого белорусского пролетария на наших глазах преображается. Обновленная страна дивит нас своею силою, ростом, начинающимся расцветом. Под шум Полесья, шелест еловых ветвей, журчанье болотных ручейков воскресает, возрождается зачарованный край. И имя ему, этому краю, **Белорусская Социалистическая Советская Республика.** Это довольно большое государство, раскинувшееся на 320.000 кв. килом., насчитывающее до 10 мил. населения, имеющее впереди прекрасное будущее. И это будущее, не в огромных лесных богатствах, не в безбрежных болотах, составляющих почти 30% всей территории, даже не в песчаных полях, которые впервые при Советской власти стал бороздить трактор. Будущее его—в богатстве народного духа, в неисчерпаемом запасе творческих сил его нации, призванной Советской властью к строительству своей культуры и государственности.

Уже и теперь скудные белорусские поля начинают давать прекрасные урожаи ржи и картофеля; уже достигнутые на опытных болотных станциях в Минске и на Комаровских болотах результаты служат залогом того, что белорусс свое болото победит.

Но Советская Белоруссия сегодня занята другой работой. Со всем энтузиазмом нация кинулась строить свою национальную культуру, устраивать свою государственную жизнь. Она понимает, что окрыленный сказочными достижениями в этой области белорусский народ быстро образует свое народное хозяйство. Центром всей этой созидательной работы в Советской Белоруссии—является: **„Столица Менск“**. На берегу реки Свислочи, между вокзалом и болотом, расположилась белорусская столица, насчитывающая до 120.000 жителей. Узкие, как на востоке, улицы, высокие каменные дома в центре. Громыхала еще недавно конка—этот символ старой, уходившей жизни; теперь жизнерадостно снуют автобусы Белавтопромторга. Передают установленные по улицам громкоговори-

тели радио из Москвы, собирая толпы народа. Но народа полно и в „доме культуры"—так называют огромный кино-театр в Минске.

Красуются здания Совнаркома БССР, ЦИК'а, ГПУ, Инбелкульта...

А всего в 25 километрах от белорусской столицы кордон, которым она отделена от панской Польши, успевшей оторвать от Белорусского тела $3^1/_2$ миллиона западных белоруссов, с 100.000 кв. километров территории, понадобившихся ей для создания „коридора Грабского", которым отмежевана Советская Белоруссия от Литвы и Германии.

Лаборатория Белорусской культуры. Кто видел Белоруссию до Революции, когда в ней царствовал чужой „пан", убогую, забитую, поникшую,—тот ее теперь не узнает. С поднятым челом Белоруссия творит свою собственную культуру, оформляет приобретения прошлого, создает новые ценности.

Во главе этой творческой работы стоит Институт Белорусской Культуры в Минске; в нем идет неустанная культурная работа. Основанный в самом начале 1922 года Инбелкульт представляет собой научно-исследовательскую и культурно-общественную организацию, установившую наитеснейшую связь с широкими кругами трудовых масс.

Чтобы иметь хотя бы некоторое представление о масштабе работы Инбелкульта достаточно вспомнить, что по инициативе его издано свыше 2.500.000 печатных листов белорусских книг, что при его ближайшем участии проходит неустанная белоруссизация школы. Но нет отрасли в культурной жизни республики, в которой бы не чувствовалось его влияние. Институт сделался очагом научно-культурной и общественной мысли. Кроме многочисленных секций, при Инбелкульте имеются еще отделы еврейский и польский с рядом подотделов. В настоящее время Институт преобразовывается в Белорусскую Академию Наук.

Белорусский театр. Ценным приобретением белорусской культуры является театр. Он шел тернистыми путями любительских кружков, пока вырос в *Государственный Белорусский театр*, который сумел овладеть зрителем, неизменно заполняющим все уголки театрального помещения. В 1917 г. было организовано Первое Товарищество драмы и комедии, с Флорианом Ждановичем во главе. Во время подоспевшей оккупации Польшей, которая преследовала его, видя в нем одно из средств

революционной борьбы, товарищество чуть было не распалось. Новые силы в театральную жизнь, однако, влил Советский театр, который вместо устарелого материала, взялся за вполне современный репертуар.

„На Купале", „Костусь Калиновский", „Коваль Воявода", „Над Ньомнам", „Панский Гайдук" и мн. др.— все это новые пьесы из репертуара Белорусского государственного театра, представляющие собою настоящий вклад в культурную сокровищницу.

Печать Белоруссии. В Белоруссии издается целый ряд газет: „Савецкая Беларусь", Беларуска Веска", „Звезда"—на белорусском языке, „Junger Arbeiter"—по еврейски, „Очко"—по-польски. Но для того, чтобы понять, какую титаническую работу проводит Белорусское Государственное издательство по обслуживанию всех наций своей республики, необходимо взглянуть на витрины его магазинов. В них задокументирована в виде бесчисленных изданий невидимая для стороннего наблюдателя культурная работа в Белоруссии.

Музеи. Если вас интересует прошлое Белоруссии, или вы хотели бы взглянуть на тот исторический путь, по которому шел белорусский народ, зайдите в *Государственный Музей Белоруссии.*

Историко-археологический отдел покажет вам свою хорошую палеонтологическую коллекцию, довольно богатое собрание предметов каменного века, прекрасную нумизматическую коллекцию. Настоящей гордостью музея является его этнографический отдел, который в состоянии поспорить с лучшими музеями Союза. Как живые стоят белоруссы из Витебщины, Минщины, Могилевщины. Красуются белорусски с их цветистыми платьями и затейливыми головными уборами. Неприкрашенною стоит модель белорусской хаты. Интересна коллекция музыкальных инструментов, а среди них любопытна „дуда" с большим мехом, который надувается через длинную трубку, и двумя дудками: жалейкой и басом. От всей „дуды" веет эпохой Гарун-аль-Рашида... Хорошо подобраны незатейливые сельскозяйственные орудия белоруссa.

Настоящей неожиданностью представляется еврейский отдел в музее, — чуть ли не единственный во всем Союзе.

Нельзя без волнения проходить по залам *Государственного Музея Революции Белоруссии.* В нем памятка за памяткой, листовка за листовкой, воззвание за воззва-

нием. Вот воззвание времен восстания против панов 1863 г. — „До салдатов"; рядом листовка „від другаго краеви Комитета Беларуское Соцыалистычнае громады. Вильня. 31 Акцября 1905 року". Еще дальше экспонаты совсем недавнего прошлого: времени немецкой оккупации, когда пробовал усесться на „белорусский престол" Роман Скирмунт, рядом документы польских забот о Белоруссии с их экзекуциями и расстрелами.

Белоруссизация. Показной, ощутимой стороной той огромной культурной перестройки, какая совершается в Белоруссии, является белоруссизация. Бесчисленное множество кружков по изучению белорусского языка рассеяно по учреждениям, организациям, предприятиям.

Край белоруссизируется с каждым днем все более и более. Уже есть более 3.500 белорусских школ, 8 педагогических техникумов, подводятся первые итоги проделанной работы по белоруссизации.

МАРШРУТ КИЕВ—БОБРУЙСК

(участок пути от Киева до Сожа, см. стр. 59-66, 76-78).

На протяжении ста двадцати пяти километров от устья Сожа до Березины, среди мелких, непримечательных пунктов несколько выделяется **Речица**. Это небольшой городок, торгующий лесом. У Речицы Днепр пересекает Западная жел. дорога; через реку перекинут изящный мост. Город расположен на правом берегу Днепра.

В 25 километрах от Речицы в Днепр впадает последний большой его приток р. *Березина*.

Для наилучшего ознакомления с Белоруссией следует избрать пароходные маршруты по Березине, протекающей в центральных районах Республики.

БЕРЕЗИНА

Березина, по простонародному Береза, вытекает из обширных Борисовских болот и имеет длину течения около 600 килом. Ее течение сначала имеет направление к востоку, а от м. Верхнего Березина поворачивает на юг, соединяясь с Днепром у м. Горваля.

Самая верхняя часть Березины, до впадения в нее притока Сергуча, протяжением около 75 килом. мелко-

водна; по ней ниже впадения речки Пони, все же возможен сплав леса.

От впадения Сергуча и до устья, Березину можно подразделить на три, резко отличающиеся по характеру реки, участка.

Первый участок до Борисова, протяжением около 100 километров. Березина здесь течет в низменной местности, среди болотных лугов, покрытых кустарником, в почти неизменно низких берегах; ее извилистое русло имеет 50—60 метров ширины. На этом участке течение медленное; зато глубина реки достаточна для движения судов с довольно значительной осадкой (до 1-го метра). Благоприятствующим для судоходства обстоятельством является почти полное отсутствие мелей. Однако, многочисленные крючки и извилины, отсутствие твердых берегов, представляют не только значительные затруднения для судоходства, но подчас и для сплава.

Километрах в 40 от впадения Сергуча, Березина образует обширный и весьма глубокий водоем, известный под названием озера Пелик. Оно играет как бы роль регулирующего резервуара для протекающей через него Березины, уравномеряющего состояние уровня ее воды и влияющего на колебания ее горизонта на этом участке. Пелик отличается сильной бурливостью и богато рыбой.

Второй участок, от Борисова до Бобруйска, протяжением в 230 километров, имеет извилистое течение, местами засоренное корчами русло. И здесь берега низкие, заливаемые весенними водами; однако, попадаются береговые кручи и возвышенности, на которых обычно расположены села. На этом участке, почти свободном от мелей, всю навигацию поддерживается пассажирское пароходное сообщение на небольших пароходах.

Третий, нижний участок Березины, от Бобруйска до устья, длиною 165 килом., протекает в низких берегах, покрытых лесами. Меженное русло реки имеет песчаные и глинисто-песчаные берега. Ширина русла, постепенно нарастая, достигает 160 метров. Однако, на этом участке значительно больше мелей, чем на обоих предыдущих. К тому же фарватер ее во многих местах узок и с крутыми поворотами среди песчаных отмелей. Вследствие этого судоходство в нижней части реки встречает иногда значительные затруднения.

Березина имеет хорошо развитую систему притоков, вытекающих из Белорусского Полесья, и прекрасно обслу-

живающих этот богатый лесом край. Из правых притоков более значительны: *Гайна*, длиною до 120 килом. и *Свислочь*, один из самых больших притоков Березины, протяжением до 250 килом., из которых до 200 килом. сплавных; из левых—*Сергуч*, частью канализированная река и *Бобр*, длиною до 120 килом., из которых 80 сплавных.

Березина всегда имела большое торговое и военное значение. Неприступность берегов, большей частью низменных и болотистых, а местами очень крутых, леса, кустарник—делали ее хорошей оборонительной линией.

Важное стратегическое значение Березины обнаружилось в войну с белополяками 1920 г. Эта река неоднократно являлась преградой, у которой распылялся натиск противника. Березина явилась операционным рубежом, из-за которого Советская Белорусская армия начала в конце мая 1920 г. свой нажим на польский фронт в момент наибольшего успеха белополяков у Киева. Это наступление Советских войск от Березины спутало тогда все планы и расчеты Пилсудского и произвело сильное впечатление на польское командование.

С отдаленнейших времен велась по Березине—оживленная торговля, главным предметом которой был лес.

При начале Березины, в 4-5 километрах от ее устья, первая пароходная остановка у м. **Горваль**, расположенного на ее правом, высоком берегу. Некогда это было богатое имение Литовских князей. За время длительной борьбы Москвы с Литвою Горваль неоднократно подвергался нападениям русских и опустошался. В настоящее время местечко ведет довольно значительную торговлю лесом.

В дальнейшем пароход проходит мимо длинного ряда маленьких, бесцветных белорусских деревень. В ста километрах от устья Березины расположено большое м. *Паричи* — бойкий торговый пункт. Главный предмет его торговли—лес, отправляемый вниз по Березине. В 166 километрах от устья Березины находится важный узел железнодорожных и шоссейных путей—город **Бобруйск**.

Время основания города неизвестно. Первые известия о нем относятся к XVI в. В 1502 г. Бобруйск был совершенно опустошен татарами. Позднее он подвергается постоянным опустошениям со стороны Московских ратных людей, вследствие чего приходит в упадок. Благодаря

предоставленным польским правительством податным льготам, Бобруйск все же начал было оправляться, но после разгрома, произведенного в 1665 г. казаками, потерял надолго всякое значение.

В самом начале XIX в. по мысли Остермана в Бобруйске была возведена крепость, сыгравшая важную роль в 1812 году. Крепость построена на возвышенности и хорошо защищена неприступными березинскими болотами.

Бобруйской крепости пришлось играть важную роль и в войну с белополяками. Опираясь на нее, они в июне 1920 года успешно продвигались к Днепру, уже мечтая о восстановлении польской границы 1772 г. Однако, начатое 4/VII успешное наступление Советских армий принудило белополяков оставить Игумен, а затем и Бобруйскую крепость, которую они предварительно взорвали 11/VII—20 г. Тогда же белорусская столица Минск вновь и окончательно перешла в руки Красной армии.

В настоящее время в городе имеется мелкая, но довольно оживленная промышленность: лесопильные и кожевенные заводы, маслобойни и т. п. Речная пристань производит значительные погрузки хлеба и леса.

В Бобруйске товаро-пассажирские пароходы, отправляющиеся из Киева, заканчивают свой рейс. Выше, к Борисову ходят пароходы меньших размеров.

МАРШРУТ БОБРУЙСК—БОРИСОВ

При впадении в Березину р. Свислочь, на старой грунтовой дороге расположено м. *Свислочь*, с речною пристанью, отправляющей много лесных грузов. Как порубежное, оно в XVI ст. подвергается постоянным набегам московских людей. Польский король Сигизмунд даже жалуется в 1510 г., что русские пограничные люди причиняют больше ущерба, чем татары.

При двух ручьях, впадающих в Березину, раскинулось торговое местечко *Березино*. В нем находится дворец Потоцкого, расположенный на крутом берегу Березины, с прекрасным садом. Производится торговля пенькой, лесом; в окрестных лесах идет выработка смолы и выделка рогож. Вокруг Березина горы сыпучего песка.

С Березиным связано историческое воспоминание о переправе в июле 1708 г. Карла XII.

Конечный пункт пароходного движения вверх по Березине гор. **Борисов**. Расположенный на высоком, пока-

том к реке левом берегу Березины, недалеко от впадения в него Цхи он имеет чрезвычайно красивое местоположение.

Город древний: существовал уже в XI в. В XIII ст. Борисов вошел в состав Литовского государства, а позднее и Польши. Как порубежный город, Борисов во время литовско-польской борьбы с Москвой подвергается частым опустошениям.

В начале XIX ст. Борисову пришлось сыграть крупную стратегическую роль. В конце ноября 1812 г. произошла у Борисова известная несчастная переправа через Березину отступавшей великой французской армии. Переправа, происходившая под сильным давлением русских войск, сопровождалась бесчисленными жертвами; из 90-тысячной французской армии едва уцелело около 40 тысяч. По переходе через Березину, французы совершенно разрушили Борисов. До настоящего времени со дна Березины время от времени поднимают всевозможные предметы снаряжения французских войск. Памятником этих событий являются построенные французами на правом гористом берегу Березины батареи, служащие в настоящее время любимейшим местом горожан для прогулок.

Город ведет оживленную торговлю местными товарами: клепкой, смолой, дегтем и т. п.

Выше Борисова ни пароходы, ни берлины не ходят.

У Борисова проходит жел. дорога, по которой весьма удобно проехать до столицы Белорусской Социалистической Советской Республики — Минска. Всего езды около двух часов, при стоимости билета 1 р. 70 к. Поезда отправляются четыре раза в сутки.

МАРШРУТ ПО ВЕРХНЕМУ ДНЕПРУ

Всю территорию Б. С. С. Р. прорезает с севера на юг Днепр своим верхним течением.

Выше впадения Березины пассажирское пароходное движение по Днепру восстанавливается лишь в настоящую навигацию. Поэтому здесь укажем только на главнейшие и наиболее интересные приречные пункты.

Первое значительное поселение **Жлобин** Это важный узел железных и шоссейных дорог, оживленный торговый пункт по отправке леса, хлеба, пеньки и льна.

Поселение на месте Жлобина, как показывают археологические находки, существовало еще в языческие вре-

мена. Возле Жлобина сохранились городища, курганы и могильники с погребениями в урнах. В XV в. Жлобин принадлежал литовским магнатам Ходкевичам. Позднее он неоднократно переходил от Литвы к Москве и обратно.

При впадении р. Друти, на правом берегу Днепра находится **Рогачев**. Город получил свое наименование от того, что соединяющиеся реки образуют, как бы, рога. Поселение это древнее; впервые упоминается под 1142 г. С XIII в. Рогачев находится уже в составе Литвы. Позднее, во время борьбы Москвы с Литвою, неоднократно переходит из рук в руки.

Сохранилось интересное описание Рогачева от 1777 г., оставленное современником: „Приблизившись к городу, мы увидели обыкновенную деревню... Я прошел и обошел раза три город и всегда видел те же мужицкие хижины и еврейские корчмы, погруженные в вечную грязь и навоз. В пустом замке, заросшем высокой травою, одна униатская церковь, а среди города, на песчаном бугре другая... Все сие публичное здание бедное и ветхое... Одни только виды дают сему месту преимущество перед другими городами".

В настоящее время это небольшой, но чистенький городок. Вокруг одного из каменных зданий—уцелевшего остатка старого замка—сохранился земляной вал.

При впадении в Днепр речки Мокранки, на правом же берегу Днепра стоит живописный **Старый Быхов**. В XVII ст. город был сильно фортифицирован литовским гетманом Ходкевичем. Старый Быхов играл выдающуюся роль в эпоху казацкой революции (1648 г.); с ним также связываются некоторые эпизоды из русско-шведской войны при Петре I. Интересный замок позднейшего владельца Быхова—Сапеги, принявшего участие в польском восстании 1831 г., был отобран в казну и отдан под тюрьму.

В 665 километрах от Киева находится **Могилев**. Город расположен в холмистой местности, по обоим берегам Днепра и речки Дубровенки. В особенности красив Могилев со стороны Днепра. Главная часть города находится на правом берегу; тут же и речная пристань, которую шоссе соединяет с железнодорожной станцией. Кроме железной дороги, через Могилев проходят шоссейные пути на Бобруйск, Оршу, Гомель. Важнейшие предметы его торговли лес, хлеб; промышленность развита слабо.

Ни о времени основания города, ни о происхождении его наименования нет указаний. Как видно из обнаруженных в нем раскопками предметов каменного века, поселение на месте Могилева существовало с древнейших времен. Принадлежавший в XII в. Витебским князьям, Могилев в XIII в. отходит вместе с ними к Литве. Позднее, благодаря многочисленным льготам, предоставленным городу польским правительством, Могилев быстро разрастается и богатеет. В XVIII в. он ведет крупную торговлю с Москвой, Украиной, Ригой, Данцигом, Кенигсбергом, Лейпцигом. Но находясь на пограничьи Литвы и Москвы, богатый и беззащитный город подвергается постоянным нападениям, наносившим ему много вреда.

С Могилевом связан ряд исторических воспоминаний XVII - XVIII в.в. В нем 1 февраля 1661 г. горожанами, по инициативе магистрата вероломно был перебит весь Московский стрелецкий гарнизон. В 1706 г. в Могилеве на несколько дней останавливался Петр I, а два года спустя город становится операционной базой шведского короля Карла XII, оставившего по себе здесь печальную память; в отечественную войну Могилев служил базой для французов. С Могилевом связывается общественная деятельность знаменитого Георгия Конисского.

В городе имеется хороший музей.

Шклов. Первые известия о нем начинают попадаться со второй половины XVI в:, когда Шклов неоднократно подвергается опустошениям со стороны русских войск. К концу XVIII ст. относится эпоха наибольшего расцвета города. В то время Могилев в сравнении со Шкловом не имел значения и о нем говорили: „Могилев, что около Шклова". К этому же времени относится огромная торговая деятельность Шклова, обороты которого достигали 50 мил. рублей в год.

В Шклове находится известная картонная и писчебумажная фабрика Полесского бумажного треста „Спартак".

Километрах в 20 выше находится на правом берегу один из древнейших городов края **Копысь.** В 1059 г. здесь умер по дороге из Киева в Новгород известный писатель Лука Жидята. Маленький Копысь в XVII—XVIII в.в. подвергается постоянным опустошениям со стороны русских войск. В настоящее время в нем до 4.000 жителей.

Орша (древняя „Рьша")—небольшой городок с прекрасной панорамой, расположенный по обоим берегам

Днепра и речки Оршицы. Лучшая часть города между Днепром и Оршицей. Речная пристань отправляет, главным образом, лес. Между пристанью и станцией железной дороги шоссе. Значение Орши в том, что она является пунктом по передаче хлебных грузов с Орловской железной дороги на Москву. Орша начальный пункт буксирного пароходства.

Город существовал уже в XII в. С XVI ст. Орша пограничная крепость. В смутное время это центр всякого сброда жадно посматривавшего на Москву. На речке Кутеинке, близ Орши, в XVIII ст. находилась в монастырских зданиях знаменитая типография. В углу, образуемом впадением Оршицы в Днепр, находится, так-называемый, „замок Боны".

В настоящее время это маленький, бедный городок.

Смоленск—один из древнейших городов Союза—расположен по обоим берегам Днепра, через который перекинуто два моста. Константин Багрянородный называет его „Милиниска". Смоленск уже в ту пору был одной из важных станций на военно-торговом пути „из Варяг в Греки", являясь передаточной станцией между хлебородным Киевом и торговым Новгородом.

Важное значение имел Смоленск и как пункт для торговых взаимоотношений с западной Европой, через Ригу, Готланд.

Древнейшая часть города с историческими памятниками, окруженная импозантной крепостной стеной, находится на левом крутом берегу, возвышаясь метров на 70 над уровнем Днепра.

Знаменитая стена была воздвигнута на месте давних земляных укреплений при Борисе Годунове в 1602 г., после пятилетней упорной стройки. Стена поражает не только своей монументальностью, но и красотой. Стена при $1^1/_2$ метровой толщине и $4\text{-}4^1/_2$ метровой вышине тянулась на огромном протяжении 6-7 километров, имела несколько ворот и 38 башен, из которых до нашего времени сохранилось лишь 21. В башнях были устроены в три яруса бойницы, а в самой стене были амбразуры для боя; по обеим сторонам стены располагались зубцы, поддерживавшие кровлю. Вся стена представлялась, как бы, высокою галлереею, вход в которую был из башен.

Стене неоднократно приходилось выдерживать осады и штурмы, отражавшиеся на ее целости. Однако, главным врагом этого интереснейшего памятника крепостной архи-

тектуры конца XVI ст. были сами Смольняне, безжалостно разбиравшие его на кирпич для новых построек.

В долине правого берега Днепра расположена торговая часть с пересекающимися тремя линиями железных дорог, вокзалами, фабриками, заводами, базарами; здесь же и речная пристань, отправляющая, главным образом—хлеб, лес.

Как узловой пункт, Смоленск имеет важное значение по передаче грузов с подходящих к нему железнодорожных линий на Москву. Кроме железнодорожных линий, в Смоленске сходятся и шоссе на Витебск, Орел, Москву. Смоленск, таким образом, представляет собой дорожный узел.

В настоящее время Смоленск один из красивейших городов РСФСР. Холмистая местность, большая река и бесчисленные сады города—его лучшее украшение. Местами открываются действительно прекрасные виды, напр., из центра города на Днепровский мост.

Дорогобуж. В километрах 75 от Смоленска находится последний достопримечательный пункт на верховьях Днепра—гор. Дорогобуж. Днепр протекает посреди города; город прорезают еще две речки—Ордынка и Дебря. Обилие воды, особенно во время весеннего половодья, делает Дорогобуж чрезвычайно живописным городом, особенно, если смотреть с левого высокого берега Днепра, на котором расположена лучшая часть города.

Сообщение через Днепр совершается по пловучему мосту. Город промышленный и ведет бойкую торговлю хлебом и пенькой.

Дорогобуж—поселение древнее. Документальные свидетельства о нем восходят к XII ст. Позднее, Дорогобуж является предметом непрерывной оживленной борьбы между Литвой и Москвой, за которой окончательно закреплен Дорогобуж лишь по вечному миру 1686 г.

Во время экспедиции Наполеона, из Дорогобужа, разоренного французами, был выбит после ожесточенного боя отступавший маршал Ней.

ДЕСНА

Десна—наибольший по длине (около 1200 килом.) из притоков Днепра—берет свое начало в Смоленской губернии, недалеко от города Ельни, в 2-х километрах к северу от деревни Ромашково.

От истоков до устья Снопоти, на протяжении приблизительно 190 километров, Десна течет по Смоленской губернии, затем около 380 килом. проходит по Бежецкому и Почепскому уездам Брянской губ., после чего, покидая пределы РСФСР у дер. Сагутьевой, она протекает на протяжении еще около 620 километров по округам УССР Глуховскому, Конотопскому, Черниговскому и Киевскому, впадая в Днепр, с его левой стороны.

Все течение Десны естественно разделить на такие шесть участков: первый (около 110 килом.) от верховьев до впадения речки Присмары у Сосновки, в месте пересечения ее Рославльским шоссе; второй (около 160 килом.)—до впадения речки Ветьмы, у ст. Жуковки Орловек. ж. д.; третий—(около 110 клм.)—до гор. Брянска; четвертый—(ок. 390 клм.) от Брянска до Коропа; пятый—(ок. 220 клм.) от Коропа до Чернигова и шестой—(ок. 215 клм.) от Чернигова до впадения Десны в Днепр.

I. Верховья Десны находятся в болотистой местности и здесь она имеет совершенно низкие берега. Маленькая речонка Десна, текущая на юг, в меридиональном направлении, принимает на этом участке такие же два крошечные притока: справа Стряну и слева Деснок. Обогатившись, таким образом, водой и получая несколько большую скорость течения, Десна ниже Стряны становится уже сплавной; здесь же течение ее уклоняется к юго-востоку.

II. Ниже впадения Присмары, за шоссе, Десна приобретает иной характер. Если до сих пор она была спокойной и имела прямое направление, то в дальнейшем она как бы обнаруживает признаки нервности, особенно ниже Михайловки, начиная делать многочисленные излучины. Это об'ясняется тем, что тут Десна вступает в

область меловой системы, отличающейся более прочной консистенцией, представляющей для ее течения значительное сопротивление. Придерживаясь юго-восточного направления до впадения слева уже более значительного притока Снопоти, Десна, затем, берет снова южное направление, сохраняя его вплоть до второго левого сравнительно значительного притока Ветьмы.

На всем этом участке течение Десны быстрое; при замедлении же его наблюдаются песчаные косы, перекаты, а иногда и большие мели, тянущиеся на целые километры.

III. От устьев Ветьмы, доставляющей Десне значительное количество воды, река становится еще многоводнее и быстрее; здесь она поворачивает к юго-востоку в направлении на Брянск, не доходя до которого принимает важный левый приток Болву.

На всем протяжении этого участка Десна имеет весьма низменный, поросший лесом, левый берег и очень высокий открытый правый; фарватер ее здесь очень прихотлив.

IV. У города Брянска Десна снова делает излом своего течения и, принимая юго-западное направление, не меняет его до самого Коропа. Почти на всем протяжении этого участка правый берег неизменно высок; особенно обрывисты берега невдалеке от Брянска, в районе б. Свенского монастыря, расположенного на высоких береговых утесах; здесь же много перекатов и излучин.

Характерно, что от Брянска, вплоть до Усоха у Трубчевска Десна не принимает с правого берега ни одного притока; это об'ясняется тем, что здесь высокий правый берег Десны имеет скат к долине параллельно текущей реки Судости, в которую и стекают все воды с этой возвышенности.

Зато слева на этом участке вливаются довольно значительные: Ревна, Навля, Нерусса с Севом и другие.

Левое побережье на этом участке, вообще, представляет широкую луговую низину, местами болото, со старицами и озерами. Пески, намытые самой Десной, также весьма характерны для ландшафта здешнего левого берега, на значительном протяжении которого, между прочим, находятся знаменитые брянские леса.

На полпути между Брянском и Трубчевском начинается так характерная для этой части реки цепь высо-

ких меловых обрывов. У города Трубчевска и ниже берега Десны достигают наибольшего возвышения, при чем вся береговая полоса изрезана массой крутых оврагов.

По вступлении в пределы УССР, Десна теряет свои частые притоки, принимая зато довольно большой приток Судость (ок. 200 килом.).

Течение ее делается более прямым и правильным. Начиная с Новгород-Северска несколько меняется и ландшафт: значительные леса покидают ее берега.

V. На участке от Коропа до Чернигова Десна существенно отличается от предыдущего. У села Вишеньки исчезают выходы мела. Десна течет в западном направлении среди широкой долины в песчаных берегах; легко размываясь, пески часто засоривают русло; впрочем, правый берег все еще продолжает быть высоким и крутым. Левый, наоборот, везде низкий, плоский, изрезанный массой речек, ручейков, рукавов, озер, речищ, болот.

Против Сосницы впадает с левой стороны в Десну самый значительный ее приток Сейм, протяжением около 650 километров, по его впадении Десна становится значительно многоводнее; здесь же справа впадают, р.р. Мена и Убедь, на которой стоит гор. Сосница.

Картина слегка меняется ниже м. Салтыкова-Девица. Долина Десны, заливаемая весенними водами, становится все шире, местами расширяясь на 10—12 километров. Она окаймлена возвышенностями („кручами"), к которым Десна, извиваясь, подходит то одной, то другой своей стороной. Принимая справа приток Сновь, Десна в последний раз значительно обогащается водой, не имея до самого устья уже ни одного важного притока.

VI. Ниже Чернигова Десна течет в южном направлении с незначительным западным уклоном, и только под Киевом поворачивает на запад. Раньше Десна впадала в Днепр несколько южнее Чернигова.

Берега ее низменные, хотя изредка попадаются и приподнятые, обрывистые.

Характерны для ландшафта этой части реки пески („выдмы"), переходящие ниже Остра в супесчаную равнину.

Долина Десны становится чрезвычайно широкой и весной река разливается на многие километры вширь. Вследствие же того, что разлив Днепра продолжительнее Десны, у устья, километров на сорок—пятьдесят днепров-

ские воды подпирают Десну и заставляют ее держать такой же уровень, как в Днепре.

Десна имеет огромный бассейн, с площадью в 80.000 квадратных километров; по площади его Десна занимает среди притоков Днепра первое после Припяти место. При своем огромном протяжении, большом многоводьи и многочисленности притоков, она имеет и весьма важное значение для экономики Союза. Десна сближает промышленные средне-русские районы (Калужскую, Тульскую, Брянскую губернии) с богатой хлебом и каменным углем Украиной. Это значение учитывал еще Петр I. Оно, несомненно, сильно возрастет, когда с устройством Днепростроя получится сквозной путь от Брянска до Черного моря, тем более, что обстоятельное обследование реки выяснило полную возможность превратить ее в удобный судоходный путь при помощи регуляционных работ в комбинировании их с землечерпанием.

ЗЕМЛЯ СЕВЕРЯН

Тысячу лет тому назад Подесенье было занято Северянами, самым большим из украинских племен. Летописец так говорит о них: „Седоша на Десне] и на Семи и нарекошася севера".

О том, как жили Северяне в те стародавние времена мы сравнительно мало знаем; все же высокие курганы и городища, которых раскидано не мало по Подесенью, многое рассказывают про быт Северян.

Так, в раскопанной в Чернигове „Черной Могиле" был найден чуть ли не целый музей предметов, принадлежавших при жизни покойному.

Несколько горшков со жженными костями баранов, бронзовая фигурка человека, сидящего на корточках (божок), два турьих рога, отделанных серебряной бляхой с различными изображениями, три железных шлема, три железных кольчуги, железный меч с серебряной рукояткой, украшенной резьбой и каменьями, бронзовые щиты и, наконец, две золотые византийские монеты конца IX, в.—все эти предметы многое нам говорят о житейской обстановке этого знатного воина, а быть-может и северского князя. На основании их можно нарисовать яркую картину быта этой давней эпохи, в которую, как оказывается, Северяне не чужды были даже непосредственных заграничных связей с такой культурнейшей страной того времени, как Византия.

Начало Северской земли, как особой области, было положено при сыне Владимира Мстиславе; настоящим же основателем ее нужно считать Святослава Ярославовича.

От Мстислава осталась, между прочим, драгоценнейшая памятка староукраинского зодчества, заложенная им незадолго до смерти, каменная церковь Спаса в Чернигове. Это древнейшая, из сохранившихся до нашего времени, постройка княжеской эпохи во всем СССР.

Воинственный Святослав Ярославович, успешно боровшийся с напиравшими на Северщину половецкими ордами, еще более известен, как просвещеннейшая и культурнейшая личность своего времени. Он собрал у себя большую библиотеку; развивал любовь к просвещению и среди своих приближенных. С его именем связаны две старейшие из сохранившихся рукописных украинских книг,—это так-называемые, изборники Святослава 1073 и 1076 г. Драгоценность изборника 1073 г. увеличивается еще тем, что эта книга украшена рисунками, среди которых имеется и портретное изображение Святослава в кругу своей семьи. Святослав изображен с усами, без бороды; он и его сыновья в длинных кафтанах с поясами, в высоких шапках, в сапогах; на Святославе, кроме того, накинут зеленый плащ, в руках у него книга; возле каждого изображения подпись. В книге имеются и другие рисунки. Все они дают драгоценнейший бытовой и художественный материал, значительно облегчающий нам ознакомление с эпохой. Чрезвычайно важны и приписки, сделанные переписчиком ее диаконом Иваном в 1073 г., из которых мы и узнаем, что книга писана по поручению Святослава.

После смерти Святослава Ярославовича, Северское княжество в результате ожесточенной борьбы князей между собой, разделилось на несколько мелких земель, которые уже не так успешно справляются с напирающими степными хищниками. Великолепной иллюстрацией к тогдашней обстановке на Северщине служит известный поход Новгород-Северского князя Игоря Святославовича в 1185 г. против половцев. Поход прекрасно описан в высоко художественный поэме неизвестного северского поэта; „Слово о полку Игореве".

Игорь Святославович с несколькими князьями отправляется в поход против половцев. Они углубляются далеко в степи. Перейдя Донец, разбивают передовой половецкий отряд. Но вскоре оказываются окруженными несметными

ордами половцев, и, после трехдневного неравного боя, в большинстве погибают, а оставшиеся в живых попадают в плен; лишь несколько человек спаслось бегством. Сам Игорь с другими князьями и сыном тоже в плену. Только через год ему, при помощи крещеного половчина, некоего Овлура, удается вырваться из плена.

Отзвуки этого страшного разгрома ярко запечатлелись в таких словах летописи: „возмятошася городы посемские, и бысть скорбь и туга люта, якоже николиже не бывала во всем Посемьи и в Новгороде-Северьском".

Однако, ошибочно было бы думать, что под ударами подобных потрясений жизнь на Северщине замирала.

Строительство в эту эпоху многочисленных городов лучший показатель все возрастающей военной и экономической мощи Северщины.

Обращает на себя особое внимание и этот удивительный расцвет староукраинской культуры именно здесь, на берегах Десны. Интереснейшие памятники зодчества — собор и Елецкий монастырь в Чернигове, драгоценнейшие произведения староукраинского графического искусства, в виде изборников Святослава, высокохудожественные, литературные произведения, вроде „Слова о полку Игореве"—могли появиться тут только при наличии давней и мощной культурной традиции на Северщине.

В первой половине XIII в. Северщина вместе с другими русско-украинскими землями подверглась страшному погрому. В 1239 году огромные полчища татар обложили Чернигов. Мстислав Глебович, находившийся на ту пору в от'езде, быстро собравшись, выступил против татар, но под Черниговом потерпел страшное поражение.

Города и села по Северщине татарами были разграблены, разрушены, сожжены; население поразбегалось по лесным чащам и болотным дебрям. Весь юг Северщины совершенно опустел; остальная ее часть пришла в большой упадок.

В связи с этим погромом и центр политической жизни перемещается из непосредственно подвергнутых удару Чернигова и Новгород-Северска к отдаленному Брянску.

Таким упадком Северщины воспользовалась соседняя Литва. В 1320 г. литовский князь Гедимин занял Чернигов, а затем и всю Северщину. Литовцы, однако, не вторгались во внутреннюю жизнь местного населения;

они не трогали ни религии, ни обычаев, ни языка. Вот почему население спокойно относилось к этому новому владычеству, и, под литовской эгидой, Северщина мало-по-малу начала было залечивать свои старые раны.

Такое благоприятное положение продолжалось недолго. В 1386 г. Литва соединилась с Польшей в одно польско-литовское государство, в котором главную роль стали играть магнаты-католики. Под их влиянием начинаются притеснения северского населения.

Это было причиной того, что в завязавшейся борьбе польско-литовского государства с соседней Москвой, к тому времени уже значительно окрепшей и об'единившей вокруг себя целый ряд русских земель, Северяне все более и более склоняются на сторону Московского княжества. К концу XV ст. эти симпатии их крепнут настолько, что они открыто стремятся к об'единению с Москвой. В 1508 году, наконец, Северщина отходит к Московскому государству.

Однако, Северяне несколько ошиблись в своих расчетах. Москва не особенно церемонилась со старым укладом северской жизни. Особенно чувствовалась населением тяжелая рука московских воевод, сидевших по северским городам.

Глубокое недовольство новым положением вещей об'ясняет нам, почему выдающийся успех в смутное время имел именно на Северщине претендент на Московское царство, называвший себя царевичем Димитрием.

Ослабленная смутой Москва вынуждена была отказаться от Северщины, и по Деулинскому миру (1619 г.) последняя снова переходит к Польше.

На этот раз поляки решительно взялись за организацию и устройство жизни в присоединенной земле. Эти новые порядки оказались нисколько не лучше старых, Московских и свелись к тому, что народные массы очутились в полной зависимости от панов-землевладельцев, между которыми в сущности и была поделена вся северская территория.

Лучшим было положение только тех городов (Чернигов, Нежин, Новгород-Северск), которым удалось выхлопотать себе Магдебургское право; они имели свое самоуправление и не зависели от польских воевод.

Государственный порядок, основанный на панском праве и на рабстве народных масс, конечно, не мог быть прочным. И как только поднялась буря народной революции в половине XVII в.—он пал и рассыпался.

Весть о победах Хмельницкого над поляками в мае 1648 года быстро донеслась до Северщины. Польские паны, пробовавшие было дать отпор народной волне здесь,—уже в июне того же года потеряли Новгород-Северск, взятый казаками. Однако, перевес еще не раз склонялся то в ту, то в другую сторону. Северщина отчаянно билась с поляками за свою свободу, оставив нам образы народных героев (Небаба, Золотаренко).

Но только Переяславская рада 1654 г., передавшая Украину под протекторат Московского государства, навсегда положила конец польскому панскому господству на Северщине.

С этого времени Северщина становится в центре „Гетманщины", а небольшой городок Батурин избирается гетманской столицей. Гетманщина имела своеобразное устройство. Гетман был главою всего казацкого войска; он же являлся и правителем всего края. Высшим правительственным органом была генеральная канцелярия, высшим судом—генеральный суд. Казацкие полки были размещены по всей Гетманщине, и полковая войсковая старшина осуществляла одновременно с войсковою и гражданскую административную власть. Сотник, напр., не только командовал своей сотней, но и правил той территорией, которую она занимала, полковник ведал не только военным полком, но и являлся администратором всей той территории, по которой стояли сотни его полка.

Революция 1648 г. уничтожила было все прежние панско-шляхетские привилегии; в результате ее все население стало свободным и равным. Однако, мало-по-малу и при Гетманщине стало заводиться новое панство—казацкая старшина, получавшая имения за военные заслуги. Постепенно, по мере успокоения, стали возвращаться также и уцелевшие остатки старого польского и московского панства. Все это добивалось от гетманов и московских царей подтверждения их прав на имения, и на их просьбы щедро сыпались царские указы и гетманские универсалы. Эти новые помещики осторожно и постепенно, вначале под видом отбывания государственных натуральных повинностей, снова закрепощают крестьянское население. В конце-концов опять завелись порядки и социальные отношения, которые так напоминали недавнее польское владычество.

Как и раньше жилось свободнее лишь городам на Магдебургском праве (Чернигов,Новгород-Северск и др.).

Широкие народные массы глубоко ненавидели этот новый социальный уклад блестящей гетманщины. Вот почему, когда Мазепа с частью казацкой старшины задумал было при помощи Шведского короля Карла XII сбросить с себя Московское подданство,—народ за ним не пошел. „Шведчина" не имела успеха и дорого обошлась Северщине, на территории которой, у Батурина, началась та драма, последний акт которой разыгрался под Полтавой в 1709 году.

Батурин, после отчаянного сопротивления казацкого гарнизона был взят Меньшиковым. Прекрасная гетманская столица с великолепным гетманским дворцом погибла в крови и огне. Погибли и героические защитники ее, с Чечелем и Кенигсеном во главе. А десятки тысяч казаков потом искупали свою вину на „канальских" работах в далеком Петербурге.

Расправившись с казачеством, Петр начал щедро раздавать северские земли своим верным генералам. А затем, воспользовавшись смертью гетмана Скоропадского,—преемника Мазепы,—придумал для управления украинскими землями, так-называемую. „Малороссийскую Коллегию", с знаменитым бригадиром Вельяминовым во главе. По смерти Петра Северщина вздохнула немного свободнее.

Позднее на ее долю выпало быть еще раз свидетельницей ослепительного блеска правления последнего украинского гетмана Кирилла Разумовского (1750 — 1764). К этому же времени относится и окончательное закрепощение населения.

Екатерина II навсегда уничтожила гетманство, уравняв во всем Северщину с остальной Россией; она же учредила в 1796 г. „Малороссийскую" губернию, в состав которой вошло также все Придесенье.

На протяжении XIX столетия постепенно стерлись все особенности, которыми отличалась жизнь прежней гетманщины: Северщина, имевшая такое красочное и бурное прошлое, обесцветилась и стала одной из самых заурядных российских губерний (Черниговская губ.).

Но и среди этой будней обстановки, на фоне серой северской жизни нередко загорались огоньки-отблески стародавних культурных очагов, обаятельным светом которых озарялись сердца многих лучших людей Украины. Имена—Кулиша, Тарновского, Марковича, Глибова, Русова, Коцюбинского, Шрага, Заливчого, Элланского и мн. друг.

не будут забыты. Им же во многом обязана своим блеском заря свободы, принесшая в старую землю Северян Советский Серп и Молот.

МАРШРУТ КИЕВ—ЧЕРНИГОВ

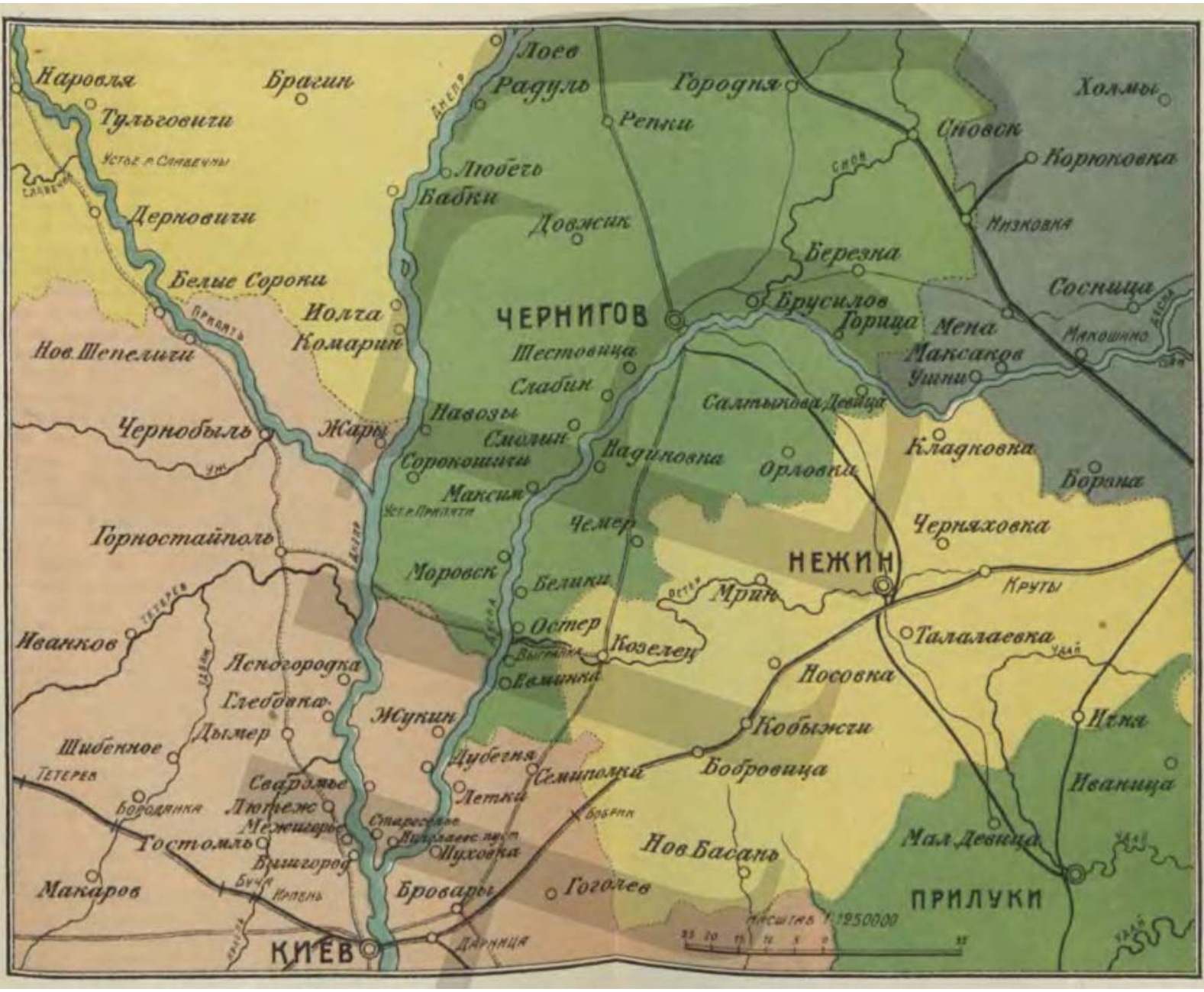
(участок пути от Киева до устья Десны см. стр. 59—62)

Окончательно разгрузившись от городской сутолоки и шума, послав последние прощальные взоры прекрасному Киеву, вы свое внимание переносите вперед, где невдалеке перед вами все выше и выше подносятся Вышгородские горы. Уже отчетливо видны крутизны недоступной высокой площадки на правом берегу Днепра, где тысячу лет тому назад стоял славный Вышгород; выглядывают из-за них и белые межигорские кручи. Всем существом своим вы тянетесь сюда, к этому второму Киеву, как вдруг, совершенно неожиданно для вас, пароход круто поворачивает вправо, в мало заметную даже на небольшом расстоянии водную щель; через минуту вы на Десне.

Первое впечатление от Десны, когда вы оправитесь от неожиданности,— полной мизерности, ничтожности, вы в неудомении, неужели эта жалкая речонка и есть та самая Десна, по которой на протяжении 800 километров осуществляется судоходство; вам даже как-то неловко, что о ней вы заранее составили было себе яркое и красочное представление.

Под впечатлением мощности Днепра, вам кажется особенно жалкой Десна. Подчас вы начинаете опасаться, как бы огромный пароход, что так беспокойно ищет себе в этой маленькой речонке фарватер, не застрял бы среди разбросанных по ней отмелей. Беспокойство парохода передается к вам, и вы даже не замечаете, как значительно изменился прибрежный ландшафт, как высокие киевские берега уступили место так характерным деснянским лугам.

Пока переживания неожиданности и беспокойства сменяются одно другим, пока ваше существо усваивает их, пароход подходит к *Десенке*. Перед вами справа штабеля ломаного гранитного камня, горы фашинника и кольев. Здесь производятся инженерные работы по преграждению пути деснянской воде в Десенку. Работы эти


Наровля
Брагин
Лоев
Радуль
Городня
Холмы
Тульговичи
Репки
Сновск
Корюковка
Устье р. Славечны
Любечь
Бабки
Низковка
Дерновичи
Довжик
Березна
Белые Сороки
Брусилов
Сосница
Иолча
Комарин
ЧЕРНИГОВ
Горица
Мена
Максаков
Нов. Шепеличи
Тестовица
Ушпи
Слабин
Салтыкова Девица
Навозы
Чернобыль
Жарь
Смолин
Надиновка
Кладковка
Сорокошичи
Орловщи
Борзна
Максим
Чемер
Горностайполь
Черняховка
НЕЖИН
Моровск
Беликн
Мрин
Круты
Остер
Иванков
Козелец
Талалаевка
Носовка
Ясногородка
Глебовка
Кобыжчи
Дымер
Шибенное
Бобровица
Семиполки
Дубегня
Тетерев
Свараные
Летки
Иванница
Бородянка
Люпеж
Меживорье
Нов. Басань
Тростянец
Мал. Девица
Вышгород
Макаров
Бровары
Гоголев
ПРИЛУКИ
КИЕВ
Масштаб 1:1250000

ведутся уже ряд лет; шаг за шагом укрепляется запруда из кольев, переплетенных хворостом, загружаемая камнем, постепенно суживая ход. Местами свежесрубленные колья и хворост отмолаживаются и, врастая в землю корнями, еще более скрепляют заграждение.

Десна все же не хочет сдаваться и упрямо, с необычайной энергией, прорывается сквозь узкий, еще свободный ход, временами перекатываясь и через незаконченное заграждение. Однако, напрасны ее старания, слишком убедительны ее непрошенные соседи— горы фашинника и гранита. Пройдут немногие годы и все воды Десны польются в то жалкое русло, плавание по которому около получаса наполняло тревогой вашу душу.

Выше Десенки Десна оживает, воды заметно больше, берега шире, плавание свободнее.

Только теперь вы начинаете осматриваться. Вы видите, как раскинулись по обоим берегам реки огромные луговые пространства, покрытые богатейшим сочным ковром придесенских трав. Бросаются в глаза многочисленные ложбинки, протоки, озерца, — это все следы капризов деснянских вод, которые так часто меняют свое русло.

Редкая река отличается такой массой заброшенных, местами затянувшихся уже старых русел, редко где осталась от них такая масса озер, „стариков“, речищ, ям и т. п., как по Десне. Да и все русло нижнего течения Десны в глубокую старину, по заключению геологов, находилось совершенно в другом месте, несколько ниже Чернигова, поворачивая прямо к Днепру. И когда в пути вы присмотритесь к разрушительной работе деснянских вод, подрезающих и подмывающих на ваших глазах свои мягкие берега, когда вы понаблюдаете, как от разбега волн отслаиваются и рушатся в воду береговые глыбы, когда наслушаетесь от десняков рассказов о том, как значительно из года в год меняются берега, глубина, мели, фарватер реки, несмотря на укрепительные береговые работы,—заключения геологов становятся для вас понятны, приемлемы.

Широчайшая луговая долина, среди которой струится Десна, окаймляется приподнятыми материковыми краями, по которым и раскиданы, главным образом, поселения. Иногда, впрочем, и среди луга попадаются приподнятые гостеприимные островки, с приютившимися на них деревнями. Правда, весною, в большое половодье, горько

приходится населению расплачиваться за это гостеприимство; сплошь и рядом дело не кончается одной тревогой. Киевлянам приходится нередко быть свидетелями плывущих мимо смытых водой частей деревенского скарба десняков, порою с поросятами и петухами, в роли отважных. хотя и невольных, мореплавателей.

В расстоянии 11 километров от устья слева видна **Пустынь Никольская**; здесь первая от Киева остановка пароходов. Это небольшое поселение, облюбованное киевскими дачниками, все развлечение которых здесь сводится к ежедневной встрече утром и вечером пароходов.

Пройдя, затем, *Зазимье* и маленькую *Пуховку*, у которых, по требованию, возможен причал парохода, или как картинно называют рабочие водного транспорта „примечание“ („не пристань, а примечание“), пароход уже в сумерки приходит в Летки, находящиеся в 35 километрах от устья Десны.

Летки расположены на левом луговом, слегка приподнятом берегу реки. Это довольно людное местечко с оживленными базарами, бойкими ярмарками, с лавками.

Получило, как полагают, свое имя от того, что в старину у князя Городецкого здесь было летнее доходное хозяйство, тогда как в расположенном на 10 километров ближе к Киеву Зазимьи, находилось зимнее хозяйство.

Первое документальное упоминание о Летках относится ко времени около 1426 г., когда Летковичи (Летки) были отданы Витовтом Димитрию Секире.

В километрах 4-5 от Леток вверх, на правом песчаном берегу, укрытом высокими „голодающими“ дубами, **Верхняя Дубечня**. В настоящее время это сильный кооперативный центр. По требованию, здесь возможен причал парохода („примечание“). Обычно Дубечанский район пароход проходит уже ночью. Нередко здесь, среди фантастической ночной обстановки, приходится наблюдать удивительную картину разгрузки парохода.

На фоне темной украинской ночи, усугубленной мрачными нависшими силуэтами деревьев, при зловещем факельном освещении молчаливо сбегают с парохода фигуры людей с тюками и мешками на плечах. Их тени, выростающие на белом береговом песке в какие-то чудовища, дополняют эту дикую и жуткую картину, переносящую вас в давние времена Мстиславов и Святославов—Северских князей. Чрезвычайно эффектно и прибли-

жение освещенного парохода ночью, особенно в большую воду, красиво отражающую пароходные огни.

От Дубечни тянутся безбрежные луговые пространства, поросшие лозами, кустарником, усеянные перелесками, сливающиеся с девственными болотами, поросшими тростником, рогозой, с топями и трясинами.

Здесь на многочисленных озерах, речищах, стариках, ямах выводятся бесчисленные массы водяной птицы: уток, гусей, чибисов и т. п, которые с наступлением темноты, спасаясь от лисицы и барсука, перебираются на широкие деснянские просторы. Ночью Десна кишит пернатым царством, оглашающим во время прохода парохода тихую летнюю ночь разнообразнейшими голосами. Ласкающая, насыщенная жизнью и фантастикой деснянская ночь производит неотразимое впечатление, и не следует особенно торопиться в душную каюту укладываться спать.

Остановившись на минутку у *Жукина*— большого села, расположенного на самом берегу реки,— миновав *Евминку*, богатую кучугурами с остатками неолитических стоянок,—глубокой ночью подходим к району Остра.

Остерская пристань в 93 километрах от устья Десны, на полпути между Киевом и Черниговом.

Остер принадлежит к числу старейших украинских городов. Уже под 988 г. летопись говорит, что Киевский Владимир „нача ставити городы по Десне и Устрьи... бе бо рать от Печенеги". Однако, об основании Остра в летописи имеется и определенное указание, правда, несколько более позднего времени; под 1098 г. там говорится: „заложи Володимер Мономах город на Востри".

Устье реки Остра, при возвышенном, командном береге Десны, в том месте ее, где она впервые от низу соприкасается с материковым краем речной долины, с древнейших времен имело важное стратегическое значение. В княжескую эпоху мы застаем здесь выгодно расположенную крепость, которая в тогдашних междукняжеских взаимоотношениях играет немаловажную роль, значение которой усугублялось еще и тем, что она находилась на полпути между постоянно враждовавшими Киевом и Черниговом. Она, то служит посредником в спорах между князьями, то является яблоком раздора между ними. При этом, часто переходя от одного князя к другому, Остер подвергается неоднократным разорениям.

В XII в. под именем Городца Остерского он закрепляется за Мономаховичами. В 1136 г. Остер достается

Мономаховичу Юрию Долгорукому, приобретая, благодаря этому и наименование „Гюргев городок". В руках этого энергичного князя, ведущего агрессивную политику по отношению к Киеву, Остер становится для него своего рода Пьемонтом в борьбе за великокняжеский стол. Отсюда же, между прочим, Юрий Долгорукий в 1148 г. подготовляет свой известный поход на Киев, сопровождавшийся страшным опустошением днепровской столицы.

Эта неприятная для Киева роль Остра, сильно досаждавшего ему, привела к тому, что когда борьба с Юрием Долгоруким склонилась не в его пользу, Киевский Из'ялав, взявши в 1152 г. Городец, сжег его: „шедше разведоша Городок Юрьев и пожогша его", как выражается летописец. И только через полвека мы видим, как уже сын Юрия Всеволод пробует восстановить его: „созда град на городци на Въстри и обнови отчину свою".

Подвергшись в 1240 г. наравне с Киевом татарскому погрому Остер запустел и обратился в „городище".

С переходом к Литве он начинает называться Старым Остром, Старогородкою,—рядом же с ним возникает новый город. Время основания нового Остра, однако, неизвестно. Витовт его жалует Димитрию Секире, Казимир в 1481 г. закрепляет Остер за его дочерью.

В смутное время Остер принимает деятельное участие в интриге против Московского правительства. В 1638 г. жители Остра активно участвуют в восстаниях Остраницы и Богдана Хмельницкого. По Зборовскому договору (1649 г.) Остер оказывается в числе городов, где гетман имел право записывать в реестры казаков. В 1663 г. Остер сдается было Яну-Казимиру, который здесь проводит всю зиму.

С переходом Украины под протекторат Москвы, Остер стает сотенным, а с 1787 г. уездным городом. После районирования (в 1925 г.) Остер—районный центр Черниговского округа.

В настоящее время это маленький, тихий городок, в котором ничто не напоминает о его бурном прошлом.

В Остре интересен маленький музей, организованный уже за время Советской власти здешними культурными силами. Музей наполняется местными памятниками старины, среди которых особенно важны и интересны древности неолита, добытые на Остерщине раскопками последних лет.

В одной версте от нового Остра находится село Старогородка. И в настоящее время в нем можно

еще разглядеть остатки древнего городского вала; однако, следы бывшего города сглаживаются все более и более. У Старогородки, на самом берегу, в излучине реки, имеется небольшое городище. Здесь-то и находятся жалкие остатки процветавшей в глубокую старину высокой для своего времени культуры: на самом краю крутого ската сиротливо приютилась интереснейшая памятка староукраинского искусства, известная под именем „Юрьевой божницы".

На остатках стен божницы частью сохранилась древняя фресковая роспись. В глубине апсиды изображена стоящая между двух ангелов богоматерь, молящаяся за мир („оранта"), чрезвычайно красивой композиции, с изящной фигурой, исполненной большей легкости, чем у „оранты" Киевской Софии, с которой у нее вообще имеется сходство; ближе всего, впрочем, она к мозаической „оранте" в соборе Марка в Венеции. Уцелевшие остатки богатой орнаментальной росписи имеют аналогии в росписи Киевской Софии. Вообще, это один из немногочисленных, чудом уцелевших остатков высокого искусства древней Руси-Украины; это один из тех обрывков когда-то богатого целого, по которым возсоздается характер культуры наших предков.

Остатки „Юрьевой божницы" в 1902 г. реставрированы художником-архитектором Покрышкиным.

В 17-ти километрах к юго-востоку от Остра находится небольшой городок **Козелец**. Расположен он у реки Остра при шоссе на полпути от Киева в Чернигов.

О времени основания Козельца сведений не имеется. В начале XVII в. здесь существует уже значительный и хорошо укрепленный городок, принимавший деятельное участие в казацких восстаниях. В 1662 году в Козельце происходит незаконная Рада „без черни и поспольства", выбравшая в гетманы Сомка,—противника Брюховецкого. Этот любопытный исторический эпизод, между прочим, живо изображен в романе известного украинского писателя П. Кулиша—„Чорна Рада".

При Богдане Хмельницком Козелец был сотенным городом; в 1781 г. он становится уездным. С 1925 г., входивший в состав Черниговской губернии, уездный Козелец становится районным центром Нежинского округа. В настоящее время это маленький, ничтожный городок.

Главная достопримечательность Козельца—это дивный собор рождества богородицы, построенный на средства матери Алексея и Кирилла Разумовских в 1752 году, по проекту знаменитого Растрелли.

Козелецкий собор представляет собой слегка округлое здание, увенчанное пятью главами; с юга, севера и запада к нему примыкают красивые притворы, увенчиваемые конусообразной крышей. По стенам, потолку и карнизам внутри собора массы великолепной тонкой лепки; особенно эффектны прекрасные алебастровые головки и роскошные гирлянды листьев и цветов; наружные стены тоже украшены лепкой. В соборе строго выдержанный, в духе Людовика XV, стильный иконостас с художественной тончайшей резьбой, украшенный бронзовыми царскими вратами и итальянской живописью.

В полуподвальном этаже собора, занятом мрачной церковью во имя Адриана и Наталии, гробница Разумовских. В ней с северной стороны покоится прах матери Разумовских—Наталии Разумихи.

В километрах десяти к северу от Козельца лежит небольшое село Лемеши—родина Разумовских. Здесь у реестрового казака Григория Розума, прозванного так за то, что подвыпивши он, обычно, любил приговаривать: „що то за голова, що то за розум", родился в 1709 году мальчик Алексей. В детстве он пас общественное стадо. У этого пастуха оказалась удивительная судьба. Благодаря чудному голосу он еще мальчиком попадает в придворные певчие в Петербург. Здесь он понравился Елизавете Петровне, после чего быстро возвышается и вскоре становится одним из самых важных придворных сановников, графом, а впоследствии и мужем императрицы.

Его младший брат Кирилл, родившийся в 1728 г. и тоже начавший свою карьеру пастухом общественного стада, был отправлен Алексеем в 14 лет за границу, где и получил прекрасное образование. Впоследствии (1750-64) он был последним украинским гетманом.

Чувствуя себя неловко при высокопоставленном сыне в Петербурге, овдовевшая Розумиха доживала свой век в Лемешах. От нее здесь осталась памятка в виде каменной церкви, построенной над прахом ее мужа — реестрового казака—Григория Розума.

Обычно ночью же пароход проходит мимо другого, весьма древнего населенного пункта Моровска. Здесь русло Десны, вторично выбираясь из луговой долины, непосредственно подходит к приподнятому материковому берегу.

По летописи город Моровийск известен с 1139 г. В книге „Большого Чертежа" значится городом Муромском, что дало некоторым ученым основание для догадки, что былинный богатырь Илья назван Муромцем по этому городу, а не по Мурому Владимирскому.

В XVI ст. он считается одним из пригородов Чернигова и является пограничной с Польшею крепостью. Сдавшись в 1604 г. Самозванцу, Моровск по 1654 год остается за Польшей.

Во время Гетманщины был сотенным городом.

В Моровске имеются следы вала по берегу Десны, укреплений, курганы, — что указывает на его стародавность.

Пройдя, затем, район Соколовки — Надиновки—это своеобразное гусиное царство, где бесчисленные озерца создают чрезвычайно благоприятную обстановку для массового разведения крестьянами гусей, а затем и охотничий центр Смолин,—с его пущами и болотами, подходим к Слабину, расположенному на правом берегу.

Слабин,—в старину Слабинь, — некогда укрепленный пункт на подступах к Чернигову, от которого он находится в 27 километрах. В Слабине остановка парохода.

И в настоящее время здесь заметны еще следы старинных укреплений, валов.

В 7-ми километрах выше, на правом же высоком материковом берегу раскинулись Шеставицы—поселение, носомненно, очень древнее. До сих пор здесь заметны следы валов; „городище" расположено на высокой площадке с обрывистыми краями; в окрестностях имеются курганы. В последние годы, Черниговским музеем производятся здесь раскопки, доставляющие интересный археологический материал X-XI в.в.

За Шеставицами, особенно пройдя устье Белоуса и подойдя к дачной Количевке, вступаем в городскую зону Чернигова.

Издали виднеется загородный Троицкий монастырь, расположенный на, так-называемых, Болдиных горах, в одной версте от города, а затем, открывается и общая панорама города.

ЧЕРНИГОВ

Город раскинулся среди садов и рощ на правом нагорном берегу Десны, в том ее месте, где она круто изгибает свое течение к юго-западу, и по низменным берегам речки Стрижня. К Десне Чернигов подходит подолом—узкой луговой полосой, не более полуверсты шириною. Издали вид на город живописен. Красива и Десна, весною разливающаяся на огромное пространство.

Ничтожный приток Десны Стрижень, протекая с севера на юг, делит Чернигов на две неравные части: западную—большую, собственно город, и восточную—значительно меньшую,—захолустное Застриженье.

В Чернигове до 40 прямых, сравнительно широких улиц и 4 просторных площади, из которых Базарная — является центральным нервом жизни города. Город довольно скромный: огромное большинство домов в нем деревянные; городок тихий, но чистый, опрятный, с тротуарами и мощеными улицами, при чем на некоторых из них особенно бросается в глаза *клинкерная* мостовая.

В городе водопровод и электрическое освещение, телефон.

Относительно названия Чернигова существуют различные догадки, разукрашиваемые всевозможными легендами. Так, приурочивают это название к легендарному князю Черному и княжне Черной, выводят его и от Геродотовых Меланхленов – „Черноризцев", готовы видеть в нем не Чернигов, а фантастический Сернигов - от серн, будто бы во множестве водившихся в этом районе и т. д.; наконец, связывают его название с черными лесами, которых в древности здесь, несомненно, было еще больше, чем теперь.

История города. О времени основания города нам ничего не известно. Впервые о Чернигове, как уже о важном городском центре, упоминают летописи под 907 годом. Однако, несомненно, что он существовал задолго до этого времени. В Чернигове археологические обследования обнаружили обширнейшие языческие кладбища со многими большими курганами. Еще в 70-х годах прошлого столетия в Чернигове и его ближайших окрестностях насчитывали более 500 различных курганов.

Чрезвычайно важное географическое и весьма удобное топографическое положение пункта, где находится Чернигов, являвшегося ключом, замыкавшим все торговые пути

обширнейшего Подесенского бассейна, говорит за большую давность сравнительно с другими северянскими городами Чернигова; он, несомненно, один из старейших городов Подесенья.

Более определенные сведения о Чернигове начинаются с того времени, как он становится столицей отдельного Черниговского княжества.

На протяжении XI столетия город, наслаждаясь спокойствием, достигает цветущего состояния. В этот период Чернигов, судя по уцелевшим до нашего времени памятникам эпохи, обогатился прекраснейшими зданиями, имел сильную крепость („детинец“) и был окружен прочными валами, под защитой которых быстро разрастался. Следующее столетье прошло среди княжеских междоусобий (борьба Ольговичей с Мономаховичами), от которых не мало пострадал и Чернигов, при чем доставалось ему особенно от вовлекавшихся в борьбу соперничавшими князьями диких половцев, неоднократно грабивших город.

К началу XIII ст. в княжеских междоусобиях наступает антракт, закончившийся страшным татарским погромом. Черниговцы, правда, готовили татарам дружный отпор, расчитывая на силу городских укреплений. Несмотря, однако, на ожесточенное сопротивление жителей, татары взяли город и обратили его в груду развалин, срыв при этом его укрепления.

Дальнейшая судьба Чернигова до начала XV ст. не известна. Летописи как-будто теряют его из виду, и только изредка попадаются отдельные известия о нем. Так, напр., узнаем, что в XIV ст. население Чернигова очень пострадало от„черной смерти“.

Оживляются известия о нем за время литовско-польского владычества, продолжавшегося около трехсот лет с небольшими перерывами.

Разоренный Чернигов, получив Магдебургское право, массу земель, угодий, окрестных деревень,—быстро оправляется и приобретает утраченное было благосостояние. В 1626 году создаются новые укрепления и учреждается из заслуженных граждан вид особой стражи в 100 человек, под названием „рыцарства казацкой службы“.

Длительный период казацких освободительных войн во время которых Чернигов неоднократно снова подвергался опустошениям, закончился, было, Зборовским договором 1649 г., по которому Чернигов включается в число городов, подчиненных гетману Богдану Хмельницкому и становится главным городом Черниговского полка.

28 января 1654 г. Черниговские граждане приносили присягу Москве. С этого времени, рядом с украинскими войсками, в Чернигове находится и Московский стрелецкий гарнизон.

В 1711-1712 г. город переносит новое потрясение: от моровой язвы погибло такое множество жителей, что опустевшие дома отдавались даром новым пришельцам. Сильно пострадал город в 1718 и 1750 г. от пожаров.

Из описания 1766 года узнаем, что в то время Чернигов состоял из нового и старого города, окруженных со всех сторон земляным валом.

С 1781 года Чернигов—главный город Черниговского наместничества; с учреждением же губерний, в 1797 г. он становится губернским городом Черниговской губернии.

После районирования (1925 г.) Чернигов—окружной центр.

Топография старого города. В летописи находятся такие названия отдельных частей древнего Чернигова: „детинец", „днешний град", „острог", „град окольный", „передгородье".

„*Детинец*" или „днешний град"—это древнейшая центральная часть города, где в древнем княжеском Чернигове было сосредоточено все самое важное: княжеские терема, главнейшие церкви и т. п. Она была обнесена крепкими каменными, повидимому, стенами и вероятнее всего занимала территорию, которая ограничивается в настоящее время с севера—бульварами, с запада—улицей Шевченко и с востока—краем нагорной площадки, от которой внизу находятся долины Стрижня и Десны.

В таком виде город был мало приступен и представлял собою сильную крепость. Между прочим, в 80-х годах XVIII ст. Черниговским полковником Дуниным-Борковским была построена Черниговская крепость, которая, повидимому, в общем возрождала этот древний „детинец". Впоследствии все эти укрепления были срыты, и в настоящее время с большим трудом приходится разыскивать ее очертания.

„*Град окольный*". Если провести линию от нынешнего летнего театра „на Валу" краем горы, что над долиной Стрижня по теперешней Набережной улице до площади, на которую выходит улица „Радянська", а отсюда на северо-запад к „улице Селюка" и далее на запад, примерно, на угол улицы „Правдивости", где Окрисполком,

потом к Елецкому монастырю, оставляя его справа, и доведя ее до крутого спуска и далее ведя по краю горы замкнуть у летнего театра, то мы получим приблизительные очертания так называемого „града окольного", „передгородья", „острога". Этот город, охватывавший „детинец", возник позднее, по мере того, как разрастался великокняжеский Чернигов; он тоже был укреплен. Его укрепления состояли из большого вала со „столпіем" -частоколом по гребню его.

Вся остальная территория нынешнего Чернигова—это новый город, позднейшее его наслоение, кроме территорий некогда загородных монастырей Елецкого и Троицкого.

Обозрение города. Составив себе некоторое представление о давней топографии города, мы и начнем обозрение с древнейшей его части.

Если подходить к городу от пристани, особенно бросается в глаза здание летнего театра на горе. Постараемся пробраться к нему, тем более, что сюда ведет удобная пешеходная дорожка. Поднявшись, мы сразу оказываемся на территории древнего „детинца". Отсюда, между прочим, открывается прекрасный вид на Десну, Задесенье и другие окрестности Чернигова. С этой площадки яснее, насколько хорошо природа защитила эту, лежащую в углу слияния Стрижня с Десной, местность и как труден сюда доступ снизу.

Направляясь по бульвару мимо стоящих „на Валу" больших медных пушек, подходим к небольшому памятнику Ленину; здесь же невдалеке, на площади, братская могила павших в борьбе за свободу. Перейдя через площадь, попадаем к наибольшей достопримечательности Чернигова—*собору Спаса Преображения.*

Собор заложен Черниговским князем Мстиславом Удалым около 1034 г., незадолго до смерти. Заканчивал постройку собора Киевский Ярослав. Спасо-Преображенский храм является, таким образом, памятником XI ст., притом сравнительно хорошо сохранившимся; в настоящее время это д р е в н е й ш е е каменное сооружение во всем СССР.

За время своего существования он нередко претерпевал невзгоды, подвергался погромам, опустошениям. В первоначальном виде собор просуществовал до 1239 г., до прихода татар, которыми он был разгромлен. Вскоре, однако, его возобновили. В 1675 г. собор капитально реставрировал Лазарь Баранович. Ремонтировали его

и в XIX в.; внутренняя роспись, наружные тамбуры, крыльцо - все это следы недавних уже забот. Черниговский „Спас“ представляет собой величественный пятикупольный храм в Византийском стиле, с тою особенностью, что по обеим сторонам западного главного фасада были пристроены две башни: северная круглая и южная четырехугольная. Из них северная сохранилась в прежнем своем виде и по настоящее время; на месте же разрушенной четырехугольной, в которой помещалась церковь, впоследствии, при восстановлении собора, была построена совершенно такая же круглая башня, как и с северной стороны.

Верхи Спасского собора подведены позднейшими перестройками под один уровень; внутри он лишился хоров и древних карнизов. Но зато он сохранил изящные внешние очертания своего остова, своих апсид, а внутри шесть шиферных резных досок в пролетах между столбами хоров. Он имел четыре мраморных колонны в нижних пролетах под хорами, против северных и южных врат. Они представляют интересную особенность Спасского храма, так как их назначение сводилось к поддержанию хоров, тянувшихся по длине всего храма до самой алтарной части.

Внутри Спасский собор был украшен фресками, испорченными позднейшей штукатуркой. Одна, впрочем, бесценная фреска Феклы сберегласъ и наглядно свидетельствует о чрезвычайно высоком художественном исполнении.

В настоящее время собор признан памятником искусства, имеющим всесоюзное значение и об'является государственным заповедником.

Рядом находится другой памятник великокняжеской эпохи—*Борисоглебский собор*, построенный в 1120—1123 г.

Это, несомненно, был чрезвычайно изящный, небольшой однокупольный храм.

После многочисленных перестроек, совершенно испортивших его, он представляет продолговатое здание в виде дома.

Это сооружение имеет важное значение в истории русской архитектуры, так как оно является протооригиналом Владимиро-Суздальских церквей XII ст.

Этими двумя сооружениями исчерпываются памятники „детинца“ древнейшего Чернигова.

Отсюда направимся к центру всего города, старому базару, проходя по территории давнего „града окольного“. По

дороге уже ничто не напоминает старины, всюду поздние, недавние постройки. И даже импозантная Пятницкая церковь, что на базаре, приютившаяся на окраине „града окольного“, ничем не выдает своего древнего происхождения. Из-за неоднократных перестроек она не сохранила характерных для великокняжеского времени архитектурных особенностей, а. наоборот, имеет вид барочной постройки конца XVII столетия.

За Пятницкой церковью попадаем в обстановку замершого захолустного городка. Потянувшаяся от Пятницкой церкви „улица Урицкого“ пересекает ряд маленьких с советскими названиями улиц. Только щедро рассыпанные всюду следы советизации и украинизации подсказывают нам, что пульс этого захолустья бьется в унисон с пульсом всего Чернигова. Правда, в этой Черниговской провинции попадаются следы и старой уходящей жизни, в виде карточек и дощечек на дверях с режущими современный глаз „ѣ“ и „ъ“.

Здесь-же невдалеке, в усадьбе виднеющегося справа большого здания Агрономического техникума, местонахождение знаменитой Черной могилы.

Дойдя до улицы Селянской, зайдем в прекрасный *Черниговский музей*. Это уже детище Революции; это новая страница, вплетенная советской действительностью в летопись Чернигова. Только Революция могла отдать под музей одно из лучших зданий города и только благодаря ей оказалось возможным в 1925 г. об'единить воедино самые разнообразные и разрозненные музейные собрания.

Два этажа с полуподвалом, в котором установлена прекрасная библиотека с тремя десятками тысяч томов,— заполнены самыми разнообразными музейными предметами. Гордость Черниговского музея, однако, Шевченковский отдел,—единственное по полноте собрание предметов, имеющих отношение к Тарасу Шевченко. Здесь его рукописи и картины, принадлежавшие ему предметы и его портреты, редкие издания его произведений и книги о нем и т. д., и т. д. Собрание исключительное по важности для изучения Шевченко.

Драгоценнейшим украшением музея является прекрасная, упомянутая выше фреска Феклы, памятник украинского искусства XI в.; великолепно собрание старинного украинского портрета, недурна коллекция старинного фарфора, в том числе и местных заводов Миклашевского. Особое внимание посетителей привлекают две витрины

с мумиями из Седневских склепов. Благодаря вполне сохранившемуся одеянию, мумии представляют выдающийся интерес и важность при изучении украинской одежды XVIII ст. Если мы вспомним об интересном археологическом отделе, церковных древностях (иконы, резьба, металлические изделия), собраниях гравюр, картин, казацких древностей. старинных ксилографических досках и т. д., и т. д., то этим сухим перечнем далеко не исчерпаем того богатого содержания, какое заключает в себе Черниговский музей.

Только счастливое об'единение безбрежных возможностей Революции с безграничным энтузиазмом здешних музейных работников могло создать в далеком от больших и бурных центров современной государственной жизни Чернигове этот удивительный Черниговский музей.

Для обозрения музей открыт по воскресеньям с 11 до 17 час., вторникам с 15 до 18 час. и пятницам с 11 до 15 час., с оплатой для учеников 5 к., членов профсоюзов и комсостава 10 копеек, остальным 15 коп.; для красноармейцев и крестьян бесплатно.

Из музея направимся по улице Шевченко мимо Окрисполкома к *Елецкому* монастырю, находящемуся в юго-западном углу города. Храм успения главная достопримечательность монастыря. Он тоже памятник XII столетия. Первоначально храм был однокупольный, в византийском стиле. В XVII ст. были надстроены купола, которыми церкви сообщен характер украинского барочного сооружения.

В этом же районе, в одной версте от города, возле Троицкого монастыря, находится *Ильинская церковь* — памятник той же великокняжеской эпохи.

Основанная в XI ст. она представляла собой маленькое однокупольное сооружение; нынешний его барочный вид с тремя верхами,—результат весьма запутанных реставраций. Это чрезвычайно интересный тип храма-часовни с одной апсидой и одним кораблем в соединении с куполом.

Он расположен в чрезвычайно красивой местности, на, так-называемых, Болдиных горах. У церкви сохранились основанные удалившимся из Киева Антонием Печерским пещеры, подобные Киевским.

Церковь Илии вне ограды *Троицкого* монастыря. Разрушенный татарами, этот монастырь стоял в запустении до 1649 г., когда был возобновлен Черниговским полков-

ником Пободайлом. Новый Троицкий храм построен на средства Мазепы в 1679 г. при Лазаре Барановиче.

В этом же монастыре находилась знаменитая Черниговская типография, основанием для которой послужила перенесенная Барановичем сюда типография Новгород-Северская.

Здесь же, на Троицкой горе, могилы известного Кирилло-Мефодиевского братчика Панаса Марковича, писателя Михайла Коцюбинського, „байкаря" Леонида Глибова, революционера Андрея Заливчого, погибшего в декабре 1918 г. во время восстания против гетмана.

Этим мы и закончим обозрение города. В Чернигове имеется еще интересные сооружения более позднего времени, в роде, напр., так-называемого, дома Мазепы, нач. XVIII ст., дома Полуботка, где теперь Партшкола и ряда интересных ампирных построек разбросанных по сердцу Потерритории „града окольного".

МАРШРУТ ЧЕРНИГОВ—НОВГОРОД-СЕВЕРСК

Среди дня, обычно в присутствии многочисленной публики, так любящей здесь встречать и провожать пароходы среди шума, возгласов и напутствий, в сопровождении целой флотилии разнообразнейших лодок, — пускается по понедельником средам и пятницам в плавание небольшой пароход Госпароходства вверх, по Десне к самому десенья Новгород-Северску.

Отплываем; проходим новое устье Стрижня, некогда игравшего немаловажную роль в обороноспособности Черниговского „детинца", любуемся уносящими в седую старину спокойными верхами собора Спаса и нелишенной изящества отдаленной колокольней Троицкого монастыря.

В первое время пароход снует по извилинам реки, которая как-будто стремится охватить город. Однако, мы заметно удаляемся от Чернигова. Силуэты храмов, этих мавзолеев древней художественной жизни города, постепенно тускнеют, окутываются мглой, будя в последний раз свежие воспоминания о прекрасной и красочной Черниговской старине.

Еще поворот, и совсем скрывается от нас эта „Украинская Равенна", со столь значительными памятниками староукраинского искусства.

Кругом ландшафт, так знакомый нам по предыдущему маршруту. Только река стала чаще подходить то одним, то другим своим берегом к материковому краю луговой равнины

У устья Снови, в 25 километрах от Чернигова первая остановка парохода у села *Брусилова*.

Здесь, в углу, образуемом слиянием Снови с Десной, приютилось старинное городище, немой свидетель струившейся здесь жизни.

Следующий причал у с. *Боромыки*, старинного поселения, расположившегося на правом берегу, невдалеке от с. Локнистого.

Километрах в 10 отсюда к северу находится на старой дороге из Чернигова в Новгород-Северск городок *Березна*, расположившийся в низменной ровной местности при ручье Березке.

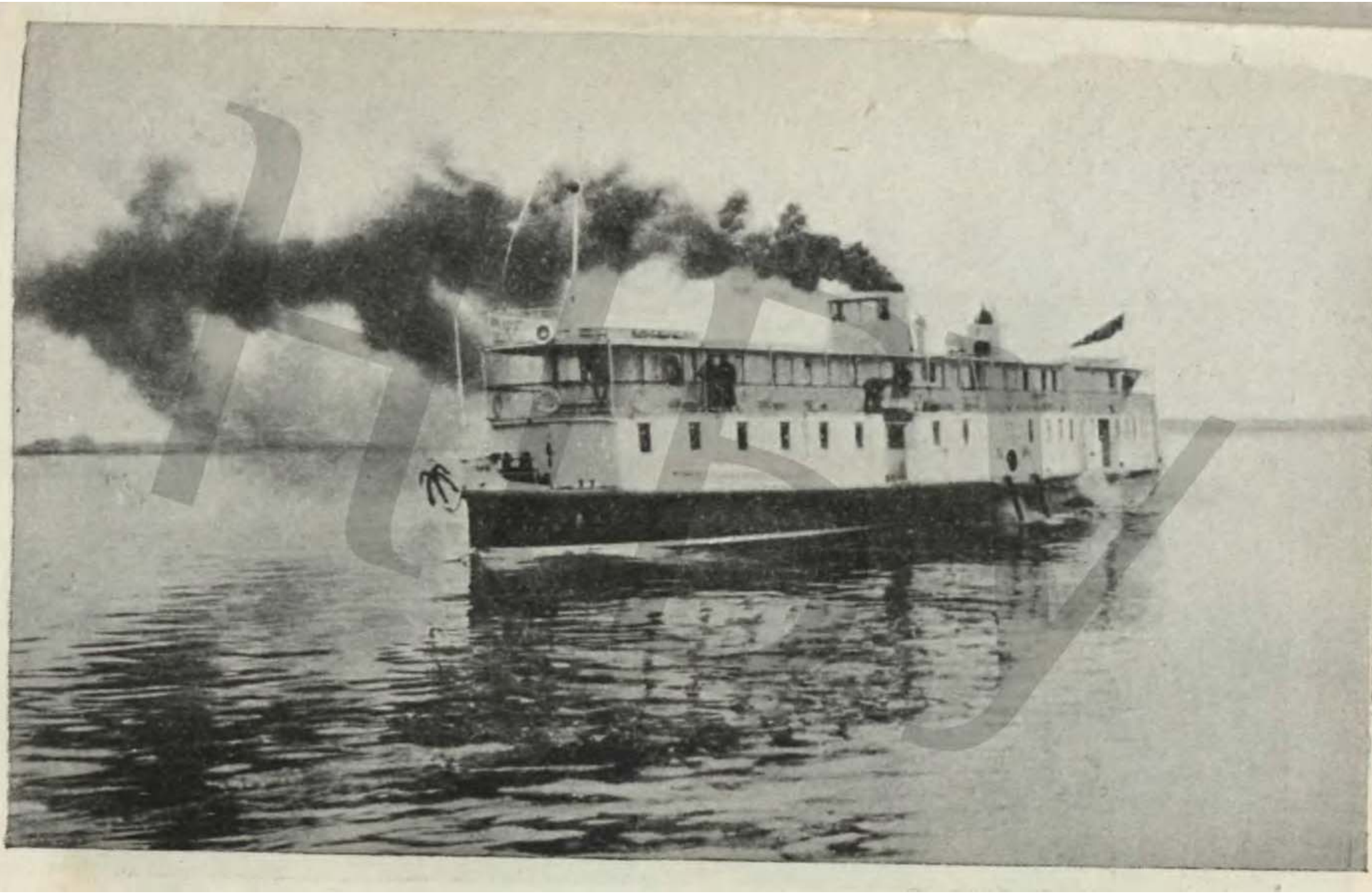
Поселение это старое, княжеской поры; под именем Березого упоминается летописью под 1152 г., в связи с борьбой Юрия Долгорукого за Чернигов. В половине XVII ст. он, однако, стал называться Райгородком. Потоцкий устроил в нем крепость, не оставившую следов. Во время наместничества Березна был уездным городом.

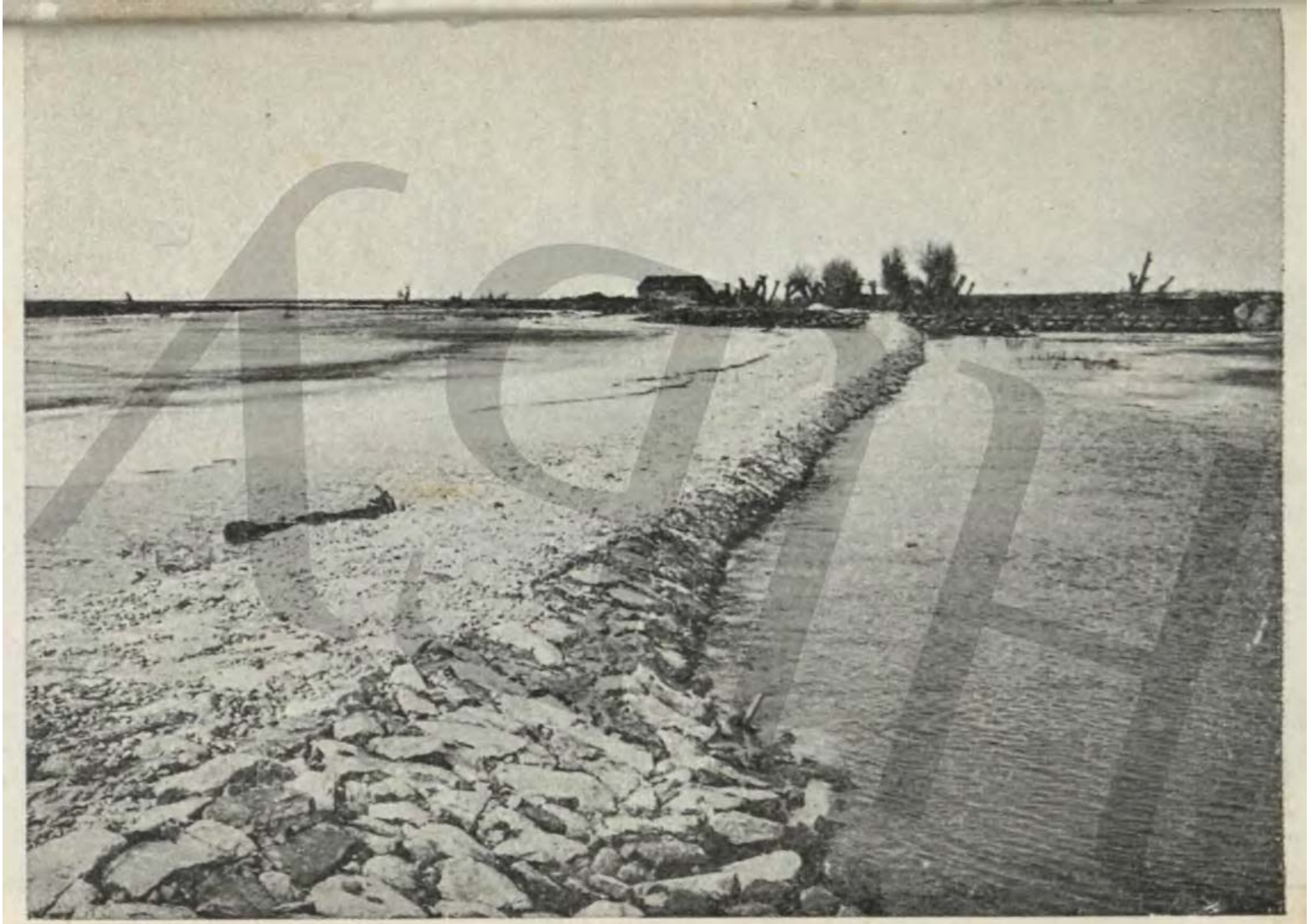
Пройдя *Горицу*, *Авдеевку*, *Ковчин*, подходим к Салтыковой Девице, где обязательна пароходная остановка.

Салтыкова Девица лежит на левом берегу Десны, в ровной местности на старой дороге из Чернигова в Нежин. Свое название, полагают, она получила от Салтыка, Черниговского чашника (1625 г.). Салтык сюда перевел жителей из поселения, находившегося верстах в трех к западу, при р. Убеди, где и по сие время видны следы земляных укреплений.

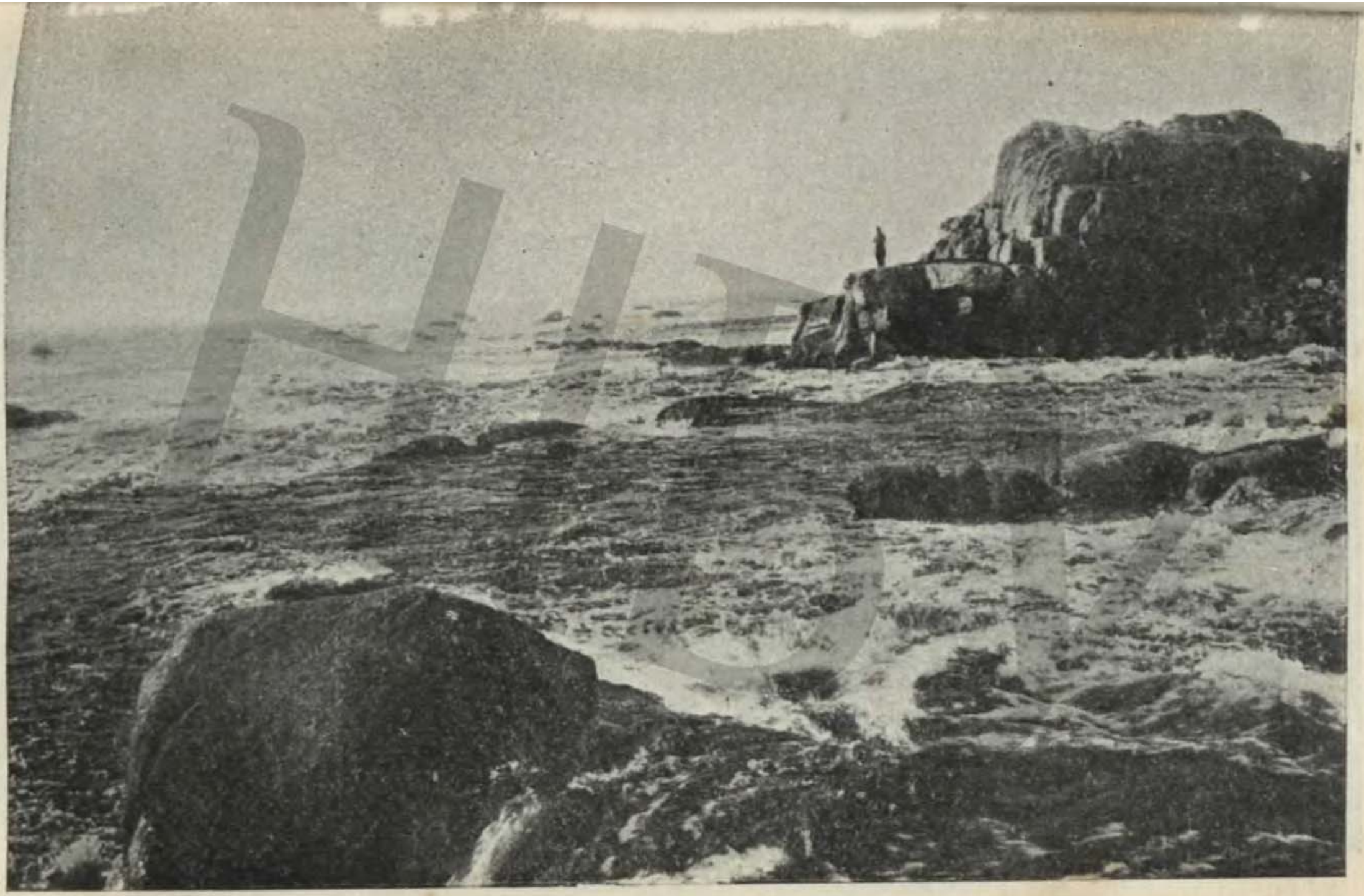
С этим местечком связан один полный драматизма эпизод из польско-украинских войн. В начале 1664 г. польский король Ян-Казимир осадил Салтыкову Девицу. Жители ее упорно оборонялись, несмотря на ожесточенную бомбардировку и атаки. Несколько дней длилась осада, при чем пало не мало и польских солдат. Когда местечко все же было взято, жители заперлись в замке, но видя невозможность держаться дальше, просили помилования. Поляки, однако, не щадя ни женщин, ни детей, вырезали около десяти тысяч человек жителей.

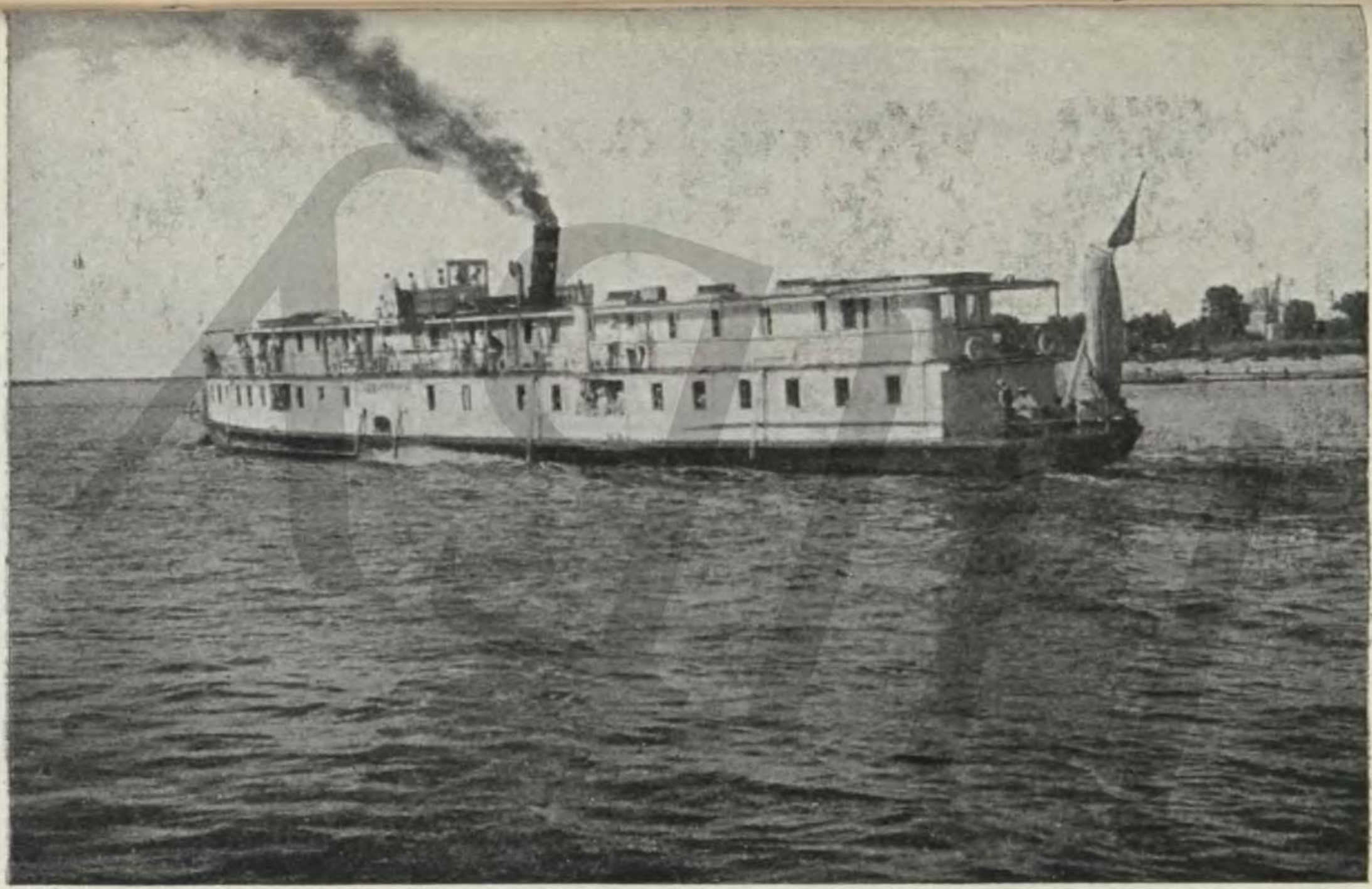
Главным защитником местечка был Девицкий сотник Трокач, погибший в окопах после тяжелой раны в горло.





Запруда на Десне у Десенки.





Пассажирский пароход „Чичерин“ после ремонта.

За Салтыковой Девицей, выбравшись из Черниговского округа, пароход проходит *Кладьковку* и *Ушню* с остановками и устье реки Мены, у которой находится большое людное село **Мена**. Это, так-называемая, „табачная столица" (главным образом, махорки).

Поселение древнее, дотатарское, и в старину значительное; под 1408 г. даже упоминается „князь менский".

Во время польского владычества Мена, вместе с Носовкой и Кобыжчей принадлежала Адаму Киселю, бывшему до киевского воеводства подкоморием черниговским, о котором надпись на его портрете говорит, что „Адам з Брусилова Кисель Святольд в словесах бе сладок, Украине приятен". В это время она была городом и имела своих войтов и бургомистров. Во времена гетманщины Мена стала сотенным городом; при Разумовском—уездным.

В 133 километрах от Чернигова по Десне находится *Макошинская* пароходная пристань, у села **Макошин**, расположившегося на правом берегу Десны.

В старинных грамотах встречается упоминание о Макошинском „великом городище", что указывает на существование здесь некогда большого поселения.

Название села выводят от имени языческого божества Макошь.

Относительно этого божества известий сохранилось мало. Оно упоминается в древних литературных памятниках на ряду с Перуном, Хорсом, Сварожичем, Рожаницей, Вилами. Одно из поучений XIV в. говорит: „Кто суть идоле... Се первый идол Рожанице... А се второе Вилам и Мокоше; и да ище ся не на яве молять да отаи призываюче идоломольце бабы". Последнее указывает, что его чтили особенно женщины.

Постепенно приближаемся к устью наибольшего Деснянского притока **Сейма**, вблизи которого расположилось село *Великое Устье*.

Вверх по Сейму, километрах в 10, находится местечко *Новые Млыны* — казацкое поселение. При гетманщине оно было сотенным городом Нежинского полка. В 1663 г. во время Нежинской рады, созванной для избрания гетмана, Млыны были опорным пунктом и сборищем приверженцев Брюховецкого. Но уже в следующем 1664 г. они сдаются без боя Яну-Казимиру, который и остановился здесь лагерем. Возмущенный Брюховецкий потом жестоко отомстил ново-млыновцам за эту измену.

В расстоянии 8 километров от устья Сейма в Десну впадает справа другой значительный ее приток—*Убедь*. В пяти километрах по ней вверх находится старинный городок **Сосница**; как крепость он упоминается в летописи под 1234 г. Но в XVII веке Сосница называется уже „селом Черниговским".

При гетманщине она была сотенным городом.

В 1676 г. гетман Петр Дорошенко получил ее с тем, чтобы „быть со всеми родственниками в Соснице", где у него находилось „много имения", но вскоре переселился в Вятку на воеводство и сюда больше не возвращался.

На Сосницу долгое время претендовала и Польша, отказавшаяся от нее окончательно лишь в 1680 году. С 1802 г. Сосница становится уездным городом Черниговской губернии; после районирования (в 1925 г.)—она районный центр Конотопского округа.

Выше впадения Сейма и Убеди Десна изменяется. Она становится меньше, долина ее уже, правый берег с кручами становится нашим постоянным спутником; левый попрежнему луговой. Чувствуется, что впереди еще более резкие изменения.

Под'езжаем к **Коропу.** Некоторые исследователи хотят в нем видеть древний „Хоробр".

Первое документальное известие о Коропе, однако, относится к 1638 г., когда он впервые упоминается в универсале гетмана Остраницы и называется „поветовым городом".

В смутное время город неоднократно подвергался опустошениям боровшихся в этом крае русских, поляков и татар.

В 1659 г. Короп выжжен и разграблен Трубецким во время похода против Выговского.

В 1718 г. он был пожалован гетману Скоропадскому, впоследствии перешел к Меньшикову, после падения которого был взят в казну.

С Коропом связаны воспоминания о пребывании в нем во времена гетманщины украинской артиллерии с ее генеральной квартирой. Он „определен был зимовой квартирой лошадям и служителям артиллерии войсковой генеральной, для снаряжения фурманов и прочих артиллерийских припасов".

Небольшой пароходик бодро подвигается вверх, к конечной своей цели. Мы постепенно приближаемся к бывшей столице Северской Украины, к старому Новгород-Северску. Все время едем под высоким правым берегом Десны, на котором живописно раскинулись белые украинские хатки сел и хуторов.

До Новгород-Северска все же еще добрых сто километров.

Проходим *Оболонье* с пароходной остановкой. Идут хотя и живописные, но однообразные деснянские ландшафты, и мы пока воспользуемся этим для того, чтобы осмотреться в этом былом „царстве Разумовского".

Местность однообразная, богатая все еще сенокосами; местами поросла лесом. Только с глуховской стороны врезаются в нее небольшие гористые гряды, да северо-западный угол, очерченный побережьем Десны, имеет слегка гористый характер; попадается довольно много оврагов.

На полях неизменно виднеются рожь, овес, гречиха.

Мы прорезаем б. Кролевечщину, далеко известную своими ткацкими кустарными изделиями, особенно же знаменитыми кролевецкими рушниками.

Давший имя краю город **Кролевец**, в настоящее время районный центр Конотопского округа; это тихий, захолустный и скучный городок. Значительно интереснее по воспоминаниям соседний **Батурин**, расположенный на левом берегу р. Сейма, в 27 километрах от его устья. При гетманах это была их блестящая столица.

В том месте, где левый берег нижнего Сейма достигает наибольшей высоты и расположился Батурин. Здесь было, повидимому, старое, дотатарское поселение, но оно бесследно исчезло, и основание настоящего города относится к 1575 г., когда польским королем Стефаном Баторием было выбрано для постройки задуманного им нового города место, где находится нынешний Батурин, названный по его имени.

Занявшись украинскими делами, король решил создать новую гетманскую столицу вдали от крупных и бурных украинских городских центров. Кроме того, здесь было недалеко и от московской границы, у которой эта казацкая столица могла стать надежным оплотом против все усиливавшейся Москвы.

Для заселения города вызывались охотники, которым, между прочим, выдавалась премия в виде кожуха и червонца.

Хотя Баторий и строил свой город с тем, чтобы он стал гетманской столицей, но его планы осуществились лишь через сто лет; из-за постоянных войн гетман редко наезжал сюда, и город медленно заселялся, еще медленнее застраивался. До половины XVII ст., кроме крепости, он ничем не отличался от других маленьких украинских городков. Только с 1669 г., когда рассчитывавший на московскую поддержку гетман Многогрешный избрал его своей постоянной резиденцией, Батурин быстро начинает подыматься.

Сохранилось интересное описание Батурина, принадлежащее одному москвичу-путешественнику, от 1701 г. „Генваря в 22 д. придохом в Батурин град и у градских ворот караулы, московские стрельцы на карауле стоят... А гетмана в то время не случилось дома. Господин дома, где мы стояли, зело нам честь воздал, обед хороший устроил. Град Батурин на реке на Семи, на левой стороне, на горе, красовит, город земляной. Строенье в нем по площе Глухова и светлицы гетманские—ряд делу. И город не добре крепок, да еще столица гетманская".

Отсюда Мазепа в 1708 г. выступал на соединение со шведами против Петра I, который, узнав об измене гетмана, послал Меньшикова с сильным отрядом „достать" Батурин. Город, действительно, был взят, разграблен и разрушен. В руки Меньшикова попали огромные запасы продовольствия для Шведской армии. Сожжен был и гетманский дворец. Позднее Батурин был подарен тому же Меньшикову, с падением которого попал в казну.

С 1750 г. Батурин становится резиденцией последнего украинского гетмана Кирилла Разумовского. Гетман любил нарядность, пышность. Он энергично восстанавливает город, обстраивает и украшает свою столицу. Им же был выстроен для себя прекрасный дворец, окруженный парком, садами. Живя здесь, гетман Разумовский создал вокруг себя обстановку, напоминавшую небольшой царский двор.

В настоящее время—это тихое, захолустное местечко, в котором уже ничто не напоминает о его былом великолепии. И только развалины несчастливого гетманского дворца на „Тепловке" громко говорят о его былом величии. Перед империалистической войной потомок гетмана австрийский граф пожертвовал на восстановление дворца несколько десятков тысяч рублей, на которые „обществом защиты и сохранения в России памятников

искусства и старины" дворец был реставрирован. Однако, недавно он сильно пострадал от пожара, и в настоящее время представляется почти в прежнем жалком, заброшенном виде.

В Батурине находится гробница последнего гетмана Кирилла Разумовского.

В 15 километрах от мещанского Коропа и на противоположном берегу реки раскинулось село **Вишеньки** у пароходной остановки.

На высоком берегу, среди зелени садов столпились рубленные крестьянские хатки в большинстве крытые соломой. Если пройти узкой улицей Вишенек, неожиданно перед вами вырастает знаменитый дворец гр. Румянцева-Задунайского. Почти полтораста лет тому назад поднялся над Десной своими могучими стенами этот дворец среди боязливо прижавшихся к нему со всех сторон крестьянских изб.

В 1809 г. сын фельдмаршала сначала было продавал дворец Судиенко, а потом разрушил главный корпус дворца. В таком виде дворец сохранился и по настоящее время, удивляя своим смелым соединением различных архитектурных форм. Смесь стилей, впрочем, производит впечатление чего-то несерьезного. Внутри комнаты самых разнообразных очертаний: четырехугольные, круглые, овальные, полуовальные; лепка в стиле Людовика XVI.

В двухсветовой „Екатерининской" зале еще до последнего времени сохранялся чудесный камин XVIII в.; уцелели на стенах остатки амуров.

Дворец, возможно, строил архитектор Котляревский по проекту Гваренги, знаменитого архитектора времен Екатерины II. Однако, на нем весьма отразился и вкус самовластного Румянцева. Дворец представляется ценнейшим памятником гражданской архитектуры на Северщине.

В настоящее время дворец отремонтирован местным сельсоветом под школу, при поддержке Конотопского Окрисполкома, ассигновавшего на это 4000 рублей.

С дворцом связаны воспоминания о путешествии Екатерины II по Десне, останавливавшейся во дворце.

Минуя ничем неинтересное с. *Разлеты* и пристань *Редичево*, подходим к **Мезени**, находящейся на правом высоком берегу Десны.

В селе Мезени, теперь Глуховского округа, по близости от Десны, на склоне глубокой балки, которая

когда-то была руслом ручья, прорезавшего высокий правый берег реки, в 1907 году были найдены в усадьбе Сысоя Кошеля кости мамонта, около которых попадались кремневые обломки.

Предварительная разведка, давшая ясную картину стоянки, с массой костей животных, кремневых осколков, углей и других остатков пребывания первобытного человека, залегавших среди лессовых пластов, убедила прибывшего на место находки антрополога Ф. Волкова в том, что он имеет дело с палеолитической стоянкой.

По характеру найденных вещей Волков определил эту стоянку, относящейся к мадленской поре (по классификации знаменитого французского археолога Мортилье).

Напомним, что древнейшая пора человеческой культуры—*палеолит*, по схеме Мортилье, делится на несколько эпох:

Шельская—доледникового периода, с теплым климатом и тропическою растительностью; человек еще не знает даже пещеры, не имеет никаких специальных инструментов.

Мустье - время распространения ледников по Европе; времена мамонта, начало выделывания кремневых орудий.

Солютре—ледники уходят; времена северного оленя; кремневые орудия уже носят следы тонкой обработки.

Мадленская — наступает по совершенном освобождении от ледников; северная фауна, мамонт исчез; широко распространены орнаментированные изделия из кости и рога.

Эпоха конца палеолита—современная фауна; изделия из кости, мелкие орудия из кремня правильных форм.

При дальнейших исследованиях эта стоянка начала давать чрезвычайно интересные изделия из рога и кости с орнаментацией. И в первую очередь знаменитый, удивительный браслет, тонко вырезанный из мамонтового клыка, прекрасно орнаментированный геометрическим (меандровым) орнаментом. Подобной орнаментировки до сих пор не найдено ни на одной из палеолитических находок всей Европы, характеризующихся изобразительными мотивами. Прекрасная научная подготовка проф. Волкова, ученика французской антропологической школы, способствовала тому, что его раскопки дали наилучшие научные результаты, полностью тотчас вошедшие в оборот европейской науки. Демонстрирование им добытых раскопками предметов на юбилейном собрании Антропологиче-

ского общества в Париже в 1909 г. и на ближайшем конгрессе археологов в Женеве в 1912 г. произвело среди европейских ученых настоящую сенсацию.

Различные неблагоприятные обстоятельства: хроническое отсутствие средств на раскопки, начавшаяся в в 1914 г. империалистическая война, наконец, смерть проф. Волкова и др. не позволили довести обследование до надлежащей полноты. Мезенская стоянка, уже давшая науке материалы мирового интереса, несомненно, таит в себе еще многочисленные, бесценные сокровища, ожидающие своего исследователя.

Предметы Мезенской стоянки имеют важнейшее значение в истории мирового искусства и техники.

Мезенская стоянка, благодаря нетронутости всей окружающей ее обстановки, является драгоценнейшим памятником человеческой культуры, представляющим исключительно благоприятные условия для изучения палеолита. В этом отношении она неизмеримо важнее Кирилловской стоянки и других.

Это наш украинский драгоценнейший клад, быть-может, самый важный из всего, что имеет украинская археология.

Вот почему, если каждый образованный француз в настоящее время знает о Мезени, то не стыдно ли было бы нам, если бы мы, всматриваясь в этот высокий берег Десны, не запомнили бы всех его очертаний в том месте, где обитал древнейший на Украине человек...

Но, если Мезень уносит нас в глубочайшую старину, то лежащая выше ее **Дегтяревка** будит в нас воспоминания об исторических событиях сравнительно недавнего прошлого. Здесь была главная квартира Карла XII после соединения его с казаками Ивана Мазепы.

Правее Дегтяревки, на левом берегу Десны расположилась **Пироговка** с обширной лесной пристанью,—где в последний раз бились украинские казаки с поляками. Здесь после разгрома украинскими казаками и московскими войсками поляков, Ян-Казимир в 1664 г., потеряв все свои пушки, войсковые припасы и весь обоз, переходил Десну по льду. Поляки при этом так удирали, что одни „в обоз свій заледво ухопилися, а другіи и в обоз не потрафили".

Все это—места с громким историческим прошлым.

В 20 километрах в сторону от Пироговки находится при речке Шостке знаменитый *Шостенский пороховой завод*, основанный еще в 1738 г.

Пироговская пристань последняя остановка перед Новгород-Северском. Необходимо заблаговременно уложить свои вещи и совершенно приготовиться к оставлению парохода, чтобы иметь время полюбоваться открывающейся вдали прекрасной панорамой **Новгород-Северска**

Город расположен на правом высоком берегу Десны и издали чрезвычайно напоминает Киев как высокими горами, так и величественными храмами, зеленью своих садов и парков.

Новгород-Северск—один из старейших городов Северщины (упомин. в XI ст.) Его-то и воспел автор „Слова о полку Игореве". Из-за Новгород-Северска шла упорная борьба сначала между Ольговичами, Мономаховичами, Давыдовичами,—впоследствии между Польшей и Москвой.

Видел Новгород-Северск и татар в 1239 году, был он в руках Литвы, выдерживал осаду Лже-Димитрия I, опустошали его неоднократно и Крымцы. В 1664 году его громил из пушек Ян-Казимир, но города взять не смог.

В XVII столетии, когда со всей левобережной Украиной Новгород-Северск перешел под московский протекторат, он стал сотенным городом Стародубского полка. Здесь же собиралась последняя казацкая „рада", закрепившая навсегда подданство левобережной Украины Москве и избравшая гетманом Демьяна Многогрешного.

В 1680 г. он совершенно выгорел, но Мазепа его отстроил и обратил в сильную крепость. В последний раз прогремело имя Новгород-Северска во время Шведской войны.

Памятниками минувшего остались величественный собор и монастырь, в котором, между прочим, находится могила сына последнего гетмана Разумовского. На главной улице обращает на себя внимание „мурована брама", построенная к приезду Екатерины II.

Если мы вспомним еще о здании бывшей народной аудитории, керамической школе (б. дом Судиенко) и о крошечном бюсте Пушкина—ничтожном памятнике великому русскому поэту, почему-то очутившемся в Новгород-Северске, то этим исчерпаем все достопримечательности городка, для обозрения которого достаточно 4-5 часов.

Уже как только с пристани вы подымаетесь по крутой уличке в город, вся иллюзия от виденной вами издали панорамы исчезает. Перед вами самый обыден-

ный, бедный провинциальный городок, с немощеными улицами, маленькими домишками. Городок убогий, без фабрик, заводов. Ничтожной его торговли не оживила и железная дорога. Несмотря на повсеместный революционный под'ем, здесь на всем лежит печать патриархальности.

Вдали от города проходили и все события бурной эпохи гражданской войны, и только появление здесь 11/XII 1918 г. „таращанцев" и „богунцев", отбивших у гетманских властей город, явилось одиноким событием, отметившим участие Новгород-Северска в вооруженной борьбе за Советы.

Однако, нельзя не вспомнить, что в истории нашей культуры Новгород-Северск сыграл немалую роль. Вспомним просветительную работу в XVII ст. его знаменитой типографии, основанной Лазарем Барановичем в 1663 г.

Не забудем, что из Новгород-Северской гимназии вышли: Михаил Максимович, знаменитый украинский ученый и первый ректор Киевского Университета, Панько Кулиш, известный украинский писатель, автор „Чорной Рады"--романа-хроники, сборника „Досвитки" и многих других, переводчик на украинский язык Шекспира; Михаил Чалый—биограф Тараса Шевченко, знаменитый педагог Ушинский и др. С этой же гимназией связаны имена Тимковского, Метлинского и Лоначевского, состоявших преподавателями в ней, а также А. Марковича, который в молодости, работая в акцизе, управлял ученическим хором.

При всей своей скромности городок чрезвычайно богат воспоминаниями, которые будят в нас и его окрестности.

На высоком правом берегу Десны, при впадении в нее Криничного ручья, находится Новгород-Северское городище, молчаливый памятник седой старины; это место теперь называется замком,—оно в заручайной части современного города, и замком называется потому, что в польскую эпоху здесь был замок. *„Ярославова криниця"*, *„Игорево сельцо"* и т. п. урочища, какие будят у нас воспоминания!..

От всего города веет какой-то грустью и захолустной тишиной, и так хочется поскорее забраться на уютный пароходик Госпароходства, чтобы снова налюбоваться издали совершенно непохожей на пыльные улицы и

ничтожные домишки прекрасной, величественной панорамой, некогда славного города.

МАРШРУТ НОВГОРОД-СЕВЕРСК—БРЯНСК

Три раза в неделю из Новгород-Северска отправляются вверх по Десне маленькие пароходики Госпароходства. С высокого деснянского берега они кажутся еще меньше, а благодаря своей торопливости, чрезвычайно напоминают водяных жуков-плавунцов.

Сбежав на пароходик, вы, под первым впечатлением тесноты, усиленно разыскиваете себе свободный уголок. После двух'этажных пароходов, вам на этих крошках кажется особенно тесно. Однако, вы скоро осваиваетесь с новой обстановкой и раньше, чем пароходик отплывает, вы уже успели прилично устроиться. Не упускайте поэтому прекрасного случая налюбоваться дивной панорамой Новгород-Северска с его восточной стороны.

Пока вы заняты Новгород-Северском, бодрость бегущего пароходика незаметно передается к вам. Вы чувствуете прилив энергии, ощущаете какую-то особую свежесть, и под частое тиканье пароходной машины, вы совершенно забываете о комфорте киевских пароходов.

К юго-востоку от города, на крутой горе, омываемой Десной, стоят покинутые здания бывшего *Новгород-Северского монастыря*, основанного, всего вероятнее, в XII ст. Они с чрезвычайно богатым прошлым. Так с ними связывается многогранная деятельность известного украинского деятеля XVII ст. Лазаря Барановича. Отсюда растекалась по всей Украине его просветительная работа, успешностью своей так много обязанная знаменитой монастырской типографии. Еще ранее, поляками был основан здесь коллегиум, ставший рассадником латинопольского просвещения. Тут же в смутную эпоху некоторое время пользовался гостеприимством Гришка Отрепьев. А в самом конце XVII ст. они видели среди своих заботливых начальников Димитрия Туптало, который за высокими (7 метр.) каменными стенами здесь предавался своим литературным трудам.

Вспомним также, что на монастырском кладбище нашел себе последний приют прах гр. Алексея Кирилловича Разумовского, этого удивительного пастуха лемешского общественного стада.

Монастырь в настоящее время об'является заповедником.

Возле монастыря Десна делает поворот к юго-востоку, приближаясь к подошве береговой возвышенности, по склонам которой видны главные местные обнажения.

В 23 километрах от Новгород-Северска вверх по Десне, на ее левом берегу лежит село **Роговка**. Немного выше ее, береговая возвышенность поднимается до 30 метров, в виде живописных меловых утесов, среди которых прорываются к Десне многочисленные глубокие овраги с крутыми обнаженными склонами. В этих оврагах весьма удобно наблюдать правильный набор всех геологических напластований местности, состоящих из суглинков, песков, бурых глин, мергелей и мела с фосфоритами.

Пятью километрами выше на левом берегу село *Пушкари*, за которыми в 8 километрах большое село *Очкино*; оба с пароходными остановками.

Дальнейшая пароходная остановка у с. *Камень*, от которого в 5 километрах находится хутор *Напрасновка*, родина известного общественного деятеля А. П. Заблоцкого-Десятовского.

Пройдя *Камень*, мы постепенно приближаемся к границам УССР. Следующая остановка парохода у с. *Сагутьева*—уже в пределах РСФСР.

На 127 километре от Новгород-Северска—город **Трубчевск**. Впервые он встречается в истории, как особый удел Новгород-Северского княжества, в XII ст. Затем, о нем ничего не слышно до 1379 года, когда он упоминается уже как литовский город. В смутное время Трубчевск активно выступает на стороне самозванцев. Во время войн за Украину Трубчевск был сильно укреплен и являлся операционной базой Московских войск. В Трубчевске замечателен по архитектуре собор XV в.

За Трубчевском идет целый ряд мелких, малопримечательных пунктов; в дальнейшем мы отметим только главнейшие из них.

Приблизительно на высоте с. *Воздружного* находится при железнодорожной станции большое село **Красный Рог**, входившее в состав владений гр. Алексея Разумовского и доставшееся одному из его воспитанников—Алексею Перовскому, писателю Пушкинской эпохи, известному под псевдонимом Погорельского. Между прочим, последний перевез к себе сестру Анну Алексеевну

Толстую с ее шестинедельным сыном Алексеем Толстым, который здесь рос и воспитывался. Алексей Толстой, впоследствии известный даровитый поэт и драматург, особенно любил Красный Рог, подаренный ему дядей. В кругу его семьи и друзей, особенно братьев Жемчужниковых, в этом уютном уголке, между прочим, в значительной мере создана та коллективная юмористика, которая приобрела широкую популярность, под видом произведений Кузьмы Пруткова.

Свой Красный Рог поэт любил больше родного Петербурга и здесь же он и умер 58 лет от роду, в 1875 г.

Дальнейший значительный пункт по Десне—**Выгоничи**, село Почепского уезда, при станции того же названия Брянско-Гомельской ж. д. Оно расположено на правом берегу Десны и находится в 70 километрах от Трубчевска.

Местность интересна в геологическом отношении; разрез здесь дает полный набор всех напластований меловой системы, начиная с верхних пластов мела с кремнем до выходов фосфоритоносных песков, с массою кругляков фосфорита и разнообразными окаменелостями.

На 281 килом. от Новгород-Северска, на крутом нагорном берегу Десны, находится конечный пункт маршрута **Брянск** — некогда столица Брянского княжества. Его местоположение чрезвычайно живописно, к тому же город прорезан несколькими ручьями овражистого типа.

Прекрасное положение города у Десны, при слиянии ее с Болвой, немало способствовало быстрому развитию и росту города. По Десне от Брянска направляются на юг лесные материалы, чугунное литье, железо, стекло, фаянсовая посуда. Рекою Болвою, в низовьях своих судоходною, Брянск сближается с Мальцевскими и б. Брянскими заводами. В настоящее время это быстро растущий промышленный, торговый и административный центр.

Брянск—старый город. Время основания его неизвестно. Первоначально он назывался „Дебрянском“, что, возможно, указывает на окружавшие его дебри. Первое достоверное известие о Брянске относится к 1146 г. После разгрома татарами Чернигова, черниговские князья переходят на княжение в Брянск, который, благодаря этому, приобретает весьма важное значение.

В 1356 г. Брянск подпадает литовскому владычеству, а в самом начале XVI ст. переходит к Москве.

С Брянском связано воспоминание о сооружении на основанной Петром I Брянской верфи, так-называемой, „Брянской флотилии“, участвовавшей в турецкой кампании 1737 г.

На этом мы и закончим наш обзор Придесенья. Мы видели Десну на протяжении почти тысячи километров. Мы много любовались живописными деснянскими берегами с их взвивающимися ввысь кручами и меловыми утесами, подчас покрытыми темными, полными таинственности, непроходимыми лесами; ласкали наш взор и безбрежные жизнерадостно-яркие придесенские луга.

Наблюдали мы особый этнографический тип деснянка, на челе которого лежит печать глубокой тайны, которую хранит в себе его удивительный край. Видели подесенские хутора, села, города — создания последних поколений, означенные ярким местным колоритом; не мало встречали мы и немых свидетелей давно угасшей жизни, порою глубочайшей старины.

И от всего виденного нами всегда оставалось одинаково жгучее чувство какой-то недоговоренности, неиз'ясненной тайны.

Нужно, однако, побывать „в земле Северян“, чтобы почувствовать это.

И мы не можем не закончить этот наш очерк такими прекрасными словами украинского историка, глубоко и сильно почувствовавшего именно эту особенность старой Северщины: „В то время, когда быстрый бег современной экономической жизни, индустриализации, интенсификации и т. д. рвется в широкие просторы Новой Украины,—исследователь истории украинской жизни, во всякой ее сфере, все с большей энергией должен возвращаться к пережиткам и остаткам этой жизни, оброненным в уголках левобережного и правобережного Полесья. Здесь погребены тайны старой Украины—и зародыши новой“.

IX. НА ЗАПОВЕДНИК Т. Г. ШЕВЧЕНКО.

На пароходе у пристани. У суетливой, полной движения набережной, спокойно дымятся отходящие пароходы. С пристани, где красуется надпись: „Київ—Дніпропетровське", вы торопливо сбегаете по сходням, ведущим в просторные помещения, приятно поражающие вас своею чистотой и уютностью: вы на двух'этажном пароходе Госпароходства, отходящем вниз по Днепру.

Вы непременно постарайтесь забраться возможно выше, чтобы в пути было удобнее любоваться Киевом и осматривать прикиевские берега Днепра, так богатые воспоминаниями о событиях гражданской войны, о борьбе у „вечного города" за власть Советов.

А пока, в ожидании отхода, вы наблюдаете, как мимо вас одна за другой спешат „моторки" с жаждущими солнца, песку и воды киевлянами, как на бесподобном киевском пляже кипит жизнь, с ее массами обнаженных тел, с густо пестрящими красными головными повязками.

Обширный пляж на Трухановом острове является одним из важнейших лечебных факторов Киева; это уголок, с прекрасными возможностями лечения солнцем на берегу большой реки, с массой ультрафиолетовых лучей. Киевляне давно оценили его и летом ежедневно многие тысячи их заполняют пляж, ища здесь спасения от недугов. Советская власть стоит перед задачей упорядочения этой стихийной тяги к пляжу, и намерена придать ей организованные формы, путем устройства специальной курортной поликлиники, имеющей регулировать пользование пляжем.

Тут же по реке, снуют челны дежурных матросов Киевской спасательной станции, всегда готовые притти на помощь неосторожным пловцам, не рассчитавшим своих сил в борьбе с днепровскими струями.

А над полной жизни рекой, на высоком гористом берегу красуется Пролетарский сад — истинная школа пролетарской культуры, уголок эстетического воспитания масс. Только в нем, по вполне доступной цене, пролетарий может послушать чудную симфоническую музыку, прекрасное пение капеллы „Думка", смотреть лучшие оперные постановки.

Сад находится в ведении Окрполитпросвета, прилагающего все старания к тому, чтобы возможно больше абонементов на посещение его попадало в руки рабочих.

Предположено широко использовать Пролетарский сад и для правильного курсового лечения минеральными водами. Здесь больные уже в 7 час. утра смогут получать свою порцию воды, гулять и завтракать, а затем итти на службу; в конце дня им вторично будет выдаваться их порция воды. Таким образом, окажется возможным соединить систематическое лечение со службой.

Мимо Киевских гор. Под могучее эхо гудка пароход отплывает, следуя вдоль набережного шоссе, над которым нависли кручи Пролетарского сада, Мариинского парка, Печерска. Со всеми этими местами связаны многочисленные воспоминания из эпохи гражданской войны, борьбы за утверждение в Киеве Советской власти.

Это здесь, в конце Пролетарского сада, во дворце был подлинный центр политической жизни города с начала Революции. Дворец становится тогда центром и революционного движения: в нем находится Военно-Революционный Комитет и штаб Красной гвардии; здесь же работает Исполком Совета Рабочих и Солдатских Депутатов.

Против дворца, в Мариинском парке, хорошо виднеющемся с парохода, находится братская могила жертв Январского восстания: до 500 гробов павших в борьбе нашли в ней последний приют.

Еще далее—Печерск, с его сердцем Арсеналом, ставшим с самого начала Октябрьской Революции во главе восставших; рядом с ним—Никольские казармы, в которых стоял понтонный батальон, еще далее располагался авиационный парк; все это были беззаветные участники борьбы с Центральной Радой, защитники Советов.

Несколько ниже Печерского плато, на крутом выступе, расположенном против впадения Черторыя в Днепр, виднеется Аскольдова могила, красивый, овеянный легендами, кладбищенский уголок, охотно посещаемый киевлянами.

От Аскольдовой могилы светлой лентой по косогору потянулся Панкратьевский спуск, к **Цепному мосту** во все время борьбы за Киев, в эпоху гражданской войны, неизменно являвшемуся важнейшим пунктом военных событий.

4 февраля 1918 г. по нем впервые прошли в Киев Советские войска армии Муравьева.

По нем не раз еще проходили армии и вступавших в город победителей и оставлявшие Киев побежденные, но все боровшиеся неизменно щадили этот красивый мост.

И только в июне 1920 года он погиб от руки бежавших перед Советскими войсками белополяков.

Поучительна история восстановления его. Вначале были сомнения и споры о том, каким должен быть новый мост и можно ли использовать старые устои, откуда взять материал и, наконец, возможно ли справиться с такой грандиозной задачей.

Красующийся перед нами мост имени Евгении Бош — это Советский ответ на все эти трудности, вопросы и сомненья; это уже не споры, не проекты, а реальная и прекрасная действительность.

Его предшественник — „Николаевский цепной мост" был построен в 1853 г. англичанами. В Англии, в г. Бирмингаме, были изготовлены все металлические части моста, все цепи и мелочи до заклепок включительно.

Все это на 16 кораблях было доставлено в Одессу, а оттуда чумаками на возах было перевезено в Киев. Постройка его продолжалась пять лет. Красивый цепной мост имел, однако, крупный недостаток: слишком низкое возвышение над уровнем воды в Днепре, что при высоком горизонте воды затрудняло движение пароходов.

В феврале 1924 года был окончательно утвержден проект нового моста, исполненный известным профессором Патоном; а через десять месяцев — срок небывало малый для выполнения таких крупных сооружений — новый мост был уже закончен. При этом пришлось преодолевать чрезвычайные затруднения.

Мост представляет поразительное зрелище. Пилоны и цепи придают легкий и эффектный вид всему сооружению.

Все работы по изготовлению моста выполнены тремя киевскими заводами. Сооружен он исключительно усилиями и трудом украинских пролетариев.

Богата воспоминаниями и Никольская Слободка, примыкающая к Цепному мосту на противоположном берегу Днепра. Это здесь попали в засаду, устроенную деникинцами, спешившие к мосту богунцы, в половине декабря 1919 г. На них тогда обрушились части дивизии генерала Шиллинга, силою не менее двух полков.


Бровары
Гоголев
Дарница
КИЕВ
Осокорки
Китаев
Конча Заспа
Вишеньки
Борисполь
Барышевка
Лехновка
Березань
Злодиевка
Триполье
Койлов
Стайки
Обухов
Переяслав
Германовка
Ржищев
Трактомир
Кагарлык
Ходоров
Македоны
Канев
Мироновка
Ольшанная
Богуслав
Таганча
Корсунь
Медвин
Стеблев
Завадовка
Городище
Лисянка
Ольшана
Звенигородка
Цветково
Матусов
Масштаб 1:1250000
Туровка
ПРИЛУКИ
Варва
Сула
Лохвица
Березовая Рудка
Яготин
Харьковцы
Ширятин
Чернухи
Коноховка
Ковалевка
Гребенка
Удай
Волчок
Лазорки
ЛУБНЫ
Яблонев
Ромодан
Драбов
Глемязов
Оржица
Прохоровка
Золотоноша
Хорол
Мошны
Сенкиро
Ирклеев
Чернобай
Оболонь
Вел. Доля
Семеновка
ЧЕРКАССЫ
Малесни
Горбы
Богун
Мозалеевка
Лесни
Белозерье
Смела
Градижск
Трушевцы
Бужин
Ирусы
Райгород
Чигирин
КРЕМЕНЧУГ



Автобус „Фомаг“ выпуска 1927 г. Днепропетровск.

„Ненасытецкий порог".

Но в результате горячего двухчасового боя деникинские войска понесли жестокое поражение: 750 пленных, восемь орудий в запряжке, 16 пулеметов и проч. досталось в награду нашим частям; до 500 убитых и раненых деникинцев осталось на месте.

За мостом Евгении Бош, справа, на горе, виднеется окруженный стенами **Лаврский культурно-исторический заповедник**, обращенный в музейный городок. Цитадель мрака и невежества в царские времена—лаврское монашеское гнездо Советской властью обращено в культурный центр и базу просвещения трудовых масс. В нем помещаются: музей культов, музей книги, музей общественных деятелей, собрание старопечатных книг, архивные фонды, типография Академии Наук и др.; здесь же экскурс-база Окрполитпросвета.

Над заповедником парит красивое здание Лаврской колокольни.

За Лаврским заповедником по горам прихотливо раскинулось предместье Киева—„Зверинец", к которому с юга примыкают железнодорожные пути, выходящие на железнодорожный мост через Днепр; это, между прочим, один из длиннейших мостов во всем Союзе.

Невдалеке от моста, в урочище Теличка виднеется лесная пристань.

Километрах в двух ниже, на противоположном берегу, с. Осокорки. С ним связано воспоминание об одном, весьма важном моменте в борьбе советских войск с деникинцами.

В декабре 1919 г. части 44-й дивизии, громя деникинцев, неудержимо продвигались к Киеву. Были заняты Дарница, Никольская Слободка. Однако, все атаки на мосты оказывались безуспешными: белогвардейские пулеметы прочно удерживали переправы. Между тем, Днепр у Киева еще был свободен от льда; понтонами же наши части не располагали.

Когда оказалось, что в Осокорках, где река расходится на несколько рукавов, Днепр уже стал, богунцы ночью перешли реку, а на рассвете смелым ударом захватили Саперную Слободку и Киев II.

Появление их в Киеве было так неожиданно, что деникинцы совершенно растерялись, и Киев с огромной военной добычей достался Советским войскам.

За Осокорками—Китаево, где еще недавно процветало монастырское хозяйство, являвшееся одной из мате-

риальных баз Печерской лавры. В настоящее время это образцовый Совхоз, с большим будущим впереди.

В нескольких километрах отсюда другой, еще более удивительный образец хозяйственной деятельности Советской власти **Заповедник Конча-Заспа.**

Заповедник общей площадью в 600 гектаров состоит из заливных лугов, заливов, речища старого Днепра, озер и дубовых рощиц. На сравнительно небольшой площади его имеются проточные, тихо и быстро текущие воды, спокойные озера.

В этом интереснейшем уголке ландшафт чрезвычайно разнообразен. За несколько минут вы можете перейти от типичных днепровских видов, с их песчаными косами и лозняком, к северному ландшафту у узкого длинного озера с высокими крутыми моренными берегами, покрытыми стройным сосновым лесом, и тут же в стороне, за пышной лозой, уже красуется великолепная роща из вековых дубов.

Заповедник—это прекрасный нетронутый уголок, драгоценный памятник природы.

Урочище „Конча-Заспа" чрезвычайно благоприятно для размножения рыбы, которая в половодье здесь, на пойменных лугах во множестве метает икру. Как икра, так и мальки, попавши в здешние озера, имеют достаточно питания и под хорошей защитой быстро подрастают.

Вся площадь Заповедника является, таким образом, рыбным рассадником и в этом отношении для Среднего Днепра значение его огромно.

Здесь же, в этом укромном и спокойном уголке, водятся массы птичек.

Царское правительство не принимало почти никаких мер для охраны речной рыбы. Заброшена была и „Конча-Заспа". Результатом такого отношения явилось печальное положение рыбного хозяйства на Днепре: рыбные богатства исчерпаны, и некоторые виды ценных рыб—верезуб, осетер, вывелись совершенно.

Совсем иное отношение к нему Советской власти. Уже 31-го декабря 1921 года Коллегией Наркомзема урочища „Конча-Заспа" об'явлены Государственным рыбным заповедником.

При заповеднике Наркомземом учреждена и рыбная станция, занятая научно-исследовательской работой.

„Конча-Заспа" единственный рыбный заповедник на всем Среднем Днепре. Он находится под непосредствен-

ным наблюдением и охраной Сельско-Хозяйственного Научного Комитета Украины.

Оставляя позади с. *Вишеньки*, с их знаменитыми неолитическими древностями, проходим еще недавно бойкие дачные Плюты, Злодиевку.

Впереди уже виднеются залитые кровью высокие кручи **Триполья.**

1919 год был наиболее тяжелым для Советской власти. Со всех сторон наседали враги: Деникин, Петлюра, Антанта, Юденич. Всю Украину разрывали на части бесчисленные банды Григорьева, Махно, Маруси, Зеленого, Струка.

Под бандитской угрозой оказался и Киев, который собирались занять зеленовцы.

Против них и был брошен двухтысячный красноармейский отряд, в который влилось до 100 комсомольцев.

Отряд успешно продвигался. Пройдя Обухов, с боем занял Триполье; бандиты отступили. Но это был их маневр—отряд попал в засаду. Ночью его окружили несметные орды бандитов. Началась дикая расправа. Озверелые бандиты вырезали на теле знак звезды, живьем топили в колодцах, связанных телефонной проволокой попарно скатывали по стремительным кручам к Днепру и затем полуживых и борющихся с волнами расстреливали с высокого берега.

Триполье утонуло в пролетарской крови. Днепр зловеще обагрился кровью лучших сынов рабочего класса.

Так погиб отряд и в нем комсомольцы: из ста их вернулось шесть.

Только через день у Триполья бронепароходы Днепровской флотилии т. Полупанова, подобрали одиноких, уцелевших участников „Трипольской трагедии".

Село *Койлов.* Через несколько минут после отхода из Триполья вдали, на левом берегу, вырисовывается маленький Койлов.

29-30 июля 1918 года у Ставищ четыре германских дивизии при 60 орудиях вели неравный бой с 5.000 таращанских партизан. Основному ядру окруженных немцами партизан все же удалось прорваться. Так начался эпический поход таращанцев через Киевщину, Полтавщину и Черниговщину к границам Советской России.

2-го августа партизаны подошли к Днепру. Перед ними стояла нелегкая задача быстро переправить две тысячи людей с артиллерией и воинским имуществом через большую реку.

В трех верстах вверх и вниз по реке партизанские заставы задерживали пароходы, которые были привлечены к переправе людей. Орудия и возы переправлялись на связанных вместе лодках; лошадей погнали вплавь.

Через шесть часов трудная переправа была блестяще закончена и только тогда появившиеся аэропланы начали сбрасывать бомбы.

Витачев. Против Койлова, на правом берегу, м. Витачев, некогда важный и сильно фортифицированный город, охранявший удобный брод через Днепр. Во времена первых князей Витачев являлся пунктом, где отправлявшиеся в небезопасный путь торговые суда собирались в большие караваны.

Ниже его виднеются на возвышенной равнине *Стайки.* В старину это тоже укрепленный город, часто упоминаемый, между прочим, в эпоху освободительных казацких войн. Стайки интересны в археологическом отношении; их городища и курганы дали науке ценный материал.

Они же богаты воспоминаниями и о событиях гражданской войны. Здесь 2/VIII 1918 г. преследуемые немцами отряды таращанских партизан захватывали пароходы для переправы на левый берег Днепра.

Здесь же в 1920 г. бешеным огнем Днепровской флотилии была сбита польская батарея. Это также район действий банд Зеленого.

Но, где по ярам еще недавно тикали пулеметы, сверкали огнем бандитские обрезы, сегодня дымятся трубы восстановленных кирпичных заводов, а вверх по Днепру плывут ,тяжелонагруженные продуктами крестьянские „човны".

Мирная созидательная жизнь забила ключом.

Ржищев. Часа через два по выходе из Триполья мы у Ржищева.

Пароходная пристань приютилась у подошвы высокой скалистой горы, имеющей довольно дикий характер. По склонам горы лепятся домишки. Однако самое местечко скрыто за горой, и только частью виднеется из лежащего несколько ниже ущелья.

Ржищев—районный центр Киевского округа с оживленной торговлей и промышленностью.

Трахтомиров. Между пристанями Ходоров и Переяслав, ближе к последнему, в ущельи правобережных гор, словно затерялся древний Трахтомиров.

Жалкое местечко; но оно имеет громкое прошлое. Время его основания теряется в глубокой древности. Документальные сведения о нем восходят к XVI веку: Стефан Баторий подарил его казакам. С этого времени Трахтомиров становится казацким городом. Здесь гремел Запорожский монастырь, а при нем „шпиталь“ для больных и престарелых запорожцев.

С давних пор Трахтомиров известен по выработке жерновых камней, выламываемых из окрестных песчаниковых гор; трахтомировские жернова высокого качества.

Из Трахтомировских каменоломень камень идет так же на регуляционные работы Управления водных путей.

Каменистый характер местности отразился и на русле Днепра, прорезанном от берега до берега каменной массой, составляющей во время большого спада вод „забору“. Узкий „ход“ требует большой опытности и осторожности со стороны судовой команды.

Начиная от Трахтомирова и до Канева, на протяжении тридцати пяти километров, горы придвинулись к самому Днепру. Правобережные холмы, принимающие характер настоящих тектонических гор, здесь достигают наибольшей высоты. В некоторых местах над ближейшей горной цепью громоздятся одна за другой дальнейшие цепи гор. Это как бы далекие Карпаты.

Большей частью горы спускаются к Днепру уступами, но иногда они прямо обрываются в реку. Местами холмы поросли лесами, окутанными вдали темной дымчатой синевой.

Этот участок считается живописнейшим местом на всем Днепре.

Километрах в трех ниже Трахтомирова, у с. Григоровки виднеется высокая „**Батурина гора**“, представляющая собой крайний выступ Переяславской луки. От нее Днепр круто поворачивает вправо.

Огромные толщи камня, служащие основанием этой конусообразной горы, своими осколками загромождают и дно реки.

Песчаные бока горы обнажены, и из них вываливаются огромные глыбы, скатывающиеся вниз. Батурина гора стоит одиноко, отделенная глубокими оврагами от остального плато; под'ем на гору труден. Гора представляет большой археологический интерес; подле нее часто находили предметы каменного века, языческие погребения, изделия великокняжеской поры; вершина горы увенчана курганом.

С горы открывается чудный вид на далекое Заднепровье.

Почти прямо против нее лежит Переяслав, правее которого, у устья Трубежа, виднеется такая же могила-курган, как и на вершине Батуриной горы; здесь в старину находился важный брод через эту реку.

Против устья Трубежа лежит с. Зарубинцы—древний и людный Заруб—сильная крепость, охранявшая удобный брод через Днепр. Неприступный от реки Заруб, был с запада защищен валом, охватывавшим всю местность вокруг города от одного края излучины до другого.

В Зарубе, между прочим, жил известный староукраинский писатель и философ Климент Смолятич.

Ниже Заруба, среди гор, с площадки парохода видна Жердева долина, где в сентябре 1658 г. происходило избрание в гетманы Украины Юрия Хмельниченко.

Почти против Трахтомирова—*Переяславская пристань*. Город от нее в 8 километрах и соединен с пристанью дамбой, пролегающей через поемные луга.

Переяслав—один из древнейших украинских городов. Его начало теряется в глубине веков и овеяно красивой легендой о том, как Ян Усмошвец победой над печенежским витязем „переял славу".

Летописные сведения о Переяславе идут с 993 года и связаны со строительной деятельностью на берегах Альты и Трубежа.

С Переяславом связано убийство Святополком Окаянным Бориса, погибшего на „Алецком" поле (у р. Альты).

Во время нашествия Батыя Переяслав разделил участь других городов, после чего надолго заглох.

Громко о себе заявил Переяслав в 1628 г., когда запорожцы, под предводительством Тараса Трясило, уничтожили польское войско („Трясилова ночь"). Отсюда же через несколько лет разлилось восстание Остряницы. В 1654 г. в Переяславе состоялась знаменитая „Переяславская рада", после которой Украина пошла под протекторат Москвы.

Славный в прошлом, столица переяславской земли, Переяслав, в настоящее время, небольшой районный центр Киевского округа с 15.000 жителей. В нем даже не сбереглось памятников его давней славы.

Не велика его и промышленность: две мельницы, десятка три крупорушек, кожевень, черепичный завод. Но он славится кустарным производством тулупов, широко известны переяславские „ходы"—возы и неожиданно

обосновавшийся здесь мятный завод, вырабатывающий мятное масло.

Переяславская пристань (у с. Андрушки) ведет довольно значительные погрузки хлеба.

С Днепра Переяслав виден мало; его закрывают густые вершины деревьев Карани и городских предместий.

Канев. Чем ближе к Каневу, тем горы становятся все массивнее, тем смелее подносятся в высь их вершины. И ничтожный Канев занимает такое красивое местоположение, какое выпало на долю весьма немногим городам УССР.

Город расположен на горе, в расстоянии двух километров от пристани. С парохода он виден, как на ладони. В настоящее время это тихий, захолустный районный центр, с десятком тысяч жителей, с ничтожной промышленностью и незначительной торговлей.

Но в старину город играл значительную роль и богат историческими воспоминаниями.

Сильная крепость на пограничном Поросьи Канев в старокняжескую эпоху был пунктом, где обычно присланный из Киева гарнизон поджидал „дондеже взыде Гречник и Залозник", т.-е. пока подойдут караваны с византийскими товарами. От Канева, под эскортом надежной охраны, иностранные купцы спокойно везли свои заморские товары в Днепровскую столицу. В пограничном же Каневе происходят свидания с половецкими князьями для урегулирования добрососедских взаимоотношений. В эту эпоху Канев был центром всего Поросья.

Видел Канев и Батыевы орды, и даже становится резиденцией татарских баскаков.

В Каневе сидят первые казацкие гетманы Остап Дашкович и Байда Вишневецкий; с ним же связаны многочисленные эпизоды из казацких войн.

Во время польского владычества Канев становится административным центром огромных просторов печальной памяти „каневского староства". Немало рассказов и по сие время живет в народе о самодурстве „пана Каневского" (Потоцкого), издевательства которого над украинским населением ярко изображены в популярной песне про Бондаривну.

ЗАПОВЕДНИК Т. Г. ШЕВЧЕНКО

Уже под'езжая к Каневу видим, как впереди на горизонте, среди гор и долин, вырисовываются красивые

очертания „Чернечьей“ горы; виднеются ее высокие пирамидальные тополи и темнозеленые леса.

Каневская пристань ежедневно принимает сотни экскурсантов. Среди них и мы сойдем на берег.

Могила Т. Г. Шевченко. От Днепра до самой горы, вьется тропинка, устланная намытыми Днепром песками, усыпанная камешками. Она приводит к воротам с надписью: „Могила Т. Г. Шевченка“. Перед нами—„Чернечья“ гора, на которую ведут бесконечные ступеньки. Поднявшись, еле переводя дух, на ее вершину, видим на высоком постаменте скромный бюст великого Кобзаря. Читаем: „Тарас Шевченко. Народився 25 лютого 1814 р., помер 26 лютого 1861 р.“ Тут же несколько барельефов: казак-бундурист, маленький Тарас и пьяница дьячок...

От могилы тропинка ведет к хате, в которой помещение для экскурсантов. Вокруг цветники и сад. На могиле людно.

История могилы. Могила имеет интересную историю. В 1845 г. Шевченко гостил у переяславских друзей. В ожидании смерти, от внезапно постигшей его тяжкой болезни, он здесь пишет свой знаменитый „заповіт“ (завещание):

„Як умру, то поховайте
Мене на могилі,
Серед степу широкого
На Вкраїні милій—
Щоб лани широкополі
І Дніпро і кручі
Було видно, було чути,
Як реве ревучий“...

Выздоровев и живя на далекой чужбине, то в Петербурге, то в ссылке, Шевченко все время рвется на Украину. И здесь, у Канева, его брат Варфоломей разыскивает ему по его вкусу уголок на высокой „Чернечьей“ горе, „над самим Дніпром“, где Шевченко мечтает навсегда поселиться.

Однако, не суждено было бесталанному поэту дожить до такого счастья: 26/II 1861 г. Шевченко умер.

После долгих хлопот, с разрешения царского правительства, почитатели Шевченко повезли 26 апреля 1861 г. его останки на Украину, до Москвы поездом, а далее по большой проселочной дороге, о которой поэт не раз вспоминает в своих произведениях.

5-го мая прах Шевченко остановился на левом берегу Днепра, у бесконечно любимого поэтом Киева: царская администрация, однако, не сразу впустила в город останки ненавистного ей поэта, лишенного при жизни права жительства в Киеве.

Только в Киеве был окончательно решен вопрос и о месте погребения великого поэта.

На следующий день, в присутствии огромного стечения народа гроб Шевченко от церкви Рождества на Подоле (у пристаней) киевляне проводили к Цепному мосту, у которого пароход „Кременчуг" принял его для перевезения в Канев, к „Чернечьей" горе.

Место, где суждено почивать Тарасу Шевченко, одно из интереснейших на Украине. Здесь все живет и дышет нашим прошлым, которое так любил поэт. Щедро наградила его сказочными красотами и природа.

Сам Шевченко, восторгаясь этими местами, так описал их:

„Іду я тихою ходою
Дивлюсь—аж он передо мною
Неначе дива виринають
Із хмари тихо виступають
Обрив високий, гай, байрак;
Хатки біленькі виглядають,
Мов діти в білих сорочках
У піжмурки в яру гуляють;
А далі сивий наш козак—
Дніпро з лугами вигравае"...

„Чернечья" гора смело вздымается над самой рекой. Ее обступили высокие горы, изрезанные глубокими долинами и ярами, прихотливо перевитые игривыми тропинками. Вся местность покрыта роскошной зеленью грабовых лесов, манящих к себе ласкающей прохладой.

Внизу сверкают на солнце голубые струи Днепра; за ними стелются яркие луга и кудрявые лозняки, обрамленные белоснежными песчаными кучугурами, из-за которых глядят полные подкупающей уютности украинские хатки.

Отсюда, с горы, наш взор утопает в безграничных просторах, об'ятых несказанной красотой. „По вік не забуде цього дивного місця, хто бачив його хоч раз на віку", говорил украинский писатель Нечуй-Левицкий.

На этой поэтической горе и суждено было найти вечное успокоение терзаемому в жизни поэту.

Первоначально могилу Шевченко устраивал друг поэта, художник Честаховский. Он насыпал в два яруса курган, края которого были обложены камнями; на верху был поставлен большой дубовый „козацкий" крест.

В таком виде осыпавшаяся и разрушавшаяся могила простояла до 1883 года, когда при поддержке Полтавского земства и частных пожертвований она была переустроена заново. Над прахом был сложен высокий постамент, вокруг которого насыпали курган. На постаменте, покрытом тяжелой каменной плитой, был установлен высокий чугунный крест. Вся могила от подножья до вершины холма имела около 6 метров.

В следующие годы была поставлена чугунная ограда, спланирована площадка, одернована могила, разбиты цветники и насажен сад. При могиле устроена хатка для посетителей и сторожа Ивана Ядловского, который сорок пять лет не покидает дорогой могилы.

Позднее хатка расширена, устроены каменные ступеньки на могилу со стороны Днепра; вся могила еще заботливее приведена в порядок.

С 1924 года, вместо снятого чугунного креста, могилу увенчивает временный бюст великого поэта, сооруженный незаможниками Шевченковского округа. Советское правительство решило этот нехудожественный бюст заменить достойным великого поэта памятником, для чего в 1925 г. был об'явлен конкурс, не давший удовлетворительных результатов. В настоящее время об'явлен новый конкурс, для участия в котором приглашены художественные силы Украины, России и заграницы.

Заповедник. Постановлением СНК УССР от 20 августа 1923 г. территория могилы Шевченко, с площадью в четыре десятины признана государственным заповедником. Это обеспечивает „Тарасову гору" от разрушения человеческими руками.

Однако, это не обеспечивает ее от разрушения природой. Могила окружена большими поросшими лесом ярами, деятельность которых может грозить существованию горы. Лесной массив, межующий с Шевченковской горой, систематически вырубается, что неизбежно приведет к тому, что яры возобновят свою разрушительную деятельность. Вот, почему воз икла мысль о создании

здесь грандиозного заповедника, который явился бы и достойным памятником великому поэту.

Не только бесконечное национально-историческое значение, не только чарующие виды местности привлекают внимание к „Чернечьей" горе. Весь этот район имеет исключительное научное значение; это многогранный памятник, имеющий все права на самую внимательную охрану культурного человечества.

Он далеко за пределами Украины известен как почти классический образец дислокаций. Тут, в силу тектонического напора древние геологические образования, начиная от юрских, выходят на поверхность. Они образуют настоящие, хотя и небольшие тектонические горы. На склонах оврагов можно видеть классические образцы сдвигов, фалд. Новейшие пласты земли здесь залегают под старшими. В соседних местах Украины пласты, которые легко можно видеть по склонам оврагов „Чернечьей" горы, залегают глубоко в земле. В оврагах вокруг могилы имеется несколько больших жерновообразных камней, известных под названием сеноманских „паляниц".

Природа здесь раскрыла перед нами одну из таинственных страниц истории земли. На этой маленькой территории мы имеем настоящий геологический музей в природе.

В Германии уже давно зарегистрированы и охраняются от разрушения все эрратические валуны—памятники сравнительно недавнего геологического прошлого—ледникового периода. Саноманские „паляницы" Меланчиного яра Шевченковой горы несравненно старше. Это такие драгоценные памятники природы, которые необходимо во что бы то ни стало сберечь. А между тем, когда селянину нужен в хозяйстве камень, он направляется к этому яру и отбивает себе кусок „паляницы".

Но эта местность не только привлекает внимание геолога. Тут поучительна и живая природа. Чрезвычайно интересен обширный грабовый лес. Пришедшие к нам, повидимому, с запада грабовые леса, за Днепром уже исчезают. Правда, лес уже сильно испорчен, но если бы в дальнейшем его беречь, то он скоро восстановится. К тому же, если смотришь с холмов на густые темно-зеленые верхушки граба, убеждаешься, что он не менее живописен, чем „Дніпро і кручі". Этот лес и есть то необходимое слагаемое, без которого нарушалась бы вся прелесть общей картины.

В лесу живет множество мелких птиц; на одной только „Чернечьей“ горе насчитывается до 30 видов. В соседнем Меланчином яру обосновалась колония пчелоедок, которые ярким оперением напоминают тропических птиц; с веселым криком пчелоедки посещают и поэтову могилу.

В лесу водится довольно редкий для этих мест барсук; иногда попадаются дикие козы—серны.

Интересны эти холмы и в археологическом отношении. Невдалеке от могилы, на, так-называемом „Малом городище“ и на „Княжьей горе“ археолог Беляшевский наткнулся на настоящий клад—следы людского жилья, начиная с каменного века.

Таким образом, у Шевченковой могилы идеально сошлись памятники бесконечного исторического значения с выдающимися памятниками природы.

Поэтому, еще в 1923 году по инициативе секции охраны природы С.-Х. Научного Комитета Украины было возбуждено ходатайство об образовании в районе „Чернечьей“ горы заповедника, имени Т. Г. Шевченко, на площади свыше тысячи десятин. Большая часть этой площади падала бы на лес, находящийся в ведении Каневского лесничества. Сюда же должна была войти и могила Шевченко. Предполагалось основать здесь музей и некоторые научные станции.

Мысль Комитета поддержали Украинская Академия Наук, Украинский Геологический Комитет, Всеукраинский С'езд Почвоведов, Всесоюзный Геологический С'езд и другие.

Встретила она сочувственное отношение и со стороны Наркомзема, взявшего на себя в последние два года охрану будущего заповедника. Такой грандиозный заповедник был бы наилучшим памятником поэту, который удивительной интуицией стремился к этой местности и фатально избрал ее местом вечного покоя.

Это был бы настоящий „нерукотворный памятник“ нашему поэту.

Летом 1926 г. инициативу осуществления намеченных в 1923 г. предположений взял на себя Наркомзем, задумавший создать величественный памятник — заповедник имени Т. Г. Шевченко. Им организована комиссия, которая всесторонне изучает вопрос, разрабатывает материалы, добытые обследованием местности.

Кроме леса в заповедник предположено включить отрез пахотной земли и пойменный остров на Днепре,

возле села Комаровки, интересный тем, что на нем и по сие время живут бобры, исчезнувшие в этом районе повсеместно. (Матер. проф. Шарлеманя).

Пока же на „Чернечьей" горе мы имеем тот маленький заповедник, который является зерном будущего величественного памятника поэту.

Заповедник находится в ведении Шевченковского Комитета при Наркомпросе, который намерен предпринять ряд шагов в направлении дальнейшего благоустройства могилы Шевченко и расширения культурно-просветительной работы заповедника.

Предположено им широко организовать экскурсии на заповедник, издавать художественные открытки, об'явить художественный конкурс на тему жизнь и сочинения Шевченко, ассигновать средства на установку постоянного памятника поэту.

Шевченковский Комитет взял на себя заботу окончательно определить границы территории заповедника, устроить музей и содержать при нем учреждения политпросвета.

Так интересно задумала власть рабочих и крестьян почтить память величайшего сына своего народа. Заповедник станет величественным мавзолеем изгнаннику-поэту, которого не оставляли в покое при царском режиме даже после смерти. Сыны свободной страны уже беспрепятственно будут стекаться к нему со всех концов обширного Советского Союза.

И невольно переносишься мыслью в царские времена, когда могила Шевченко была под бдительным надзором охранки, когда неблагосклонно смотрели на посетителей ее, когда в юбилейный день столетия со дня рождения поэта наряд стражников даже не допустил к могиле никого из многочисленных приезжих.

X. НА ДНЕПРОСТРОЙ

(Описание участка пути от Киева до могилы Шевченко см. стр. 142—157)

Михайлова гора. В пяти-шести километрах ниже могилы Шевченко, на противоположном берегу — село Прохоровка, у пристани. Это уютная, как гнездышко, прекрасная дачная местность.

Над богатой Прохоровской растительностью, за селом, высоко подносится Михайлова гора, где жил известный украинский ученый Михайло Максимович (1804—1873). Уроженец Полтавщины и профессор Московского Университета, он становится первым ректором Киевского университета. Поселившись на Украине, Максимович отдает свои силы на изучение истории и этнографии украинского народа.

Выпущенный им сто лет тому назад (в 1827 г.) *Сборник украинских песен* оказывал на современников большое влияние, и многие украинские деятели обязаны ему тем, что стали на путь служения своему народу.

Здесь, у Максимовичей, не раз гостил и Тарас Шевченко. Сохранился еще большой развесистый дуб, с которым связывают имя поэта.

Старый домик, полный воспоминаний, давно исчез; в просторном же новом доме помещается агро-пункт и сельско-хозяйственный музей.

В усадьбе, на могиле, сберегается памятник Максимовичу.

В километрах десяти ниже Канева в Днепр впадает живописнейшая Рось, прорезающая с запада на восток всю Киевщину.

В стародавние времена она являлась пограничной рекой Киевской земли: за ней начиналось „дикое поле", кишевшее ватагами хищных степняков, не раз нежданно вторгавшихся в украинские земли и опустошавшие их.

Там, где Рось впадает в Днепр и где теперь село Пекари, некогда стояла летописная *Родня*.

Возле Пекарей находится и знаменитая *Княжья гора*, за которой цепь прибрежных возвышенностей круто поворачивает вправо и идет далее по левому берегу Роси. Постепенно горы совсем теряются за горизонтом, ландшафт совершенно меняется, и нас вскоре встречают сочные, зеленые берега.

Прохоровка, Пекари и другие соседние села летом грузят вверх по Днепру много земляники, сливы, груши.

Километрах в 30 от Прохоровки на низменном правом берегу стоит деревушка **Секирна**. Расположившаяся в близи нее пароходная пристань находится в правом боковом рукаве Днепра, отделенном от главного русла обширным островом.

Прекрасная, богатая лесами местность, делает Секирну одним из привлекательнейших уголков Поднепровья.

Несколько выше Секирны, на реке Ольшанке лежит местечко **Мошны**; его видно с парохода.

Эта местность очень интересна в ботаническом и геологическом отношении. Имеются основания полагать, что все холмы и низины ее, находящиеся в районе Мошанского лесничества, существовали и в ледниковую эпоху. Чтобы охранить имеющие большое научное значение геологические и ботанические особенности этой местности, Укрнаука учреждает здесь, так называемый, *Ирденский заповедник природы*.

С Мошнами связано воспоминание о постройке здесь Воронцовым в 1823 году первого Днепровского парохода.

Несколько ниже Секирны, на противоположном берегу, находится тихая пристань *Золотоноша*, искусственно созданная б. земством для оживления грузооборота города Золотоноши. Несмотря на установку пристани и сооружение огромной и дорого стоющей Мережикской дамбы, соединяющей Золотоношу с берегом Днепра, предполагавшийся приток к ней грузов не осуществился: городок бойко торгует хлебом, направляющимся, однако, по железной дороге.

Мы уже давно прорезаем Черкащину—край живительного солнца, с широкими пляжами, зелеными лугами, ласкающими освежающей прохладой лесами,—благоухающий, цветущий край. Манят нас бегущие от берега мимо наклонившихся верб жизнерадостные дорожки, притягивают к себе тонущие в зелени садов украинские села. Из далекой Москвы, изо всех уголков Украины спешат трудящиеся сюда, на берег Днепра, отдохнуть, набраться новых, бодрых сил Ими усеяны берега.

Сосновка. Есть уголки, где нужные для организма фунты в помощь природе доставляет режим и рука опытного врача, где по звонку встают, со звонком ложатся спать, где стетоскоп ежедневно прислушивается к больным легким. Это—организованное лечение; и наилучший уголок, наилучший образчик такого лечения,—Сосновка на Днепре.

Сосновка—прекрасный курорт: больница, вода, песок, сосновый лес берут свое. Они дружно ведут борьбу с коварным врагом человека—туберкулезом.

Впереди уже Черкасский мост, за ним виднеется Сосновка, пристань. На пароходе начинается движение, кашель—это собираются больные в Сосновку; здоровые сюда почти не едут.

Автобусы Санупра мчатся от пристани в Сосновку, где *курорт* и многочисленные *дома отдыха* одинаково внимательно и радушно встречают всех прибывающих. Печатники, водники, совработники, работпросовцы и друг. имеют здесь свои дома отдыха. Ревматики, неврастеники, истерики, больные туберкулезом находят в них исцеление.

Черкассы. На правом, главном рукаве Днепра расположились Черкассы. Важнейшая часть города расположена на возвышенном холме; но это уже не Киевские и не Каневские горы. Ближе к пристани теснятся окраинные домишки. Берег занят лесными складами, лесопильн. заводами. Пристань загромождена плотами, баржами. К пристани спускается железная дорога; вагоны грузятся у берега на пристани.

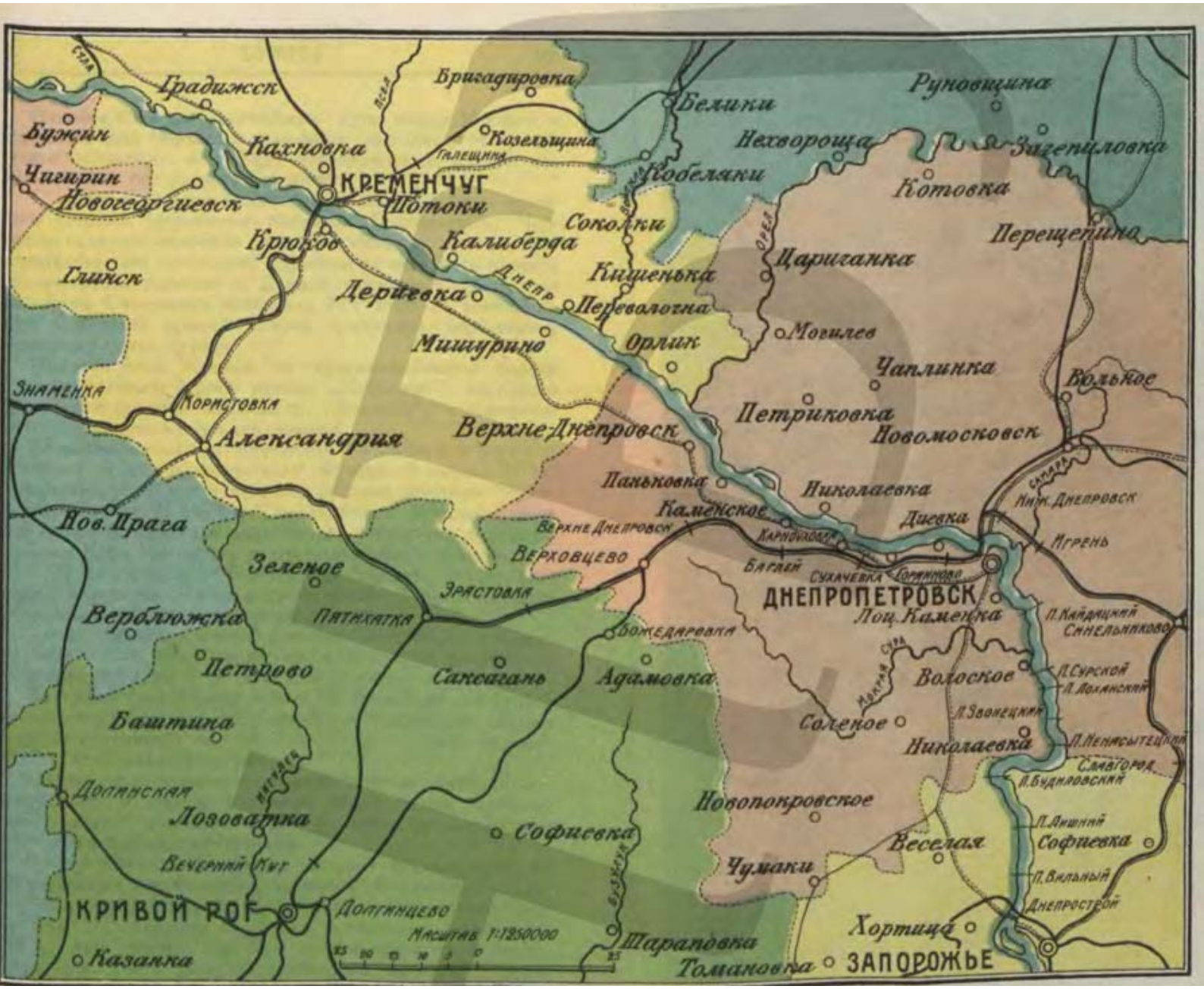
Черкассы довольно значительный окружной город, с 50.000 населения.

Первое историческое известие о нем относится к 1499 г., когда Крымский хан Менгли-Гирей предлагал Московскому Ивану III „достать себе Киев и городок Черкаск". В начале XVI ст. Черкассы—значительный населенный пункт; до Богдана Хмельницкого это был главный казацкий город.

В настоящее время Черкассы важный и оживленный торгово-промышленный пункт на Днепре, с годовой продукцией в 23 мил. рублей. Наиболее развиты здесь сахарное и табачное производство, мукомольное дело.

В городе находится огромный сахарно-рафинадный завод, несколько табачных фабрик, выпускающих махорку, значительнее мельницы.

Пристань Черкассы ведет крупные погрузки сахару, табаку, муки; лесная пристань передает на юго-западные дороги много леса, обработанного на местных заводах.


Градижск
Бригадировка
Белики
Руновщина
Бужин
Кахновка
Козельщина
Нехвороща
Загеньковка
Чигирин
КРЕМЕНЧУГ
Кобеляки
Котовка
Новогеоргиевск
Шотоки
Соколки
Перещепина
Кролевец
Калиберда
Царичанка
Глинск
Днепр
Кищенька
Деревка
Переволочна
Могилев
Мишурино
Орлик
Чаплинка
Вольное
Знаменка
Корнеевка
Петриковка
Александрия
Верхнеднепровск
Новомосковск
Пальковка
Николаевка
Ниж. Днепровск
Нов. Прага
Каменское
Диевка
Верхнеднепровск
Карнауховка
Игрень
Зеленое
Верховцево
Багатый
Сухачевка
Горяиново
ДНЕПРОПЕТРОВСК
Верблюжка
Зеленое
Пятихатка
Лоц. Каменка
Божедаровка
Петрово
Сакеагань
Адамовка
Волоское
Баштина
Соленое
Николаевка
Долинская
Лововатка
Новопокровское
Софиевка
Веселая
Вечерний Кут
Чумаки
КРИВОЙ РОГ
Долгинцево
Масштаб 1:1250000
Хортица
Шараповка
Казанка
Томаковка
ЗАПОРОЖЬЕ

Находящийся на кратчайшем пути между Москвой и Одессой город Черкассы, занимает выгодное географическое положение, создающее благоприятные условия для дальнейшего его развития и роста.

С городом связано воспоминание о жесточайшем еврейском погроме, устроенном бандитом Григорьевым; Черкассы являлись наиболее северным пунктом, куда распространялись его операции. Черкассы же оказались первым значительным городом на Днепре, отнятым у Центральной Рады Советскими войсками. 26/I 1918 г. командующий Советской армией Егоров предложил черкасскому гарнизону сдать оружие.

Немного ниже Черкасс, на противоположном берегу Днепра, у левого берега рукава „Соболица", находится пристань и станция МКВ ж. д. *„Красное"*, с оживленными и значительными погрузками.

За незначительными пристанями Налесни и Богун, подходим к небольшому селу **Бужин**. В начале 17 ст. Бужин был укреплен и считался важным военным пунктом на Днепре. В 1678 г. Самойлович с Ромодановским под Бужином одержали знаменитую победу над турецким визирем Кара-Мустафою, с его стотысячною армиею.

В 25 километрах от Бужина, на правом берегу Тясмина, находится Чигирин—некогда бойкая столица гетманов, а в настоящее время село.

Среди Чигирина высоко подымается массивная „Кам'яна гора". Она была крепостью, и за нее не раз бились и татары, и турки, и поляки, и московские войска.

Во время гражданской войны Чигирин еще раз увидел оживление: здесь бурно подвизался бандитский атаман Коцур, оставивший по себе печальную память бесчинствами, грабежами, расстрелами.

Но сегодня зарастают травой пустые чигиринские улицы, как бы заснули в зелени белые хатки, одиноко стоит хмурая „Кам'яна гора" и ничто не напоминает блестящего прошлого Чигирина.

Против Бужина в Днепр впадает **Сула**, один из значительных левобережных притоков Среднего Днепра.

В дотатарский период Сула имела важное пограничное значение. По правому берегу ее, значительно возвышающемуся над левым, тянулась густая цепь укреплений, устроенных для защиты от половецких набегов. Ромны, Сенча, Снетин, Лубны, Горошин, Жовнин—все это названия старых поселений, пестрящие в летописях. В боль-

шинстве их сохранились древние городища. Здесь же на правом берегу, по гребню возвышенностей далеко протянулись известные „змиевы“ валы, вызывающие изумление при мысли о той массе труда, какая была затрачена на их сооружение аборигенами Посулья.

Ниже устья Сулы, Днепр, не встречая препятствий, широко разливается, разбиваясь на множество рукавов, образующих целую речную сеть, в которой, подчас, не легко разобраться. Вот почему сигнальными знаками здесь обставляется не только судовой ход в главном рукаве, но нередко указывается и то, который из этих рукавов главный. Река часто меняет и направление своего русла; нередко на месте прошлогоднего судового хода за одну весну образовывается сплошной песчаный нанос. Ежегодно, по спаде весенних вод, в этом районе производятся промеры и обследования фарватера и отмечаются знаками происшедшие изменения.

Мы покинули Черкащину, с ее сочными лугами, тенистыми лесами. Далеко позади остались и ее горы; отдельные невысокие холмы теперь напоминают нам о них. Зато, все просторнее становятся степи, все безбрежнее степные дали.

При приближении к Кременчугу начинают попадаться гряды камней. Иногда они загромождают часть русла, иногда, в виде обнаженного гранита, виднеются на берегу. Это „кристаллическая гряда“ снова подходит к Днепру и опять несколько меняет ландшафт. „Заборы“ уже наложили на него свою печать. Здесь начало той каменной гряды, которая усеяв Днепр на всем протяжении его от Кременчуга до Днепропетровска отдельными камнями и заборами затем переходит в пороги.

Километрах в тридцати, ниже устья Сулы, на левом берегу Днепра, при речище „Гирман“, находится Градижск, по местному Городище.

У Градижска встарину существовала известная переправа через Днепр, которою пользовались как казаки и поляки, так и татары.

В настоящее время это довольно бойкий торговый городок, конечный пункт местного пароходного сообщения Кременчуг—Градижск.

В окрестностях его находятся большие залежи мергеля, пригодного для производства цемента, и фаянсовой глины.

Десятью километрами ниже, в устьи р. Тясмина—гор. Новогеоргиевск, по старинному Крылов. Во вре-

мена казацких войн—это был важный пункт, с крепостью. Свое новое название Крылов получил после того, как вошел в состав военных поселений.

Подход рейсовых пароходов к нему невозможен, и город обслуживается небольшим пароходом местного сообщения.

Против Тясмина Днепр приобретает вид как бы огромного озера, усеянного многочисленными зеленеющими островами, с массой заливов, изобилующих рыбою. Кроме человека, на рыбу здесь охотятся, так-называемые, „крячки", огромными стаями летающие над Днепром.

На участке между Новогеоргиевском и Кременчугом камни в русле попадаются особенно часто. У села Табурище, посреди Днепра, вода бурлит вокруг огромного камня „Иван Богослов", на котором виднеются многочисленные пометки уровня воды в половодье.

Кременчуг. Пароход подходит к одной из причальных пристаней, длинной линией вытянувшихся вдоль сильно выгнутого берега. Набережная завалена лесными материалами, бочками, горами мелу и т. п. товарами; причал загроможден множеством плотов и судов; на пристанях большое оживление.

Кременчуг город не старый; вероятнее всего он основан в конце XVI ст. В 1765 г. он был назначен губернским городом, вновь образованной Новороссийской губернии; в это же время здесь жил в своем дворце всесильный Потемкин.

Теперь это окружной город, занимающий на левобережьи Украины по количеству населения (свыше 60.000 ч.) второе после Харькова место. Он является довольно благоустроенным городом, с электрическим освещением и трамваем, мощеными улицами. Большими и красивыми постройками, однако, похвалиться он не может. Но, что особенно бросается в нем в глаза—это малочисленность садов, отсутствие зелени. При своей прозаичности, Кременчуг лишен и красивых окрестностей. Вокруг него, по большей части, глубокие, сыпучие пески.

Мало привлекательный по внешнему виду, Кременчуг в торговом отношении является бойким центром, чему не мало способствует его выгодное положение при Днепре и 2-х железнодорожных линиях, соединяющих его с Харьковом, Николаевом и Ромнами. В настоящее время он укрепил за собой давнее значение складочного пункта различных сырых продуктов и некоторых фабрикатов для довольно значительного района. Но не менее важна и его

промышленность. Наиболее развиты в Кременчуге мукомольное дело и табачное производство. Здесь имеются крупнейшие мельницы, огромные табачные фабрики; много лесопильных заводов, беконная фабрика и друг. Продукция его промышленности достигает 15,5 мил. рублей.

Как лесной рынок, Кременчуг является одним из крупнейших на Днепре. Пристань ведет крупные погрузки леса, хлеба. Значительна работа Кременчуга и по передаче грузов с пристани на железнодорожные пути.

Кременчуг всегда спорил с Черкассами за третье место на среднем Днепре по значению для судоходства. В нем, как и в Черкассах предстоит сооружение речного порта.

С Кременчугом связано воспоминание о занятии в конце января 1918 г. города войсками Муравьева.

На противоположном берегу Днепра находится предместье Кременчуга—посад Крюков, весьма оживленный промышленный пункт.

За Кременчугом ландшафт несколько меняется; в нем все большее значение приобретает вид каменных скал, забор; бросаются в глаза и разукрашенные краснюватой глиной хаты, заменившие белоснежные хатки Черкащины.

В нескольких километрах ниже Кременчуга впадает р. **Псел**, один из самых больших притоков Днепра; по длине (ок. 650 килом.) он уступает лишь Десне и Припяти. В то же время это самый быстротечный среди притоков Днепра. Побережья Псла принадлежат к наиболее населенным и самым живописным уголкам Украины. Родившийся на берегах этой реки в м. Сорочинцах Н. В. Гоголь, описал красоты берегов этой реки в „Мертвых душах“.

Первая остановка парохода после Кременчуга в Келиберде. Это людное местечко, еще недавно славилось своей рыбой. В спокойных каменных затонах его рыба быстро росла и жирела.

В настоящее время Келиберда славится своими „кавунами“ (арбузы).

Пройдя Дериевку, Мишурин Рог, подходим к Переволочной, раскинувшейся на ровном левом берегу. Древний город, разрушенный в XI в. половцами, Переволочна начала заселяться снова после 1654 г. выходцами из-за Днепра. С нею связано воспоминание о капитуляции здесь остатков армии Карла XII, после поражения под Полтавой 27 июня 1709 года.

В нескольких километрах от Переволочной — устье Ворсклы (450 килом. длины), на берегах которой стоит Полтава.

Километрах в 15 устье другого притока Днепра—*Орели* выше которого находится м. *Орлик*.

Мишурин Рог, Переволочна, Орлик производят значительные погрузки вишень и огурцов.

Ниже Орлика остановка парохода у Верхнеднепровской пристани, в четырех километрах от которой на берегах речки Самоткани расположился городок *Верхнеднепровск*. Это довольно бойкий торговый пункт, но с мелкой торговлей. Грузооборот пристани невелик. Вблизи города находится большой чугуноплавильный завод. В 12 километрах от города—железнодорожная станция Верхнеднепровск.

За Верхнеднепровском местность отличается однообразием, подчас пустынностью.

Мы постепенно приближаемся к Днепропетровскому металлургическому району.

Впереди село **Каменское**, с одним из самых больших сталелитейных заводов Союза. К заводу и пристани проложена железнодорожная ветка от магистрали, идущей параллельно берегу из Днепропетровска.

Обычно район Каменского киевский пароход проходит в ночное время. Открывающееся перед путешественником зрелище заслуживает, однако, того, чтобы пожертвовать из-за него отдыхом. Поэтому глубокой ночью подымемся на палубу полюбоваться этим гигантом Югостали.

Вдали огромное зарево, как бы от большого пожара, освещает небо. Вся земля тонет в огне. Чем ближе подходим к Каменскому тем резче контуры высоких заводских труб, тем явственнее очертания вытянувшихся в длинный ряд грузных домн.

Уже видны воздушные краны, мостики; потянулись бесконечные цехи. Все сильнее слышен рев домн, свист мартен. Как дикий зверь ревет завод, заглушая шум секущих воду колес, стук пароходной машины.

Еще совсем недавно стоял Каменской завод пустой; машины в нем ржавели. А сегодня это завод имени Дзержинского, с 15.000 пролетариев днем и ночью работающих по заказам всего Союза. Только год тому назад завод пустил самую большую в СССР Мартеновскую печь, выплавляющую сразу сто тонн металла; эта печь переделана из старой, дававшей всего десять тонн чугуна.

Днепропетровск. Серебристый рассвет приоткрывает на горизонте лес фабричных труб. Сразу видно, что перед нами заводской центр Украины. Впереди уже видны заводы, город, Днепровский мост.

Но спит еще рабочий „Амур", не проснулась набережная.

Мы подходим к пристани Днепропетровска, города чугуна и стали, города фабрик и заводов, города „засмальцованых" рабочих блуз.

Было время, когда бронированные пароходы и бронепоезда осыпали город снарядами, когда вокруг города трещали пулеметы, когда население спасалось в глубоких и сырых погребах. Пылали тогда дома; от раскаленного железа и камня, казалось, горела земля, пылало небо. Затем, стояли мрачные руины сгоревших домов, улицы ужасали развалинами, ветер завывал на крыше вокзала, сбитой снарядами, сохли бульвары, сады и, пригнувшись к земле, боязливо пробирался по улице прохожий.

Умирал молодой, цветущий город. И только бодрые ряды красноармейцев поселяли надежду на конец гражданской войны, на победу над анархией, голодом и сахарином. Все это прошло и уже забылось; порою нам кажется, что мы его видели во сне.

Застучали пролетарские топоры, завизжали пилы, загремел молот; оживился город. Быстро пошло восстановление руин, а за ним и новое строительство. И кто видел Днепропетровск во время разрухи, кто ужасался опустевших улиц, голодающих людей, тот сегодня не узнает его.

Шумно и радостно на его улицах, бьет ключом городская жизнь. Мчатся автомобили, бегут трамваи, дрожит и стонет земля от движения машин и станков; новые дома растут, как грибы из-под земли.

Днепропетровск—сильный индустриальный центр, стальное сердце Украины. Здесь находятся огромные заводы им. Петровского, им. Ленина, „Красный Профинтерн" и другие, несколько сот небольших заводов и предприятий рельсовых, трубопрокатных, механических, чугунно-литейных и т. п. в его районе. Общая продукция его достигает 95 милл. рублей в год.

Город ранним утром уже на ногах: сотни гудков его подымают. Спешат к нему поезда с рудой и углем; возвращаются они груженые железом, сталью, чугуном.

Все трудное осталось уже позади. Перед Днепропетровском светлое будущее. Невдалеке растет Днепрострой;

только с окончанием его начнется настоящий расцвет города. Через пороги к Днепропетровску подойдут суда от самого моря, и он станет одним из важнейших торгово-промышленных центров Украины.

Интересна история названия города. Давным давно на месте его было запорожское село Половыця. В 1787 г. Потемкин основал в нем в честь Екатерины город, назвав его „Екатеринослав". В 1796 г. Павел I, не любивший Екатерины, переменил его название на Новороссийск, но Александр I в 1802 г. вернул городу старое название, с которым он дождался революции.

С утверждением Советской власти решено было его переименовать в Краснодднепровск. Но рабочие и крестьяне на С'езде Советов, назвали его в честь Петровского, рабочего здешних заводов—Днепропетровском.

Одна из главных достопримечательностей города—*„Потемкинский дворец"* - интереснейшая памятка строительства Екатерининской эпохи. В нем теперь дом отдыха им. Ильича для рабочих на 400 мест.

Чрезвычайно интересен Историко-археологический Музей имени Поля. Это настоящая жемчужина в музейном деле Украины. В маленьком помещении, которое музей давно перерос, все носит следы знания, уменья, любовного отношения к делу; хорошо продумана и система размещения экспонатов.

В роскошном доме, со следами украинского стиля, помещается *Музей искусств*. Его просторные залы наполнены произведениями известных русских художников: Маковского, Левитана, Бенуа, Верещагина, Васнецова, Репина, Айвазовского и друг.

Интересен и недавно основанный *Музей революции*, не вполне закончивший еще период своей организации и собирания экспонатов.

Днепропетровская пристань является второй после Киева по грузообороту. Пристань расположилась у железнодорожного моста, обслуживающего поездное движение своей нижней частью и экипажное верхней.

Вопрос о замене недостаточных в новых условиях днепропетровских пристаней портом и причальными линиями, разрабатывается Днепростроем.

Город богат воспоминаниями из эпохи гражданской войны, главным образом, связанными с деятельностью Махно. Первый захват Днепропетровска им произошел в декабре 1918 г. Махно „с боя" взял город, выпустив по

нем 2.000 снарядов из шестидюймовых, отнятых у немцев, орудий. Петлюровцы, только что занявшие город, разбежались в паническом страхе. Это был такой разгром цветущего города, с пятидневным грабежом, какого еще никогда не видел юг Украины.

При вторичном занятии Днепропетровска, Махно перевез винтовки и пулеметы под продуктами крестьян, ехавших в город на базар.

Только с занятием в 1920 г. города Советскими войсками испытания его закончились.

Прибывающим в Днепропетровск туристам, следует главное внимание сосредоточить на ознакомление с представляющей исключительный интерес заводской жизнью города.

ДНЕПРОВСКИЕ ПОРОГИ

Днепропетровская пристань является конечным пароходным пунктом нашего маршрута. Дальнейший путь на Днепрострой нам предстоит совершить по сухопутью, в автобусе.

Однако, мы несколько ознакомимся с этим несудоходным, порожистым, участком реки, протяжением около ста километров, тем более, что он вызывает к жизни и величайшее сооружение нашего времени—Днепрострой, конечную цель нашего путешествия.

На протяжении шестидесяти пяти километров, от села Старый Кайдан до немецкой колонии Мариенталь, русло Днепра загромождено подводными скалами, образующими ряд быстрин, не допускающих ни перевозки на судах грузов со среднего плеса реки в нижний, ни тем более под'ема судов вверх по Днепру.

Происхождением своим Днепровские пороги обязаны встрече реки с отрогами Карпатских гор, между которыми Днепр яростно прорывается, образуя ряд перепадов воды. Наиболее ярко выражен характер порожистого участка у Ненасытецкого порога. Бурля и пенясь рассыпается здесь течение Днепра между скал и камней и несется вниз бурными потоками по неровному каменистому дну, образуя множество быстрин и грандиозных перепадов воды; шум и рев воды слышны на далекое расстояние.

Километрах в двадцати от Днепропетровской пристани расположен первый, довольно значительный „*Старокайдакский*“ порог. В 7 километрах от него находится небольшой „*Сурский*“ порог, в $1^1/_2$ километрах от которого—самый удобопроходимый „*Лоханский*“ порог.

В 5-ти километрах ниже Лоханского—„*Звонецкий*“, а еще 8-ю километрами далее „*Ненасытецкий*“,—самый грозный и значительный порог; он длиннее всех других и чрезвычайно труден для прохода. Русло „Ненасытца“ сильно запружено каменными грядами и загромождено огромными камнями. Кроме того, он имеет весьма значительный перепад воды и настолько большую скорость течения, что представляется чрезвычайно трудным управлять спускаемым по течению судном при поворотах.

В 13 километрах ниже „Ненасытца“ находится „*Волнигский*“ порог, за которым в 3-х километрах „*Будиловский*“, а еще 16-ю километрами далее расположился „*Лишний*“, в 5 километрах от которого последний „*Вильный*“ порог. Ниже его засоренность русла становится все меньше; параллельно с этим постепенно русло реки суживается, а скалистые берега становятся все выше и круче. От скал „Разбойники“ и „Школа“ Днепр протекает в узком ущелье, с отвесными гранитными краями, до колонии Кичкас.

В русле порожистой части Днепра пролегают два фарватера. Один естественный, зависящий от расположения подводных и надводных скал и камней—это, так-называемый, „Старый“ или „Казацкий“ ход; по нем когда-то запорожцы, давшие ему имя, спускались на своих „чайках“ в море. Другой—„Новый ход“; он представляет собою искусственные каналы в расчищенной части русла, с огражденными дамбами из камня краями. Осуществляемый в настоящее время спуск через пороги плотов и небольших барж все же возможен, главным образом, благодаря искусству и ловкости днепровских лоцманов; все они предпочитают, однако, для плавания „Казацкий“ ход.

Здешние лоцманы—прямые потомки отважных запорожцев; они издавна прекрасно изучили капризный фарватер порожистой части реки, унаследовавши лоцманское искусство от своих прадедов. Они об'единены в особую организацию, с центром в с. Лоцманской Каменке.

Неизгладимое впечатление производит полное сильных переживаний путешествие через пороги на „дубах“ (боль-

шие плоскодонные лодки), в сопровождении опытных лоцманов.

В виду исключительного интереса в настоящее время к этому грозному, но не лишенному дикой прелести капризу природы, имеющему исчезнуть с окончанием Днепростроя, помещаем в переводе с украинского нижеследующее описание:

„Спуск в 1927 г. через пороги парохода „Коммунист"

Утром 26 апреля явилась команда из 22 лоцманов. По виду обыкновенные крестьяне, с безразличным спокойствием на лице, но у каждого яркое прошлое, связанное с порогами. Это дети безудержной Днепровской стихии. Они родились у краев порогов и с детства впитали в себя героическое прошлое казацкого Запорожья.

Вместе с командой парохода, засучивши рукава, взялись они за подготовку судна к спуску. Застучали молотки, заработала походная кузница. Наглухо заделали люки и иллюминаторы корпуса. Построили высокий помост на корме. Вместо обыкновенного руля, поставили специальное правило с широкой лопастью, длиною в восемнадцать метров: это для увеличения подвижности судна.

Здесь, с высокого помоста, 18 лоцманов будут бороться с волнами, проводя пароход среди крутых поворотов порогов.

К 12 часам дня нас окружила огромная толпа любопытных водников Днепропетровска. Необычайный помост, заделанные окна, таинственное правило, притягивают внимание и пассажиров с пристани. Ответственные работники водного транспорта, столичные корреспонденты, фотографы, домогаются разрешения принять участие в этом историческом спуске судна через пороги.

Ровно в час дня „Коммунист" со своим неуклюжим правилом оставляет пристань Днепропетровска.

Перерезаем волны. Летим вперед. Дальнозоркими цейсовскими биноклями всматриваемся в беспредельную даль.

Приближаемся к первому „Старо-Кайдакскому" порогу. В межень этот порог весь кажется белым. Мириады брызг играют на его серебряной гриве; но сегодня он весь седой, немного хмурый, с переливами стальных оттенков.

Готовь правило...—гремит властный голос лоцмана. Малый ход... Мы в пасти порога. Огромные волны со

всех сторон бросаются на наш пароход, оглушая нас озверелым ревом. Только одна минутка, и мы пролетаем 480 метров этого порога.

Через час мы проносимся через грозные „Сурский", „Лоханский" и „Звонецкий" пороги; они теперь залиты водой, не видно камней, и все же на них огромные волны. Подхватив наш низкобортный пароход, они понесли его по своим гребням со скоростью 30—40 километров в час.

С обеих сторон порогов, на живописных скалистых берегах раскинулись большие, густо зеленые села. Заслушав необычные в этих незайманных просторах пароходные гудки, все население их высыпало на берег, дивясь невиданному зрелищу.

Полным ходом мы мчимся к ужаснейшему, непроходимому Ненасытецкому порогу. Чего стоит одно его имя... Еще не было ни одного случая, чтобы Ненасытец пропустил мимо себя кого-нибудь без жертвы его ненасытной пасти. Как он встретит нас?.. Не обнажены ли его скалы?.. Или весенний разлив Днепра хотя немного ослабит ярость его стремнин, по крайней мере там, где порог имеет природный перепад волн в 5 метров. Да, без сомнения, мы немного замешкались с переходом. Вот уже хорошо видны очертания его могучих скал. А рев, который уже слышен нам, говорит о том, что начался спад воды.

Сильнее налегают лоцманы на правило. Мы во власти могучей стихии. Уже первые волны четырехметровой стеной ринулись на нас и всесильным крылом заливают пароходный помост и всех пассажиров. Какая бешеная сила! Едва справляется правило. Миг, и гневные волны подхватывают наше судно, бросают его, как щепку, через ужасный перепад воды.

— „Счастливо!" — срывается с чьих то уст. И вдруг, легкий стук. Как-будто широкая шорсткая рука повела по дну судна. Да. Это нас течение отнесло на ровный плоский камень, который сразу срезал все головки шурупов на дне корпуса. Дрогнуло машинное отделение. Открылась течь. Хорошо, что все было предусмотрено, и не успели мы пройти порог, как беде успели помочь.

...Мы снова среди гладких вод, среди незабвенных красивых выступов скалистых берегов.

Здесь каждая пядь земли овеяна легендами седой старины, былого Запорожья.

Мы только что прошли огромную скалу „Богатырь", что ее легендарный татарин не смог перекинуть через широ-

кий Днепр, гонясь за украинским богатырем,—и уже перед нами снова гигантская фигура мифического существа,—„Перунова скала". Это его, живого Перуна, кинул в Днепр Владимир в день крещенья киевлян. Гнались за Перуном его почитатели с мольбой: „Выдыбай, боже"... А он благополучно плыл все вниз по Днепру. И только пороги отняли у него силы. Он застрял в дороге, превратившись в вечную, незаливаемую зеленую скалу.

Вдали красивый „Волнигский" порог (780 метров). Высокие причудливые скалы обрисовывают его берега. А над скалами группы крестьян, как бы гроздями обняли берега, покрытые цветами... За Волнигским порогом широкий Днепр сразу сжимается в узком русле среди отвесных высоких скал. Под вечер, когда солнце скрывалось за высокими берегами, мы прошли покрытые водой „Будиловский" (300 метров) „Лишний" (140 метров) и „Вильный" (840 метров) пороги, плывя мимо островов разрушенных дворцов, которые воздвигали здесь среди чудной девственной природы богачи-дворяне Стенбок-Фермор, Синельников, Воронцов-Дашков и Иваненко.

Мимо этих берегов Днепр, как-будто в искусственном канале, мчит свои глубокие воды к низу, через Кичкас, который не замедлит превратить эту сонную энергию реки в гигантский источник силы.

Но как только закуют в цепи Днепр,—все живописные села, оставшиеся позади нас, все давнее, овеянное легендами и героизмом, туманное прошлое крепостничества и помещичьего разгула, все пороги, справедливо называемые проклятьем природы - будут залиты водой и безудержным потоком энергии в 650,000 сил...

Уже вечерело, когда мы приближались к высоким берегам Кичкаса. Вдали виднелись неясные огни. Чем ближе они приближались, тем ярче чувствовался пафос грядущего величия Днепрэльстана.

У Кичкаса нас встретили водники Нижнего Днепра, поздравившие со смелым и счастливым спуском. *Б. Субботин.*

История улучшения проходимости порогов. Впервые задался целью сделать возможным судоходство в порогах „наместник Новороссийского края" Потемкин-Таврический, поручивший полковнику Фалееву расчистку здесь фарватера, помощью взрывания скал порохом.

Еще большее значение придавала водному сообщению по Днепру сама Екатерина II, совершившая путешествие на галере от Киева до Екатеринослава ранним летом

1787 г. и лично осматривавшая пороги. По ее поручению инженером де-Воланом были сделаны первые попытки шлюзования порогов.

Дальнейшие работы по приведению в судоходное состояние порогов производились со значительными интервалами на протяжении всего XIX столетия, но несмотря на большие затраты сколько-нибудь ощутительных результатов не дали. Еще больше было предлагаемо всевозможных проектов судопроходимости порожистой части.

С началом XX в., в связи с быстрым ростом техники вопрос о судоходности порогов ставится значительно шире. Наравне с потребностями судоходства впервые выдвигаются интересы и промышленности. В 1905 г. появляется проект инженеров Митрофанова и Графтио (строитель Волховстроя), связывавших расчистку порогов с постройкой трех электростанций, мощностью в 128.000 лошадиных сил, при общей стоимости работ в 27 миллионов рублей.

В 1909 г. инженеры Рундо и Юскевич предложили свой проект, с четырмя электростанциями и стоимостью сооружений в 58 миллионов рублей. Предлагались и другие проекты, и все они еще отдают преимущество нуждам судоходства. В 1913 г. появляется проект инженера Моргуненка, впервые предложившего использовать Днепровские пороги также для орошения.

Таким образом, к моменту империалистической войны, отвлекшей на некоторое время от порогов внимание инженерных сил, вопрос о порогах в общем приобрел полноту, охватывавшую интересы судоходства, промышленности и сельского хозяйства.

Проект Александрова. Особенно широкую и смелую постановку вопроса и наиболее совершенное решение днепровской проблемы выдвинул проект проф. Александрова уже в наши дни, в эпоху социалистического строительства. В своем проекте проф. Александров отправляется от судоходной задачи, к которой он присоединяет вопрос об использовании реки в пределах порогов для получения энергии, имеющей широко обслуживать промышленность, и проблему мелиорации, предусматривающую как орошение значительной площади земли в районе Каменское—Днепропетровск—Никополь—Запорожье, подверженной господству неблагоприятных восточных ветров, приводящих к неустойчивой урожайности, так и вопрос об осушении „Днепровских плавней", занимающих значительную площадь в 200.000 гектаров.

Импозантную постановку в проекте проф. Александрова, получили вопросы металлопромышленности юга Украины, при чем на основе дешевой электроэнергии оказалось возможным подойти к разрешению таких проблем, как удешевление железа, изготовление на электротоке высоких сортов стали, получение ферромангана из никопольского марганца, организация аллюминиевой промышленности и т. д. Этот проект не только во всей полноте и наиболее целесообразно разрешает проблему Днепра, но он впервые увязывает отдельные проекты сооружения железных дорог, электростанций, заводов в цельную и стройную комплексную хозяйственную систему. Однако, необходимо отметить, что появление грандиозного проекта Александрова, а тем более его осуществление стало возможно лишь в условиях Советской действительности, с ее плановым государственным хозяйством и отсутствием частной собственности на землю. Ведь одно отчуждение 16 тысяч гектаров земли с переселением десятка сел в условиях царского режима потребовало бы таких огромных расходов, какие легли бы непосильным бременем на все сооружение.

ДНЕПРОСТРОЙ

Предложенный проф. Александровым комплекс сооружений у порогов, носит общее наименование *Днепрострой*. Он охватывает целиком водный транспорт, проблему электроснабжения Нижнего Поднепровья, основное разрешение мелиоративной схемы в этом районе, проект Запорожского порта и транспортного узла, проект железнодорожной ветки Демурино—Запорожье—Марганец—Никополь—Кривой Рог,—с общей стоимостью до 150 милионов рублей. Из этого плана в первую очередь предстоит выполнение таких работ:

1) Сооружение плотины на Днепре, в расстоянии около полутора километра ниже существующего Кичкасского железнодорожного моста.

2) Устройство электростанции первой очереди на 300.000 лошадиных сил, на правом берегу.

3) Сооружение шлюза близ плотины на левом берегу Днепра для сквозного прохода судов по реке.

4) Постройка железной дороги Демурино—Запорожье—Марганец, протяжением около 180 километров.

5) Приведение р. Самары в судоходное состояние, с ограждением ее поймы от затопления.

6) Постройка линий электропередачи в Запорожье, Днепропетровск, Никополь, Кривой Рог и на Каменской завод.

7) Постройка поселка для эксплоатационного штата электростанции, плотины и шлюза.

Расположение Днепростроя. Главные сооружения Днепростроя будут расположены у нынешней немецкой колонии Кичкас, километрах в десяти выше г. Запорожья.

Здесь будет проложена плотина, опорой для которой послужат два гранитных острова, находящиеся посредине Днепра.

Часть подсобных сооружений будет устроена на острове Хортица, с которым связаны богатые воспоминания о славной Сечи Запорожской.

На правом берегу около плотины будет находиться электростанция, на левом берегу шлюзы.

Плотина, в виде широкой дуги, длиною в 760 метров, будет устроена из бутовой гранитной кладки с наивыгоднейшим пропуском воды через ее гребень, при различных уровнях воды в реке. При высоте в 52 метра она окажется вполне достаточной для того, чтобы покрыть самые высокие камни порогов не меньше, чем на два метра водой. Благодаря этому, создастся как бы длинное (80 клм.) глубочайшее озеро на месте порожистой части реки, при чем вся эта масса воды будет со страшной силой напирать на плотину.

О грандиозности этого сооружения можно судить хотя бы по тому, что на постройку ее требуется два с половиною миллиона кубических метров камня, пятьдесят миллионов пудов песку, двенадцать миллионов бочек цемента, не считая железа, дерева.

Все работы при сооружении плотины механизированы, при чем в работах применяются новейшие усовершенствования. Так, для земляных работ использованы особые машины—экскаваторы, исключающие надобность ручной рабочей силы. Для взрывания скал и камней применяется разреженный воздух. Для прокладки плотины в русле реки будут устроены грандиозные ящики, внутри которых начнутся работы после удаления воды насосами. При наличии значительной глубины реки и большой скорости течения, работы эти представят исключительные трудности и опасности, однако современная техника обеспечивает им успех.

Днепрэльстан (Гидростаиция). У правого берега плотина своим концом подойдет к чрезвычайно массивному треугольному быку, к которому примкнет и гидроэлектрическая станция на 300.000 л. с., с возможностью расширения ее мощности до 650.000 л. с. На обоих берегах реки, по сети открытых проводов, подвешенных на стальных мачтах, она направит электрический ток, в Запорожье, Никополь, Кривой Рог, Днепропетровск, Каменское, Харьков.

Шлюз. На левом берегу, за непосредственно к плотине примыкающей площадью, занятою распределительной подстанцией и ремонтными мастерскими, будет находиться трехкамерный шлюз (по 120 метров каждая камера длиной, при 17-метровой ширине) с пропускной способностью до 300 миллионов пудов грузов, даже при невыгодных сочетаниях судов.

Проводка судов по шлюзам имеет производиться электровозами типа, применяемого на Панамском канале, но меньших размеров.

Шлюз рассчитан на передачу из Херсона в Днепропетровск и обратно глубокосидящих судов, с осадкой до $4^1/_4$ метров.

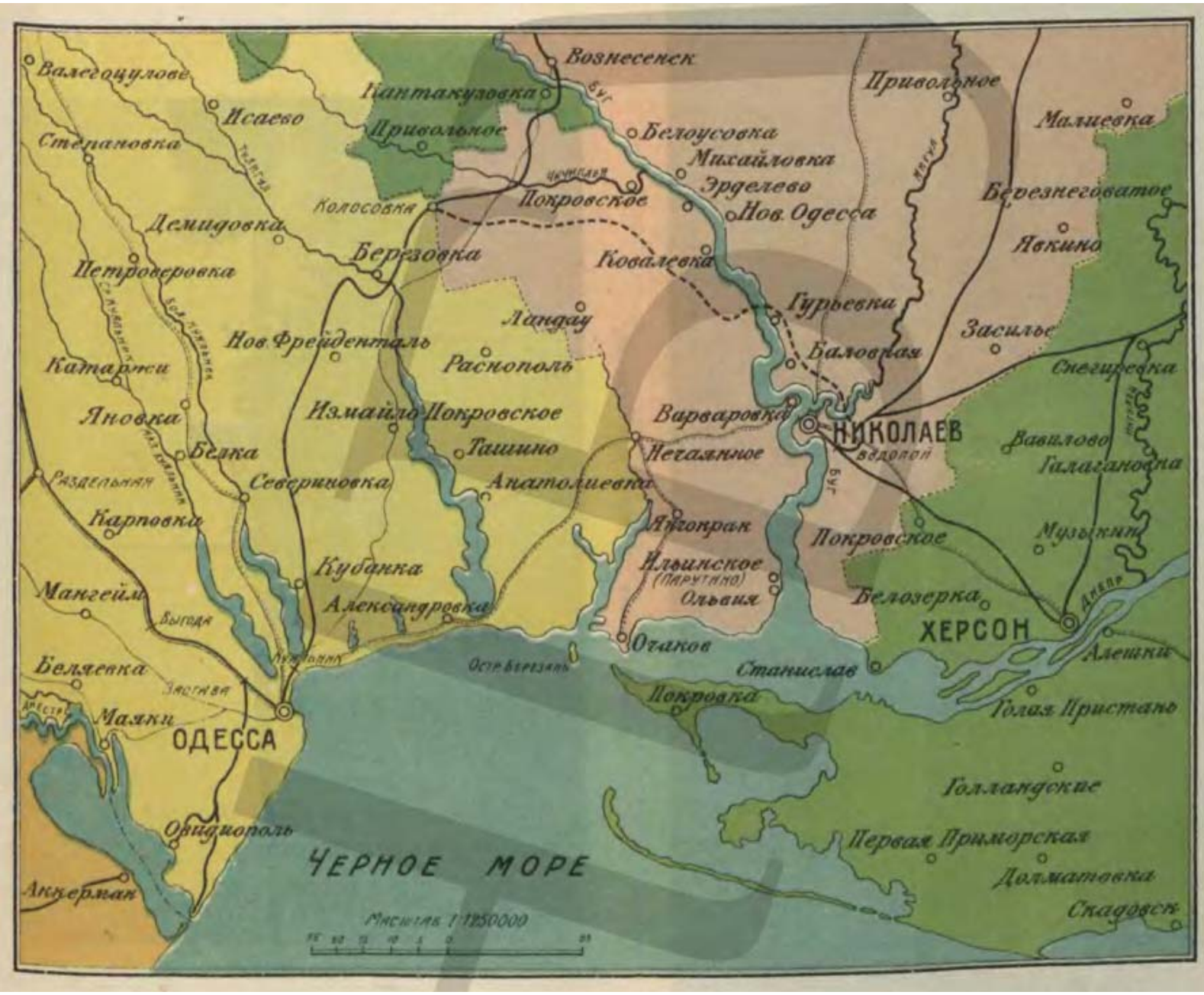
Запорожский порт. В первую очередь предположено устроить речную гавань у Запорожья и в верхнем бьефе у плотины. В связи с этим получит развитие и весь Запорожский железнодорожный узел.

Дальнейшее развитие порта у Запорожья будет находиться в зависимости от углубительных работ на Нижнем Днепре, имеющих довести фарватер реки до состояния, при котором возможно продвижение судов, с осадкой в $5\text{-}5^1/_2$ метров.

Этого возможно достигнуть путем сооружения еще двух плотин на нижнем плесе Днепра и расчисткой русла реки.

Район Днепростроя, на жизни которого непосредственно отразится постройка этого грандиознейшего сооружения, составляют округа: Запорожский, Днепропетровский, Криворожский, Николаевский, Одесский, Мелитопольский и часть Харьковского, с общим количеством населения до пяти милл. человек. Это все места чрезвычайно богатые хлебом. В предвоенные годы они давали до 300 миллионов пудов вывозного хлеба из 700 мил. пудов общего хлебного вывоза.

Здесь же находятся богатейшие криворожские месторождения железных и никопольские марганцевых руд,

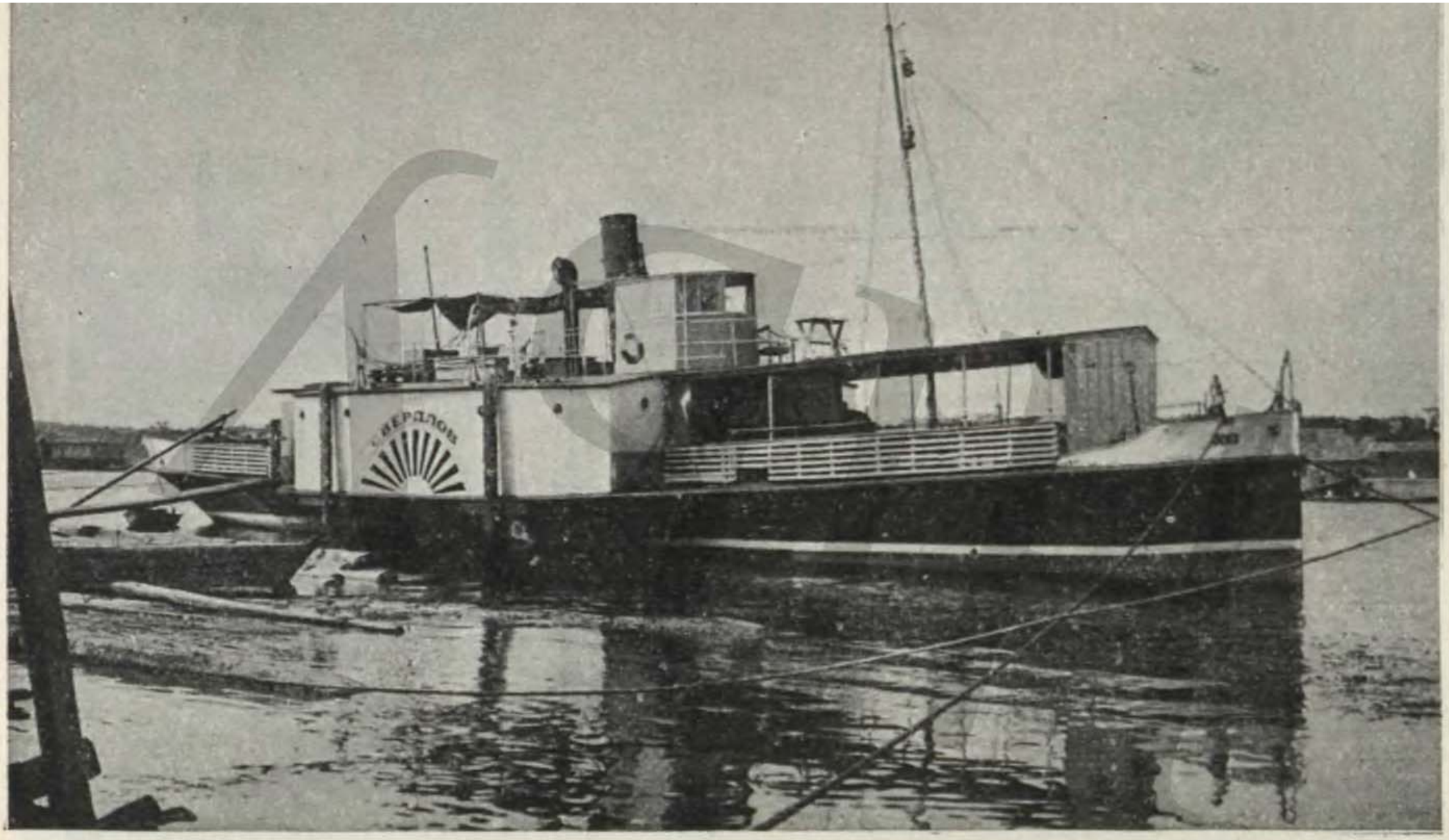

Вознесенск
Привольное
Малиевка
Валегоцулово
Кантакузовка
Исаево
Привольное
Белоусовка
Степановка
Михайловка
Эрделево
Березнеговатое
Покровское
Нов. Одесса
Колосовка
Явкино
Демидовка
Березовка
Ковалевка
Петроверовка
Гурьевка
Ландау
Засилье
Нов. Фрейденталь
Баловная
Раснополь
Снегиревка
Катаржи
Яновка
Измаил
Покровское
Варваровка
НИКОЛАЕВ
Вавилово
Белка
Ташино
Негаляное
Галагановка
Раздельная
Севериновка
Анатолиевка
Карповка
Ягопрак
Покровское
Музыкино
Кубанка
Ильинское
(Парутино)
Мангейм
Александровка
Ольвия
Белозерка
ХЕРСОН
Очаков
Алешки
Беляевка
Станислав
Маяки
Покровка
Голая Пристань
ОДЕССА
Голландские
Овидиополь
Первая Приморская
ЧЕРНОЕ МОРЕ
Долматовка
Аккерман
Скадовск
Масштаб 1:1250000



Нижний Днепр. Пароход „Народоволец“.

Нижний Днепр. Пароход „Энгельс".





Нижний Днепр. Пароход „Свердлов“.

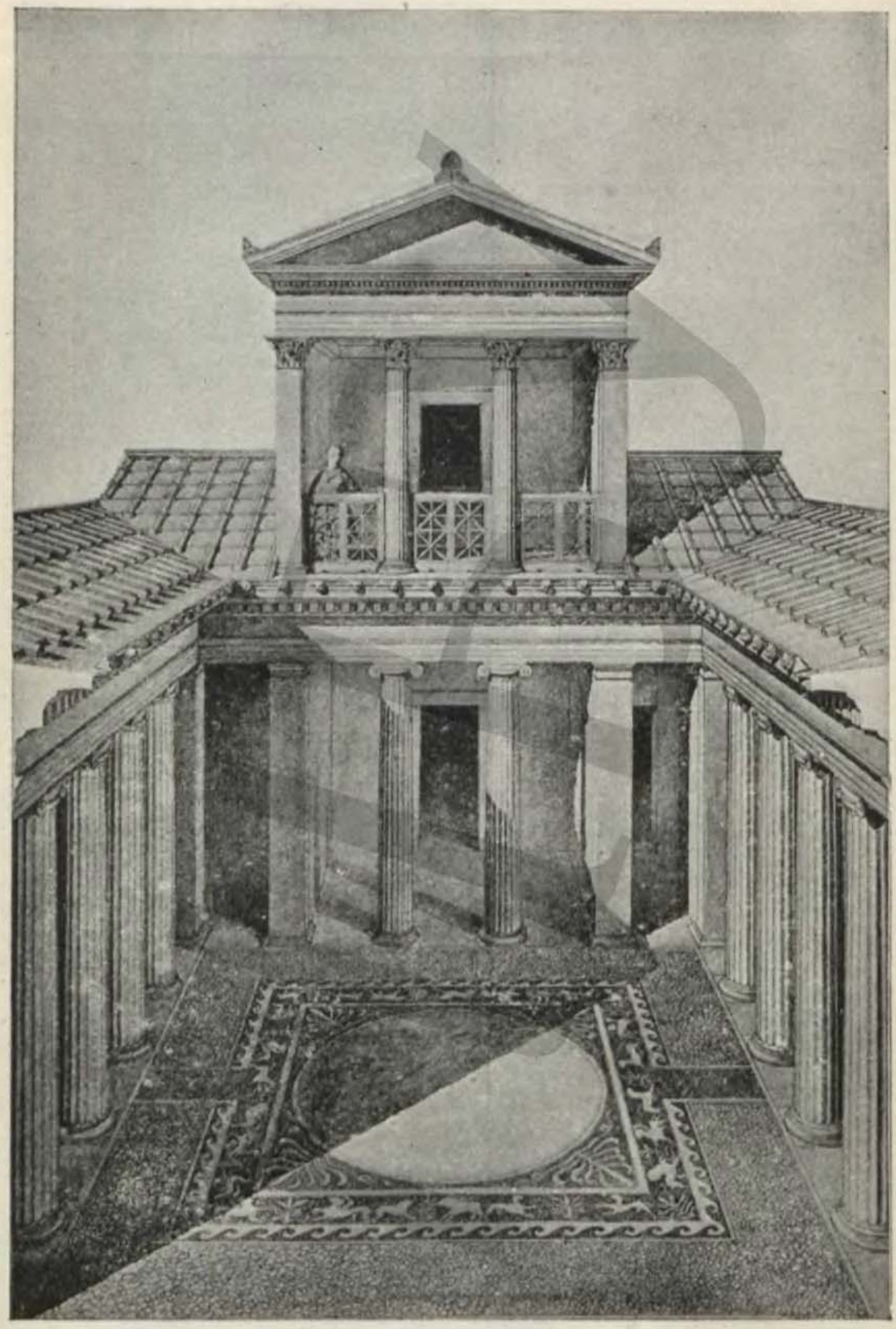


У Херсонской пристани.



Перегрузка элеватором зерна из баржи в вагон.





Реконструкция древнегреческого дома в Ольвии.

а также каолина. В одном лишь районе Кривого Рога запасы железной руды исчисляются в 1.600 миллиардов пудов; запасы же марганцевой руды определяются в 3 миллиарда пудов. К этому же району примыкает „всесоюзная кочегарка"—„Донбас", с его неисчерпаемыми запасами каменного угля.

Наличность рудных богатств и близость угля способствовали зарождению и концентрации здесь огромной металлургической промышленности. Здесь возникают такие заводы-гиганты, как Каменской, теперь им. Дзержинского, Юзовские, теперь им. Сталина, Брянский, теперь им. Петровского и друг. Одна выплавка на них чугуна доходила в предвоенные годы до 185 милл. пудов из общего количества в 250 миллионов пудов.

Днепрострой и промышленность. Сооружение Днепростроя внесет чрезвычайно существенные изменения прежде всего в жизнь промышленности края, электрифицируя производство.

Широко известно, что электричество дает наилучший вид энергии: оно неизмеримо удобнее и значительно выгоднее паровых и нефтяных двигателей.

Все местные заводы смогут в полной мере использовать у себя электроэнергию Днепростроя.

Мало того, металлургические предприятия в настоящее время работают на древесном или каменном угле (коксе). С устройством Днепростроя, у них явится возможность, подобно Америке, Англии, Германии перевести работу на электрическую печь, которая в состоянии развивать значительно более высокую температуру и тем способствовать улучшению продукции.

Но Днепрострой будет давать самую дешевую в мире электроэнергию, более выгодную, чем получаемая от угля. Это помимо непосредственной экономии на производстве даст большие сбережения драгоценного топлива, которое возможно будет использовать для других потребностей.

Заманчивые перспективы, открываемые Днепростроем металлургии, побудят к постройке в его районе целого ряда новых предприятий. Уже и в настоящее время намечена постройка большого металлургического завода в Запорожьи, с годовым выпуском металла до 50 мил. пудов и второго—в районе Кривого Рога, с продукцией в 40 мил. пудов.

Вызовет Днепрострой к жизни и совершенно новые отрасли промышленности, а в первую очередь производ-

ство так широко применяемого в технике, авиации и жизни аллюминия.

Таким образом, Днепрострой вызовет величайшее оживление в промышленной жизни края, превратит его в высоко-индустриализированный район.

Днепрострой и сельское хозяйство. Значительные изменения внесет Дпепрострой и в положение сельского хозяйства этого района, охватывающего свыше миллиона гектаров.

Екатеринославские, Херсонские и Таврические степи, дававшие на целинных землях баснословные урожаи, в настоящее время почти исчерпали свои силы. Их средние урожаи не превышают 40—50 пудов с гектара. Кроме того, на каждые пять лет здесь падает один засушливый, а другой недородный год.

Причиной такого печального положения сельского хозяйства, некогда богатого района, является подверженность местности действию засушливых восточных ветров, которые оказываются особенно губительными после исчерпания богатых запасов влаги целинных степей. Единственным средством возродить здесь сельское хозяйство, является искусственное орошение.

Днепрострой, механически подымая из Днепра воду на значительную высоту, сможет подавать ее по оросительным каналам в районы, страдающие от засухи. Кроме того, помощью дешевой электроэнергии явится возможность поднимать посредством насосов воду для орошения из разнообразнейших водохранилищ, направляя ее каналами на поля. При помощи Днепростроя возможно орошение до 150 тысяч гектаров на левом берегу Днепра, до 400 тысяч гектаров на правом берегу, до 350 тысяч гектаров в районе его нижнего течения, и свыше 150 тысяч гектаров по Южному Бугу. Такое орошение потребует поднятия 200 куб. саж. воды на один гектар; при под'еме на 60 метров это обойдется всего по 2 рубля на гектар в год.

Кроме того, связанное с Днепростроем осушение плавней „Велыкого луга“ охватить площадь почти в 100 тысяч гектаров.

Снабженный оросительной сетью край совершенно изменит свой облик. Вместо непроходимых камышей, осоки и жестких трав „Велыкый Луг“ даст прекрасные мягкие травы с двукратным укосом; на полевых участках появятся богатые урожаи хлебов и кукурузы, создадутся

благоприятные условия для широкого развития огородничества, садоводства, виноградарства, явится возможность развести неизвестные до сих пор здесь культуры: рис и хлопчатник.

Днепрострой и судоходство. Днепрострой зародился из стремления улучшить судоходство в порожистой части Днепра. Все предшествовавшие ему проекты подходили к решению этой задачи путем расчистки и углубления фарватера, упуская из виду, что даже при идеальном выполнении таких работ, все же оказалось бы невозможным взводное судоходство, в виду наличности огромного падения на этом участке воды и неустраняемой подобным решением вопроса предельной скорости течения, допускающей взводное судоходство.

Днепрострой решает эту проблему совсем по иному, совершенно заливая пороги путем высокого, на 37 метров, поднятия горизонта воды при помощи грандиозной плотины. При этом, не только вода глубоко зальет пороги, не только подымется уровень воды на протяжении до Верхнеднепровска, но совершенно изменится и скорость течения реки, после чего окажется полная возможность здесь свободного плавания судов. При посредстве же шлюза представится возможность судоходного сообщения между средним и нижним Днепром.

Так осуществится сквозное движение от верховьев Днепра, т.-е. от Борисова, Орши и Брянска до Черного моря, так блестяще разрешится Днепростроем отвечная днепровская проблема.

Всесоюзное значение Днепростроя. Значение Днепростроя выходит далеко за местные рамки. Удешевляя производство металлов, он расширит спрос населения на металлические изделия, что в свою очередь вызовет усиленное машиностроение. Обеспечивая пышный расцвет украинской металлургии, Днепрострой изменит кон'юнктуру всей Союзной металлопромышленности, вызовет ее реконструкцию, открывающую перед ней сказочные перспективы.

А открывая сквозное движение от Подмосковных районов до Черного моря, Днепрострой даст возможность водному транспорту в полном об'еме осуществить свою историческую и экономическую миссию в деле развития всех производственных сил Союза и его рынков сбыта.

Экскурсии на Днепрострое. На Днепрострой летом ежедневно прибывают многочисленные экскурсии с Укра-

ины, других союзных республик, даже из далекой Сибири.

Экскурсанты запружают улицы колонии Кичкас, берега реки. Для ночлега ими занимаются все свободные уголки в интернатах рабочих, в помещении—„Дейтше Шуле", колонистских избах; располагаются они на ночевку и под открытым небом.

Уже в управлении главного инженера раздаются голоса: „Не страшно целых пять лет строить Днепрострой, но страшно на протяжении пяти лет выдерживать натиск экскурсантов, им все показывать и об'яснять".

Поэтому перед экскурсантами стоит задача прилагать все старания к тому, чтобы своим появлением возможно менее отвлекать строителей от их работы.

Кроме того, присутствуя при созидании величайшего сооружения нашего времени, долг каждого экскурсанта вспомнить то место постановления об'единенного заседания Президиума ВУЦИК'а и СНК УССР от 29/X—26 г., которое гласит: „признать, что все трудящиеся УССР широко проявят гражданское сочувствие и дадут материальные средства на осуществление этого колоссального сооружения нашего Союза, которое не только решает техническую проблему величайшей важности, но закладывает фундамент нового социалистического строительства промышленности и сельского хозяйства".

Поэтому обязанность каждого экскурсанта, в связи с посещением им Днепростроя, подписаться самому на заем индустриализации или найти подписчиков на него.

Как попасть на Днепрострой. В настоящее время осуществляется водно-автобусное сообщение по прямым билетам от и до тарифных пунктов пароходной линии Киев—Днепропетровск, Запорожье—Херсон, с пересадкой с пароходов на автобусы и с автобусов на пароходы в Днепропетровске для пассажиров, едущих вниз, и в Запорожьи для пассажиров, едущих вверх по Днепру.

Автобусы имеют остановку в К и ч к а с е, проходят по Кичкасскому мосту, где пассажиры имеют возможность осмотреть Днепрострой.

Отход автобусов ежедневный. В случае опоздания парохода автобусы ожидают прибытия его в течение двух часов. Продолжительность проезда на автобусах между Днепропетровском и Запорожьем $3^1/_2$-4 часа.

Продажа билетов прямого водно-автобусного сообщения, производится в кассах пристаней указанных линий *(см. расписание автобусного движения)*.

Возможно также путешествие на Днепрострой на специальном пароходе, курсирующим между Запорожьем и Кичкасом. В этом случае приходится в продолжение часа подниматься вверх по реке. Не доезжая Кичкаса, между прочим, открывается чрезвычайно эффектный вид на знаменитый Кичкасский мост.

Кичкас—еще недавно небольшое, тихое селение немцев-колонистов. Его чистенькие, беленькие хатки тонули в зелени, терялись среди громадных камней, разбросанных здесь всюду.

В настоящее время это довольно большой людный, кипучий городок, с водопроводом, густой электрической сетью, телефоном и центральным отоплением.

Обращает на себя внимание громада импозантного дома Управления Главного Инженера Днепростроя. Чрезвычайно интересна грандиозная фабрика-кухня, одна из первых во всем Союзе; она передает в огромных термосах пищу в различные части городка.

XI. К МОРЮ!

ЗАПОРОЖСКАЯ СЕЧЬ

Ниже порогов, по обоим берегам Днепра, широко раскинулись бывшие „Запорожские вольности", достигавшие на юге Черного моря. Центром их являлась „**Сечь**", своеобразная столица-лагерь запорожцев, где стоял *Кош*, т.-е. где находился кошевой атаман со старшиной и частью сечевых товарищей, всегда готовых к выступлению в поход.

„Вольности", т.-е. территория запорожцев делилась на восемь округов, называвшихся паланками. Здесь, на богатых степных просторах, запорожцы предавались хозяйственной деятельности, живя селами, зимовниками (запорожские хутора) и бурдюгами (землянки). Однако, полная военных тревог обстановка не позволяла им заниматься земледелием. И только вдали от татарских границ, по берегам Самары и Орели, они сеяли хлеб. Зато роскошные степи, кишевшие рыбой реки и озера, полные зверья леса—благоприятствовали охоте, рыбной ловле и скотоводству, являвшимся главным занятием запорожцев-зимовичан.

„Запорожские вольности" считались достоянием всего „войска запорожского" и находились в ведении Коша. Ежегодно на новый год, после избрания кошевого и старшины, жеребьевкой производился раздел их. При этом, раздача угодий практиковалась всего на один год, чтобы через долголетнее владение ими никто не смог обратить общего добра в свою собственность. Запорожцы любили повторять: „земля—трудящимся, а воля—всем".

За время существования запорожского казачества „*Сечь*" не раз меняла свое местопребывание. Впервые она появляется на о. Хортице. Но первой, хорошо известной, была *Базавлукская или Баториева* „*Сечь*", находившаяся на Базавлукском острове, что против Чертомлыкского Рога и нынешней слободы Капуливки. Она была свидетельницей расцвета и наибольшей славы, „войска запорожского". Отсюда Сагайдачный в 1606 году производил свои знаменитые морские походы, когда запорожцы громили Синоп и Трапезунт, жгли предместья

Царьграда, разрушали крымскую турецкую крепость Кафу, освобождали десятки тысяч из турецкой неволи пленников, уничтожали турецкий флот. Вся Европа тогда любовалась подвигами запорожцев.

В 1617 году Сагайдачный, после разрушения в его отсутствии Сечи турками, стал кошем на Хортице, но через несколько лет запорожцы уже переселяются на о. Томакову, с которого в 1638 г. перебираются на Микитин Рог (Никополь), а оттуда в 1652 г. снова возвращаются к Базавлуку и стают кошем на Рогу, у устья р. Чертомлыка и против бывшей Баториевой Сечи.

Эта, так называемая, *Чертомлыкская* сечь просуществовала до 1709 года. С нею связывается имя одного из наиболее талантливых кошевых Ивана Сирка (ум. 1680 г.). При нем запорожцы ежегодно совершают славные походы в Крым, и Крымскому хану наносят такие жестокие удары, от которых Крымская орда уже не смогла оправиться.

После смерти Сирка начинается упадок Запорожья и Чертомлыкская Сечь живет лишь воспоминаниями о недавних подвигах, о былой славе.

В начале XVIII в. в сечи появляется просвещенный и энергичный кошевой Кость Гордиенко, мечтавший о восстановлении прежней мощи Запорожья. За давние права и волю он начинает вооруженную борьбу с Петром I, примкнув к Мазепе. Раздраженный Петр послал против запорожцев большие силы под предводительством Яковлева и Галагана, которые в отсутствие Гордиенко разрушили Чертомлыкскую Сечь, не оставив на ней камня на камне (1709 г.).

Руины Базавлукской и Чертомлыкской Сечи позднее стали называться „Старой Сечью".

После разорения Чертомлыкской сечи запорожцы ушли в устье Днепра, где и основали, с разрешения турецкого султана, Сечь в Алешках, у р. Конской. Однако, не по душе были запорожцам далекие алешковские пески, и в 1734 году ими на речке Подпильной, в шести километрах от „Старой Сечи" была заложена последняя Запорожская Сечь. В наше время на ее месте стоит с. Покровское. Новая Сечь ими была прекрасно фортифицирована земляными окопами и валами, следы которых сохранились до настоящего времени. Но дни сечи были уже сочтены. Основанная Петром I Российская империя безудержно раздвигавшая свои границы к бере-

гам Черного моря, не могла терпеть на своем пути существования этого „осиного" гнезда, докучавшего к тому же постоянными требованиями признания его старых прав и вольностей. И 6 июня 1775 г., при Кошевом Кальнышевском—Текелий со стадвадцатитысячною армией обложил Сечь со всех сторон. После сильных колебаний запорожцы положили оружие. Но часть их, в числе 5.000 человек, по Днепру ушла в Черное море и с разрешения Турецкого султана стала Кошем в устьи Дуная (Задунайская Сечь). Победители не церемонились с запорожцами, и Кальнышевский глубоким стариком окончил свою печальную жизнь в одной из башен далекого Соловецкого монастыря. Так кончила свое существование „Новая Сечь".

Ниже Кичкаса на Днепре находится о. **Хортица**, так богатый воспоминаниями.

Его уже знает Константин Багрянородный, называя островом Григория. По его словам к этому острову приставали отправлявшиеся в Византию торговые караваны, для отдыха перед отплытием в дальнюю дорогу и для принесения благодарственных жертв у большого дуба, за благополучное прохождение порогов.

Из летописей узнаем, что Хортица служит последним сборным пунктом для Киевских князей в их походах против половцев (1103 г.) и татар (1224 г.).

С середины XVI ст. и до падения Сечи Хортица находилась в составе „запорожских вольностей". Здесь же иногда располагалась и Сечь. В 1552—1557 г.г. на Хортице стоит Вишневецкий, в 1577 г. она становится центром всего Запорожья при кошевом Шахе; стоял здесь несколько лет и Сагайдачный после разгрома турками Базавлукской Сечи (в 1617 году).

Вообще, в истории украинского, польского и турецкого народов Хортица играла значительную роль, находясь на путях между Правобережным Поднепровьем и приазовскими степями, Крымом и Черным морем. У Хортицы находится знаменитый Кичкасский перевоз или старинная Крарийская переправа, соединявшая пересекаемые Днепром пути.

Хортица один из самых больших островов на Днепре; он имеет 10 километров в длину и до 3 километров в ширину. С севера Хортица начинается высокими скалами, которые, постепенно понижаясь к югу, переходят в пес-

чаную низменность, покрытую озерцами, камышами шелюгом.

С 1789 г. здесь поселились немцы-колонисты. Еще недавно существовал пень огромного дуба, срубленного ими, которому насчитывали до 2.000 лет. В настоящее время на Хортице находится небольшой курорт.

Запорожье. У нижнего края Хортицы на левом берегу Днепра расположился городок Александровск, при речке Мокрой Московке. Во времена запорожцев здесь, среди больших дубовых лесов, находились запорожские зимовники. В 1738 г. Миних, во время похода в Крым, построил небольшую крепость в том месте, где теперь центр города. Значительно расширенная в 1775 г. она, однако, была вскоре упразднена.

До проведения железных дорог город представлял собою большое село. В настоящее время, это бойкий торгово-промышленный центр. На его окраинах находится несколько больших мельниц и заводов; среди них огромный завод сельско-хозяйственных орудий и машин „Коммунар", проволочный завод и одни из лучших на Украине железнодорожные мастерския. Строится большая беконная фабрика, рассчитанная на пропускную способность в 60.000 свиней ежегодно.

Город небрежно раскинулся и от края до края его прорезает длинная улица Розы Люксембург. На нем и при огромном наплыве в связи с сооружением Днепростроя чужого населения, все же лежит печать некоторой провинциальности. Но это город будущего. В комплекс сооружений Днепростроя входит оборудование здесь порта, в котором весь водный транзит будет иметь свою станцию при проходе через шлюзы. Сооружение Днепростроя даст мощный импульс для развития его промышленности и торговли. Огромна будет его роль по передаче грузов с водных путей на железные дороги. В нем—начальный пункт плавания по Нижнему Днепру.

С 1925 года Александровск, в воспоминание о запорожцах, переименован в *Запорожье*.

Из запорожских памяток в нем находится могила последнего кошевого Задунайской Сечи—Осипа Гладкого, на старом кладбище у церкви.

С этим же городом связана деятельность одного из наиболее нашумевших в период гражданской войны партизан—*Махно*. Находившееся в 6. Александровском уезде с. Гуляй-Поле было столицей этого „батьки". Александровск

для него служил операционной базой, из которой Махно перебрасывал свою своеобразную „армию на тачанках" в различные районы порожистого Приднепровья.

Сразу же за Хортицей Днепр выделяет из себя слева множество протоков, которыми изрезана глубоко вдающаяся в левый берег речной долины низменность. Эта низменность и есть знаменитый „Велыкый луг" запорожский, сопутствующий главному руслу Днепра на протяжении ста двадцати километров. Покрытый лесами, непроходимыми камышами и недоступными топями, изрезанный бесчисленными протоками и ручьями—„Велыкый луг"—всегда служил для запорожцев наиболее надежным убежищем от татар. Поэтому они неизменно выбирают место для Сечи в непосредственной близости к „Велыкому лугу".

В этом девственном и непроходимом в те времена уголке водилось бесконечное множество рыбы, птицы, зверя. Это был неисчерпаемый источник всевозможных жизненных благ, кормивший и одевавший всю Сечь Сами запорожцы любили приговаривать: „Ой Сич маты, ой Сич маты. А Велыкый Луг—батько."

Спускаясь по реке мы долго сможем любоваться его луговыми просторами, но еще восхитительнее виды на „Велыкый луг" с высокого правого берега Днепра. Прибрежный ландшафт здесь поражает своей красотой.

Пройдя несколько „забор"—отзвук порожистой части Днепра, миновав виднеющуюся на правом берегу „Лысую" гору с интересными дюнами, образованными ветром исключительно из ее песков, подходим к селу *Беленькому*, известному своими курганами, усеявшими высокую гору. Беленькое—довольно значительное село хортицкого района, с оживленной пристанью, грузящей хлеб, арбузы, дрова. Километрах в пятнадцати ниже проходим большое село *Тарасовку* на правом красивом берегу. Окруженное лесом, чередующимся с обширными лугами, оно в летнее время привлекает к себе довольно значительное число дачников.

Наибольшей красоты правый берег достигает у г. **Никополя**. Расположенный на значительном возвышении при впадении в Днепр реки Чертомлык, Никополь находится на месте, так-называемого, „Микитина Рога", у которого обосновалась в 1638 г. Чертомлыкская Сечь, разоренная в 1709 г. Петром I.

По распоряжению Потемкина, в 1782 году. „Микитин Рог" был переименован в Никополь (город победы).

В 1834 г. в нем был учрежден цех вольных матросов из мещан, вольноотпущенных, казенных крестьян и разночинцев. За 25 лет службы в Черноморском флоте они освобождались от податей и рекрутчины.

В довоенное время это был очень оживленный промышленный и торговый городок. Его отправки хлеба в Херсон и Одессу доходили до 10 миллионов пудов в год. Для приема больших партий хлеба были устроены зернохранилища, емкостью в 5 миллионов пудов. Кроме того, несколько больших мельниц пропускали ежедневно до 18.000 пудов зерна. Погрузка марганцевой руды, залегающей в его окрестностях, достигала 8 миллионов пудов. Неистовство махновцев, часто оперировавших в районе Никополя, и белогвардейщина, совершенно убили его промышленность и торговлю.

За последние годы город экономически возрождается. Восстановлены мельницы, работает большой чугунно-литейный завод и некоторые другие промышленные заведения. Возрастают отправки хлеба Никопольской пристани.

С Никополем связано воспоминание об избрании в 1648 г. Богдана Хмельницкого гетманом и о решении помочь ему военной силой.

Из памяток Запорожья уцелел в Никополе интересный запорожский зимовник и небольшая пушка.

В 20 километрах ниже Никополя на мысу, у устья р. Чертомлыка, место „Старой Сечи“ (1652—1709).

На ее месте, среди слободы Капуливки, и по настоящее время стоит каменный памятник на могиле кошевого Ивана Сирка. На берегу сохранились также следы окопов.

С горы у Капуливки, или со старого запорожского кладбища открывается вид на „Базавлук“ (южная половина „Великого Луга“). Весной в половодье он кажется настоящим морем, среди которого лишь холмы стоят островками.

Здесь же, в 17 километрах от „Старой Сечи“, находится знаменитый Чертомлыцкий курган. Раскопанный в 1862 г., он дал широко известные в науке бесценные предметы искусства эпохи скифских царей.

В пяти километрах от Никополя на противоположном берегу находится большое село *Каменка*, с пристанью. У Каменки, основанной в 1792 г. великороссами-старообрядцами, широко раскинулись „кучугуры“. Их пески насы-

щены черепками древней посуды, обломками старинных металлических поделок.

В районе Каменки, у с. Большая Знаменка археологи в остатках городища видят один из древне-греческих нижнеднепровских городов, другие—древне-русское Олешье (Бурачков).

Каменка грузит большое количество прекрасных фруктов и винограда. Ее сады ежегодно привлекают многочисленных дачников. размещающихся по крестьянским избам. Ниже Каменки „заборы", представляющие немаловажные затруднения для судоходства, больше не встречаются; плавание становится совершенно свободным.

За Каменкой проходим мимо слободы Капуливки. против которой находилась Базавлукская Сечь и с. Покровское, где была последняя Запорожская Сечь. Все это—места, с которым связаны богатые воспоминания о славных подвигах запорожцев.

Пристани *Ушкалка* на левом берегу и *Малые Гирлы* на правом, у устья лимана, образуемого р. Базавлук,—грузят хлеб. Малые Гирлы являются оживленным центром хлебозаготовительных операций. Далее *Большая Лепатиха*—большое село на левом берегу.

В довоенное время это важный пункт по экспорту зерна за границу (4.300.000 пудов) и по складу леса. Свое значение хлебного рынка Б. Лепатиха постепенно восстанавливает.

По отправкам хлеба начинает приобретать значение и лежащая пристань *Качкаровка*. В районе ее находится надгробный памятник кошевому Костю Гордиенко, с датою 1733, мая 4.

Не доезжая Берислава, на левом крутом берегу Днепра расположилось большое местечко **Каховка,** получившее свое название по имени одного из наиболее энергичных колонизаторов „Новороссии" Екатеринославского губернатора времен Екатерины II—Каховского. Среди береговых скал местечко напоминает скорее средневековый городок и только фабричные трубы говорят о современности. Обилие известняка помогло устлать все местечко каменными тротуарами, шоссировать улицы, опоясать его дворища каменной оградой; из каменных плит устроена и прихотливо изгибающаяся лестница из города к пристани.

Каховка один из наиболее оживленных торговых центров на Нижнем Днепре, со значительной ярмарочной

торговлей. Ее весенняя ярмарка в довоенное время имела двухмиллионный оборот и привлекала к себе коммерсантов со всей России. Большие сделки совершались на шерсть, каракуль и хлеб; ярмарка привлекала и массы сельскохозяйственных рабочих, нанимавшихся здесь на все лето в большие экономии на работу.

В настоящее время упавшее за время империалистической и гражданской войн торговое значение ее восстанавливается.

Никольская ярмарка снова вызывает чрезвычайное оживление среди крестьян Таврии, с'езжающихся сюда со всего Нижнеднепровья.

Оживлению способствует и Госпароходство, устанавливающее на время ярмарки специальные рейсы пароходов в районе Каховки.

Из Каховки ближайший путь от Днепра в Асканию-Нова.

АСКАНИЯ-НОВА

В пятидесяти километрах к юго-востоку от Каховки находится прославившийся далеко за пределами нашего Союза знаменитый *Заповедник „Аскания-Нова“*, или по местному „Чапли“.

Копытные животныя различных частей света на полной свободе вытаптывают здесь ковыльную степь; Аскайийский парк насыщен птицами Европы, Азии, Африки, Америки и Австралии. В этом волшебном оазисе, приютившемся среди безбрежных украинских степей, все нехищное находит себе приют и заботливый уход и мирно живет рядом с человеком.

Аскания-Нова состоит из парка, заповедной степи, музея, Совхоза и библиотеки.

Зоопарк—занимает пятьсот гектаров степи, сорок гектаров зоопарка, семьдесят гектаров ботанического сада и двадцать гектаров прудов.

Животныя и птицы здесь частью находятся на полной свободе, частью размещены в постройках и вольерах.

Заповедная степь—занимает пятьсот гектаров и представляет огромную научную ценность, как „памятник природы“, совершенно нетронутый рукою человека.

В Музее—собрана коллекция чучел животных и птиц, погибших в Асканию-Нова или убитых на перелете. Кроме того, в нем имеется археологическая коллекция

предметов из раскопок местных курганов и значительное собрание негативов.

Совхоз—на огромной площади в 40.000 гектаров, ведет полевое хозяйство и занимается тонкорунным овцеводством.

Библиотека—с книгами научного содержания по естествознанию.

Этот удивительный уголок с экзотической жизнью среди степей вырос из детской забавы талантливого Фридриха Эдуардовича Фальц-Фейна, сына богатых помещиков Таврии. Ему судьба послала в качестве первого воспитателя искреннего любителя природы Г. Конрадса, пробудившего в своем маленьком воспитаннике интерес к ней, разросшийся с годами.

За время учения в Херсонской гимназии, а затем в Юрьевском университете, любовь к природе у молодого Фальц-Фейна превращается в страсть натуралиста.

Не жалея средств, он пополняет и устраивает свой зоопарк. Высшего расцвета достигает Аскания-Нова к началу империалистической войны, обращая на себя внимание натуралистов всего мира, оказывая науке неоценимые услуги.

Особенно заслуживает внимание ее широко поставленные опыты акклиматизации млекопитающихся и птиц южного полушария и экваториальной полосы; удивительны опыты одомашнения диких животных, а также пробы улучшения домашнего скота путем скрещивания его с дикими сородичами.

Пережив невзгоды империалистической и опасности гражданской войн Аскания-Нова по декрету Совнаркома Украины от 8-го февраля 1921 г. об'явлена Государственным Степным Заповедником Украинской Республики. Она является настоящей нашей национальной гордостью, а „на европейца,—по словам проф. Гекка, директора Берлинского зоологического парка,—производит не меньшее впечатление, чем путешествие за океан, в другую часть света".

От Каховки до Аскании-Нова. Из Днепровской долины, полной сочной зелени деревьев, кустов и высоких камышей, незаметно выбираемся в открытые степные просторы. Все реже попадаются села, все меньше в них садов, кустов, зелени. После продолжительной пыльной дороги, вдали на горизонте виден маленький лесок. Среди его зелени высоко поднимается круглая башня водопро-

вода, подающего из артезианских колодцев до 40 миллионов ведер живительной влаги ежегодно. Водопровод-истинное сердце Аскании-Нова; от правильной работы его зависит вся жизнь Заповедника.

Культурное гостеприимство и образцовый порядок — первое чем встречает Аскания-Нова.

Осмотр Аскании-Нова. Мы, прежде всего, попадаем в в царство мелкой и голенастой птицы. Канарейки, щеглы, чижи и др. наполняют воздух своими голосами.

Заботливо убранные аллеи густого парка ведут к пруду. По сторонам лабиринт каналов с чистой, прозрачной водой.

В аллеях важно путешествуют дикие зайцы, доверчиво и дружелюбно посматривающие на человека, скромной походкой тихо переходят дорогу дикие козочки, иногда через дорожку смешно перескочит бородатый фокусник гну. А вверху, в листве щебечут мириады птичек.

В Аскании их никто не трогает, даже не пугает, и дикие созданья здесь чуют в человеке друга. Несказанною красотою полон пруд зоопарка, с его чарующими островками и берегами, устроенными настолько разнообразно, что каждый род птицы, находит для себя излюбленный рельеф и подходящий уголок для гнезда.

Здесь чопорно разгуливают журавли, плавают шепчущие австралийские черные лебеди, взлетают яркие фазаны, а у пологого берега в своем розовом оперении, с огненным цветом распростертого крыла, с гибкой и тонкой шеей, на высоких стройных ногах, приковывают наш взор фламинго; рядом — массы всевозможных уток, гусей, лебеди.

От пруда проберемся на вышку. Перед нами на огромной степной площади в сто гектаров, обведенной проволочной решеткой живописные группы лам, оленей, гну, ланей, антилоп, подчас с маленькими детенышами. А еще дальше, в открытой неогороженной степи пасутся зебры, яки, серые украинские волы, рядом с ними зубры, бизоны. Тут же африканский страус с целой группой нескладных маленьких страусят.

Нужно несколько дней пробыть в Аскании, чтобы не только посмотреть, но и почувствовать все величие и красоту жизни Заповедника.

В Заповеднике имеются помещения для приезжих.

От Аскании-Нова до Каховки. Мы снова перерезаем пыльную украинскую степь. Она с незапамятных времен была пристанищем всевозможных кочевников. В более

поздние времена печенеги, половцы, торки, берендеи, татары, сменяли друг друга. Через ее ровные просторы широкой волной переливался людской поток из Азии в Европу.

С незапамятных времен здесь лилась людская кровь, раздавались стоны раненых. Памятником глубочайшей старины остались высокие курганы. Рядом с ними раскиданы небольшие свежие могилы — следы недавнего кровавого разгула деникинщины, махновщины, врангелевщины — памятник недавней героической борьбы за светлое будущее...

Впереди опять зелень плавней, серебрится лента реки. Мы на Днепре.

Почти напротив Каховки находится старинный *Берислав*, значительный узел грунтовых дорог.

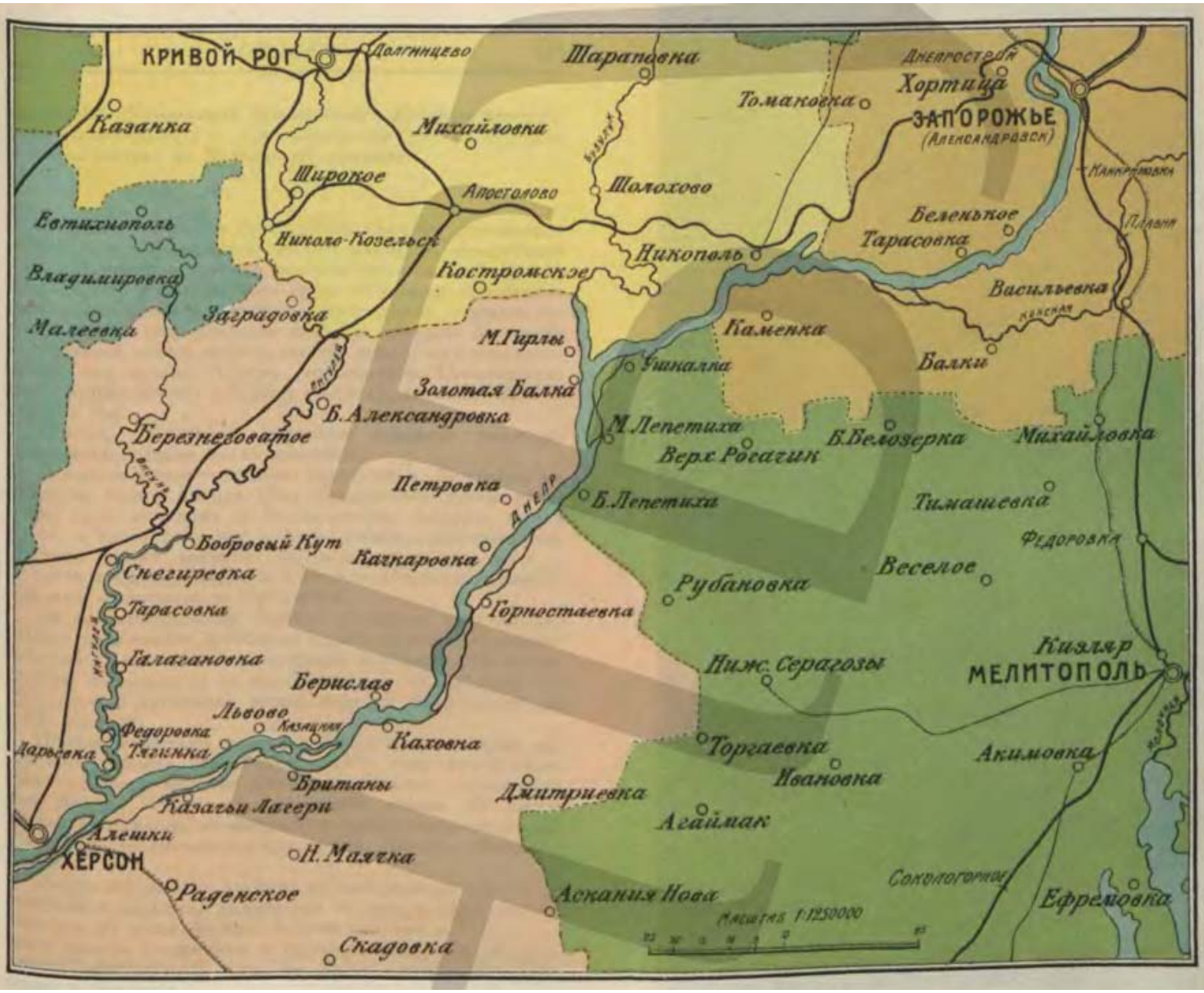
Город основан турками в 1450 г. при крепости Кызы-Кермен (девичья крепость). После присоединения „Новороссии“ город был заселен переселенцами из Левобережной Украины.

В настоящее время в Бериславе пристань производит довольно значительные погрузки хлеба.

„**Украинская Шампанья.**“ По левобережью Днепра от Каховки и до Кинбурнской косы, на расстоянии 130 километров растянулись известные Алешковские пески. Они охватывают огромную площадь в 150.000 гектаров. Это типичные по своему происхождению и строению речные дюны. Ветер наносит из них „кучугуры“ до 6-7 метров высотой, которые во время бурь переносятся на большие расстояния. В последнее время много было сделано для закрепления их помощью шелюги, акации, сосны. Как оазисы среди них уцелели местами клочки плодородной земли, некогда занимавшей все эти просторы, засыпанные песками.

Лет пятьдесят тому назад на Алешковских песках впервые начинают разводить виноград. Виноградарство появляется в с. Большие Копаны, Челбаны, в Каховке. Закладываются виноградники швейцарскими выходцами в Основе, которая вместе с Британами занимается, кроме того, садоводством. В их прекрасных фруктовых садах персики достигают десятисантиметровой величины, с весом до четырехсот грамм.

Все это, впрочем, только начальные пробы, но и они уже показали, что Алешковские пески смогут стать


КРИВОЙ РОГ
Долгинцево
Шараповка
Днепрострой
Хортица
ЗАПОРОЖЬЕ
(Александровск)
Томаковка
Казанка
Михайловка
Широкое
Апостолово
Шолохово
Евстихиополь
Никопольский
Беленькое
Тарасовка
Николо-Козельск
Никополь
Владимировка
Костромское
Васильевка
Заградовка
Малиевка
М.Гирлы
Каменка
Балки
Ушкалка
Золотая Балка
Б.Александровка
Березнеговатое
М.Лепетиха
Б.Белозерка
Михайловка
Верх.Рогачик
Петровка
Б.Лепетиха
Тимашевка
Бобровый Кут
Качкаровка
Федоровка
Снегиревка
Веселое
Рубановка
Тарасовка
Горностаевка
Кизияр
Ниж. Серагозы
МЕЛИТОПОЛЬ
Галагановка
Берислав
Львово
Федоровка
Тягинка
Каховна
Торгаевка
Акимовка
Ивановка
Британы
Дмитриевка
Казачьи Лагери
Агайман
Алешки
ХЕРСОН
Н.Маячка
Раденское
Аскания Нова
Ефремовка
Скадовка
Масштаб 1:1250000

настоящей „Украинской Шампаньей". Местные виноградари кооперируются и „Днепровинсоюз" уже насчитывает в своем составе до 30 таких об'единений.

Основа — небольшая французская колония, основанная в 1890 году переселенцами из „Н. Шабо" б. Бессарабской губернии, вместе с группой опытных виноградарей. Ценою упорнейшего и долголетнего труда им удалось превратить бесплодные пески в цветущие виноградники, площадь которых в 1914 году доходила до 3.000 гектаров. За время гражданской войны виноградарство упало, но в последнее время оно начало быстро возрождаться. Производство вина, отправляемого в Херсон и Одессу, достигает 200.000 ведер в год.

Основа, обладающая здоровым климатом, ежегодно привлекает большое число дачников.

В восьми километрах ниже находится с. *Британы*, на левом же берегу Днепра. Оно образовалось путем поселения здесь ссыльных из Великороссии, которым брили голову в предупреждение побегов; отсюда и название села. Британы имеют значение по своим отправкам вина и фруктов в Одессу, Харьков и Москву. Особенно славятся Британы виноградом и абрикосами.

На противоположном берегу находится одна из немногих на Украине довоенных еврейских земледельческих колоний—Л ь в о в о. Занимающееся исключительно земледелием, население ее за последние годы значительно сократилось. В настоящее время колония насчитывает до 1.500 жителей.

Пройдя небольшое местечко Т я г и н к у—некогда татарскую крепость, основанную в 1491 году знаменитым Менгли-Гиреем, миновав устье значительного левого притока Днепра И н г у л ь ц а, имеющего свыше 500 километров протяжения, из которых сто судоходных,—подходим к наиболее значительному городу на Нижнем Днепре—Херсону.

Расположенный на высоких правобережных холмах, в расстоянии около ста километров от моря и тридцати километров от устья Днепра, **Херсон** основан в 1778 г., на месте окопов, устроенных в турецкую войну. По распоряжению Екатерины II тогда же была начата постройка верфи и крепости.

Первоначальное население города образовалось из приписанных к верфи рабочих и из колодников, ссылавшихся сюда на принудительные работы.

Как портовый город при большой и многоводной реке, находящийся невдалеке от моря, Херсон быстро развивается и становится крупным торговым пунктом и складочным местом для обширного Нижнеднепровского района. Об'явленное же Потемкиным порто-франко чрезвычайно оживило иностранную торговлю и в Херсонском порту почти круглый год развевались чужеземные флаги Однако, чума, турецкая война, смерть благоволившего Херсону Потемкина, открытие порта в Одессе и, наконец, перенесение военной судостроительной верфи в Николаев—наносили Херсону удар за ударом и вскоре низвели его на ступень захолустного городка. Мало помогло и то, что в 1803 г. он становится губернским центром новообразованной Херсонской губернии. В 1835 г. упраздняется в Херсоне крепость.

Однако, Херсон все же ведет значительную торговлю хлебом и лесом. К нему тяготеют почти все водные, железнодорожные и гужевые хлебные грузы Нижнего Поднепровья, предназначенные для вывоза на западно-европейские рынки. Хлеб вывозится в Роттердам, Гамбург, Гибралтар, Антверпен, Гулль, Лондон, Копенгаген, Христианию и т. д. Значение Херсонского порта в международной торговле растет, и в 1909 г. его экспорт достигает 45 миллионов пудов, а число иностранных судов, посетивших порт, доходит до 192. Среди городов Поднепровья Херсон незадолго до империалистической войны является самым крупным хлебным рынком и одним из крупнейших лесных рынков. А его судостроение обслуживает не только Днепр, но и порты Черного моря, при чем строятся здесь в значительном числе баржи, шхуны, бриги, трембаки и др. К девятисотым годам относится оборудование Херсонского торгового порта, с углублением Днепровских гирл. В начале империалистической войны это был цветущий город со стотысячным населением.

За время гражданской войны и особенно ужасного голода население его сократилось наполовину. Большой ущерб Херсону нанесло пребывание в нем оккупационных иностранных войск.

Достопримечательности. Самой интересной достопримечательностью Херсона является крепость с арсеналом и собором, в котором, между прочим, находится гробница Потемкина.

За городом, у шлагбаума, стоит интересный памятник великому филантропу и тюрмоведу Джону Говарду, умершему в 1790 г. в Херсоне. Могила его устроена в виде солнечных часов. На ней плита с надписью: „кто бы ты ни был—ты у могилы твоего друга“ и обелиск с бронзовым медальоном.

Историко - археологический музей (Красноармейская, 12)—один из значительнейших провинциальных музеев Украины. Основанный в 1890 г. известным музейным работником и археологом В. Гошкевичем музей состоит из отделов палеонтологии и истории материальной культуры (доисторические древности, античные и скифо-сарматские древности, древности кочевников, литовско-польские, казацкие и времени русской колонизации края).

Музей открыт для обозрения: по вторникам, четвергам и субботам от 11 до 14 ч.; по воскресениям и праздникам с 11 до 15 ч. Крестьяне, учащиеся, красноармейцы и экскурсанты вносят за вход по 5 коп.; для членов профсоюзов—10 коп. и для всех остальных—20 коп.

Интересен небольшой *естественно-исторический музей*, основанный в 1899 г. ботаником Пачосским, посвященный специально природе Нижнего Поднепровья.

После перенесенных потрясений, Херсон в настоящее время быстро оправляется. Возрождается его промышленность. Наиболее крупными предприятиями его являются завод сельско-хозяйственных орудий им. Петровского и судостроительные мастерския им. Коминтерна. Но перед Херсоном прекрасное будущее, связанное с сооружением Днепростроя и шлюзованием Нижнего Днепра.

Херсонский порт в будущем будет играть первенствующую роль в грузообороте Нижнего Днепра. Херсон должен привлечь к себе особенное внимание, как крупный глубоководный порт, работающий на погрузку больших океанских судов. В будущем это „Украинский Роттердам“.

Но настоящее оборудование порта для такой работы не приспособлено, а его глубины для современных морских судов недостаточны. Поэтому предстоит углубление порта и подводящих к нему каналов; кроме того, порт будет оборудован соответствующими складами, перегружающими приспособлениями, элеваторами, доками и т. п.

С Херсоном связано воспоминание о революционном подвиге Херсонского Отдела союза моряков. По занятии Николаева в 1918 г. немцы послали на нескольких гру-

зовых автомобилях сильный отряд с пулеметами, который до прихода немецкого командования и администрации Украинской Центральной Рады должен был поддержать власть контр-революционного городского самоуправления. Организованные солдаты - фронтовики и Отдел союза моряков изгнали немцев из города. Тогда немецкое командование двинуло против Херсона 11-ю австрийскую дивизию, несколько баталионов германцев, с пушками и пулеметами. С большим энтузиазмом и самоотверженностью фронтовики и моряки защищали Херсон. Только после 17-ти дневного ожесточенного боя город был занят германцами. Много рабочих и водников погибло во время боев, много было расстреляно по занятии немцами города. Многие спасались вплавь на Таврический берег, где переправившиеся немцы с белогвардейцами расстреливали беглецов. По словам очевидцев, дорога от Алешек и до Перекопа была усеяна трупами защитников Херсона.

Алешки, некогда Днепровск, в 8 километрах ниже Херсона на левом берегу р. Чайки, впадающей в р. Конку.

Полагают, что нынешние Алешки, это летописное Олешье; с ним же отожествляют „Elise" генуэзских географических карт.

С 1711 и до 1733 г. здесь находилась Запорожская Сечь, основанная запорожцами, после разорения Петром I Хортицкой Сечи.

В 1744 году опустевшие Алешки начали вновь заселяться, главным образом, Донскими казаками.

В настоящее время это маленький районный центр.

Алешки славятся своими великолепными фруктовыми садами, доставляющими жителям главный источник существования. Сады же и прекрасный пригородный сосновый лес привлекают в Алешки летом из Херсона дачников.

Здесь также имеются дома отдыха водников и др. Пострадавшая за время гражданской войны торговля города фруктами в последнее время быстро восстанавливается. Алешки особенно славятся своими арбузами.

В 12 километрах ниже Херсона на берегу р. Конки, большое село *Голая пристань*. Население его занимается рыболовством и судоходством.

У села при соленом озере находится курорт лиманного типа „*Гопри*", устроенный незадолго до империалистической войны бывш. Херсонским земством.

Довольно благоустроенный курорт имеет ежедневную пропускную способность в 500 человек, располагая 17 грязевыми и 41 рапной ваннами.

По химическому составу лечебных вод „Гопри" принадлежат к солено-щелочным и представляются имеющими важное лечебное значение для восстановления здоровья и трудоспособности.

На полуострове, образуемом слиянием р. Ингульца с Южным Бугом, расположен **Николаев**. Город основан, в виде укрепления, Потемкиным в 1784 г.

Николаев—морской и торговый город. До 1860 года Николаевский порт является исключительно военным. Это весьма важный пункт по торговле хлебом, рыбой, скотом и рудой.

Город имеет довольно значительную промышленность с продукцией в 17 миллионов рублей и ведет оживленную торговлю. Из заводов самый крупный—механический и судостроительный завод им. Марти.

Весьма важное для Николаева значение имеет его глубоководный порт, позволяющий подходить к нему судам с большой осадкой. Порт снабжен элеваторами и перегрузочными приспособлениями. Для экспорта руды устроена перегрузочная стрела Темперлея. Порт хорошо оборудован железнодорожным и под'езными путями, пропускная способность которых выражается в ста двадцати вагонах в сутки. Порт в состоянии пропустить в месяц до 20 миллионов пудов зерна. Он вполне подготовлен также и для принятия импортных грузов. Устроенные приспособления позволяют принимать грузы непосредственно из трюмов пароходов в вагоны. В порту оборудованы склады, емкостью в один миллион пудов.

В городе имеется хороший историко-археологический музей, открытый по вторникам, четвергам и субботам от 10 до 13 ч. и по воскресениям от 11 до 15 ч. дня. Плата за вход 10 коп., экскурсии в 30 чел. по пропускам Окрполитпросвета—1 р. 50 к., красноармейцы—бесплатно.

Километрах в 25 от Николаева находится Ольвия.

ОЛЬВИЯ

Ольвия—это помпеи нашего Черноморья. Сохранив многочисленные памятники отдаленнейших времен, она возбуждает всеобщий интерес, ибо нигде так наглядно и выпукло не отразились исторические судьбы народов юга Украины, как в Ольвии.

Когда побываете на руинах величественных стен, некогда окружавших город, остановитесь у развалин некогда прекрасных греческих домов с портиками, городских ци-

стерн и иных сооружений, когда направитесь к некрополю, с его усыпальницами—чудесными созданиями греческого художественного гения—перед вами встают яркие картины давней жизни этого города.

На правом берегу Буга (древний Гипанис), у места образования Бугского лимана, две с половиною тысячи лет тому назад греками из Милета был основан замечательный городок, под именем Ольвия—т.-е. „Счастливая". В начале небольшая торговая фактория (торжище Борисфенитов), Ольвия быстро выростает в могучий, прекрасный и богатый город, от которого потянулись караваны не только по всему простору Черноморских степей, но пройдя через всю Скифию, достигали центральной Азии, Алтая.

Ведя обширнейшую торговлю, Ольвия одновременно выполняет великую культурную миссию, являясь проводником среди „варваров" греческой образованности, античной культуры.

Своего расцвета Ольвия достигает к IV в. до Р. Х. В это время она представляет собой прекрасно обстроенный город, укрывающийся за могучими стенами. Но Ольвию уже ждали испытания. Под натиском сарматов в III в. начала разваливаться Скифская держава, на благополучии которой основывалось благоденствие Ольвии, и от этих потрясений город хиреет.

Правда, за сто лет до Р. Х. под надежной защитой гарнизона могущественного понтийского царя Митридата, Ольвия оживает, но с тем, чтобы в 50 году до Р. Х. подвергнуться страшному разгрому полчищ гетов, пришедших с берегов Дуная.

Разрушенный, опустошенный город некоторое время перестает существовать. Все же, через сто лет мы видим, как в восстановленном на старых развалинах городе жизнь бьет ключом. Ольвиополиты, по свидетельству посетившего Ольвию Диона Хрисостома, нечужды культурных запросов: они усердно читают Гомера и почти все знают Илиаду наизусть, любят Платона. С переходом под власть римлян, Ольвия, очевидно, совершенно свободна от натиска варваров. Но она не испытывает гнета и притеснений и от римлян; в эту эпоху возобновляются ее старые укрепления, реставрируются сооружения, город украшается прекрасными образцами римской архитектуры.

Последние сведения об Ольвии относятся к VI в. по Р. Х., когда она окончательно погибает в борьбе с но-

выми пришельцами—готами. Разгромленная, сожженная Ольвия была брошена на произвол судьбы. Погибла прекрасная Ольвия, лучший из городов на северном побережьи Черного моря, являвшийся на протяжении многих веков, связующим звеном между дикими черноморскими степями и культурным миром.

Об Ольвии впервые заговорили в конце XVIII ст.; но уже в половине XIX в. о ней забыли. Этому особенно способствовало то, что территория Ольвии оказалась во владении жадной и невежественной помещицы Мусин-Пушкиной, считавшей все сокрытое в земле своею собственностью.

Только с 1900 г., после открытия здесь шедевров античного искусства, Ольвия привлекает к себе внимание широких культурных слоев общества. С 1902 г. по 1914 г. производятся систематические раскопки, давшие массу ценного материала, ожидающего еще своих исследователей.

В 1920 г., в виду начавшегося расхищения, Ольвия была взята Николаевским наробразом под свою охрану. В настоящее время она в ведении Укрнауки, организовывающей систематические раскопки.

Ольвия находится у с. Парутино (Ильинское), в 25 километрах от Николаева и в 30 килом. от Очакова; от обоих пунктов сообщение на лошадях. Кроме того, линия Николаев—Парутино (Ольвия) обслуживается мотокатером.

От Николаева осуществляется пароходное движение по Бугу до г. Вознесенска.

Кроме водного пути, город связан линиями Южных и Юго-Западных железных дорог.

Перпендикулярно Днепровско-Бугскому лиману тянется длинная низменная *Кинбурнская коса*, отделяющая его от моря. Западная ее часть совсем обнажена от растительности, восточная покрыта камышами. Это, между прочим, узловой пункт перелета птиц с севера на юг.

Из населенных пунктов важнее с. Кинбурн—некогда турецкая крепость, невдалеке от входа с моря в лиман, и *Прогной*—поселок, до 1775 г. центр одного из запорожских округов, называвшегося Прогнойской паланкой. Здесь запорожцы от весны и до поздней осени стреляли птицу, били зверя, ловили рыбу, добывали соль. С этими запасами они возвращались на зиму в свои зимовники. Против Кинбурнской косы, на мысе, находится г. **Очаков**. Эта местность известна от глубочайшей древности; во

времена Геродота здесь находилась греческая колония. В 1492 г. Мегли-Гирей на этом месте выстроил крепость, под именем Кара-Кермен (черная крепость). Позднее Очаков становится опорной базой турецкого владычества в Черноморьи.

Стремление России с начала XVIII в. к овладению северным Черноморским побережьем встречало в Очакове одно из существеннейших препятствий. Поэтому за Очаков ведется длительная и упорная борьба с турками, закончившаяся в 1791 г. уничтожением турецкой крепости и присоединением Очакова к России.

Утративший свое военное значение грозный Очаков постепенно теряет и прежнее торговое значение, целиком перешедшее к Одессе. Против выхода из лимана в море находится небольшой каменистый и необитаемый островок **Березань**. На острове в марте 1906 г. были расстреляны лейтенант П. Шмидт и три матроса, участники ноябрьского восстания моряков Черноморского флота.

На этом же острове археологические раскопки открыли следы старого милетского поселения, вероятно существовавшего уже в XII ст. до Р. Х. В развалинах поселения, в ямах и гробницах обнаружены в большом числе остатки древнейших ионийских сосудов и других предметов обихода. Большая часть вещей от раскопок находится в Одесском музее.

Вся Днепровско-Бугская водная система, с ее внутренними портами — Николаевом и Херсоном замыкается **Одесским портом**. Последний является как бы ключевым аванпортом, связывающим Поднепровье с международными рынками.

В виду этого, с начала 1927/28 бюджетного года началась реализация перспективного плана развития Одесского порта. При этом главное значение получает плановая рационализация и механизация портовых оборудований.

В отношении импортных операций Одесса явится наиболее крупной базой Черноморско-Азовского района. Как полагают, открытое положение, незамерзаемость и глубоководность Одесского порта несомненно удержит за Одессой главенствующую роль на Черном море и после сооружения Днепростроя.

СПРАВОЧНЫЙ ОТДЕЛ

Днепровское Государственное Речное Пароходство

В навигацию 1928 года Госпароходство будет поддерживать сообщение по рекам: Днепру, Березине, Сожу, Припяти, Десне, Южному Бугу, Ингулу и Днепробугскому лиману.

Распределение пароходов по линиям на 1928 г. намечено следующее:

1) Линия Киев – Днепропетровск с ежедневными отправлениями обслуживается пароходами: „III Интернационал“, „Коммунар“, „Петровский“, „Чубарь“.

2) Линия Киев—Переяслав с ежедневными отправлениями обслуживается пароходом „Воровский“.

3) Линия Днепропетровск—Верхнеднепровск с ежедневными отправлениями обслуживается пароходом „Л. Толстой“.

4) Линия Киев—Гомель с ежедневными отправлениями обслуживается пароходами: „Ленин“, „Ильич“, „Комсомол“, „Прогрессист“.

5) Линия Киев — Мозырь с ежедневными отправлениями обслуживается пароходами: „Чичерин“, „Юный Ленинец“, „Ливер“ и „Решительный“.

6) Линия Киев—Чернигов с ежедневными отправлениями обслуживается пароходами „Крупская“, „Чичерин“.

7) Линия Гомель—Ветка с ежедневными отправлениями обслуживается пароходом „Непобедимый“.

8) Линия Чернигов—Новгород-Северск с отправлениями три раза в неделю из Чернигова по понедельникам, средам и пятницам и из Новгород-Северска по средам, пятницам и понедельникам—обслуживается пароходами „Тетерев“ и „Викторин“.

9) Линия Новгород-Северск—Брянск с отправлениями три раза в неделю из Новгород-Северска по воскресеньям, средам и пятницам и из Брянска по вторникам, пятницам и воскресеньям — обслуживается пароходами „Славный“ и „Жовнино“.

10) Линия Гомель—Пропойск с ежедневными отправлениями обслуживается пароходами: „Днепровец“ и „Пролетарий“.

11) Линия Лоев—Бобруйск с отходом 4 раза в неделю из Лоева по понедельникам, средам, пятницам и субботам, и из Бобруйска по воскресеньям, вторникам, средам и пятницам — обслуживается пароходами „Рекорд“ и „Лев“.

12) Линия Бобруйск—Борисов с ежедневными отправлениями обслуживается пароходами „Желанный“, „Бесядь“ и „Слава“.

13) Линия Лоев—Могилев с отправлениями 3 раза в неделю из Лоева по воскресеньям, вторникам и четвергам и из Могилева по понедельникам, средам и субботам—обслуживается пароходами „Прогресс“ и „Евгения Бош“.

14) Линия Могилев—Дубровна с отправлениями 3 раза в неделю из Могилева по вторникам, четвергам и субботам и из Дубровны по понедельникам, средам и пятницам—обслуживается пароходом „Победитель“.

15) Линия Херсон—Запорожье с ежедневными отправлениями обслуживается пароходами „Профинтерн“, „Карл Маркс“, „Энгельс“ и „Фрунзе“.

16) Линия Херсон—Каховка—Николаев с отправлениями 3 раза в неделю из Херсона по вторникам, четвергам и воскресеньям и из Николаева по понедельникам, средам и пятницам—обслуживается пароходом „1-е мая“.

17) Линия Николаев — Вознесенск с отправлениями 3 раза в неделю из Николаева по понедельникам, средам и субботам и из Вознесенска по вторникам, четвергам и воскресеньям—обслуживается пароходом „Сосновский“.

18) Линия Херсон—Бобровый Кут с отправлениями 3 раза в неделю из Херсона по средам, пятницам и понедельникам и из Бобрового Кута по вторникам, четвергам и воскресеньям—обслуживается пароходом „Запорожец“.

19) Линия Херсон—Алешки—Казачьи Лагери обслуживается пароходом „Карл Либкнехт“.

20) Линия Херсон—Алешки обслуживается пароходом „Спартак“.

21) Линия Херсон—Голая Пристань обслуживается пароходами „Зиновьевск“ и „Воровский“.

22) Линия Знаменка — Каменка — Никополь обслуживается пароходами „Рябинин“, „Сокол“, „Волна“.

23) Линия Кичкас—Запорожье обслуживается пароходами „Петровский“ и „Труд“.

24) Линия Каховка—Горностаевка обслуживается пароходом „Гонец“.

25) Линия Запорожье—Пляж обслуживается мотокатером № 5.

26) Линия Николаев—Парутино обслуживается мотокатером № 8.

Пароходы транзитных и местных линий имеют три класса. Отход пароходов от главных пристаней согласован с расписанием железных дорог. Все пароходы освещаются электричеством и имеют паровое отопление. В I и II классах кроме общих помещений имеются отдельные одноместные, двухместные, трехместные и четырехместные каюты, которые предоставляются пассажирам в порядке очереди получения билетов, сообразно числу мест за особую доплату. Пассажир, желающий занять отдельную каюту с количеством мест более одного, уплачивает полностью за имеющееся в ней количество мест. В салонах I класса на пароходах имеются пианино. Все пароходы имеют аптечки, пользование которыми для пассажиров в случае надобности—бесплатное.

Пассажиры принимаются со всех пристаней указанных в расписании движения пароходов. Прием пассажиров с лодок и высадка в таковые днем, где это будет возможно, производится по усмотрению командира парохода. Желающие высадиться в лодки должны предупредить о том командира парохода при получении билета на проезд. Места на пароходе пассажиры занимают соответственно взятым билетам, по указанию администрации парохода. Переход из низшего класса в высший допускается только при наличии свободных мест и по внесении соответствующей доплаты. Находиться самовольно в помещении высшего класса не разрешается.

Проездной билет действителен на тот рейс и на тот пароход, на какой взят. В случае желания прервать путь в продолжение рейса, на который взят билет, на какой-либо пристани надлежит заявить о том агенту или заведующему пристанью для отметки на билете тотчас по прибытии парохода. При возобновлении пути билет вновь пред'является в кассу для вторичной отметки. Без таких своевременных отметок билет теряет свою силу. Оста-

новка по билетам на расстоянии менее 150 километров не допускается. Пассажиру, отлучившемуся с парохода и не явившемуся к отвалу его или удаленному с судна за нарушение правил и порядка проезда, деньги за билет не возвращаются.

Когда пароход вследствие мелководья или иных причин будет вынужден прервать свой рейс и высадить пассажиров ранее пункта назначения последних, пассажиры имеют право по пред'явлении ими неиспользованных билетов с отметкой командира на дальнейший проезд на другом пароходе, или же на получение обратно денег за часть непройденного пути, при чем в последнем случае пассажиру выдается разница между уплаченной суммой за проезд и стоимостью билета по тарифу до пункта высадки.

Пассажиры обязаны пред'являть билеты для контроля и возвращать их по окончании проезда по требованию уполномоченных на то агентов Госпароходства.

Пассажир, проехавший по собственной вине пристань назначения, указанную в его билете, также признается безбилетным и обязан уплатить штраф, согласно вышеуказанной статьи.

Примечание. Взыскание штрафа не распространяется на случаи, когда пассажир: 1) принят на пароход в пути или с пристани, на которой не производится продажа билетов, 2) не успел взять билета на пристани или в пароходной кассе, прибыв к самому отвалу парохода и взойдя на последний с разрешения агента или командира парохода и 3) докажет утрату приобретенного им билета.

В случае отказа от уплаты штрафа пассажир высаживается на ближайшей пристани, с составлением акта и взысканием платы в административном порядке.

Пассажир, утративший свой проездной билет в пути следования парохода, обязан купить новый билет.

Продажа пассажирских билетов и прием багажа производится на всех пристанях, указанных в расписании, а также и в транспортных конторах.

Употребление спиртовых, бензиновых, керосиновых и т. п. машинок или лампочек для каких бы то ни было надобностей—безусловно воспрещается.

Азартные игры на пароходах воспрещаются.

За поврежденное пароходное имущество пассажиры обязаны уплатить его стоимость по определению командира парохода.

На всех пароходах имеются книги для жалоб; книги эти хранятся у командира и пред'являются пассажирам, желающим занести свою жалобу, по первому их требованию. При подписании жалобы должно быть указано имя, отчество и фамилия и местожительство жалующегося и свидетелей.

Душевно-больные без сопровождающего их лица на пароходы не принимаются.

Пассажиры в нетрезвом виде на пароходы не допускаются.

Высадка больных пассажиров допускается только в пунктах, где им может быть оказана медицинская помощь.

Грузы принимаются с наложенным платежом и с застрахованием в пути и на складах, и без застрахования во всех пристанских пунктах, транспортных конторах и агентствах, как для отправления по реке, так и смешанным железнодорожно-водным сообщением.

При наступлении заморозков, когда пароходу угрожает опасность от льда, командиры пассажирских пароходов имеют право путь по данному назначению не продолжать и об'явить пассажирам, что они высаживаются на ближайшую пристань или в место зимней стоянки пароходов.

За целость и сохранность клади, находящейся при пассажирах, Днепровское Госпароходство не отвечает. Ручная кладь сверх нормы должна сдаваться к перевозке багажом без ограничения количества.

К перевозке в качестве багажа на руках не допускаются предметы, могущие причинить вред как пассажирам, так и их багажу или способные повредить судну, а равным образом животныя, предметы зловонные, загрязняющие судно, огнеопасные и взрывчатые (кроме перевозимых по особым правилам).

Комнатные животныя и птицы допускаются к перевозке в помещении вместе с пассажиром, с оплатой по багажному тарифу только в отдельных каютах и не иначе, как с особого разрешения командира парохода и под условием, чтобы не было беспокойства для других пассажиров; в противном случае животныя и птицы должны быть удалены в особое помещение.

Если по прибытии судна к месту назначения багаж по требованию пассажира не отыщется, то пассажир в течение трех дней должен заявить агенту или заведующему пристанью, а где таковых нет—командиру парохода: число мест багажа, их наружный вид и содержание каждого места для отыскания багажа. В случае неотыскания багажа в установленный срок пассажиру уплачивается его стоимосгь, согласно существующих положений. Багаж, прибывший в пункт назначения и не взятый владельцем в течение 24 часов хранится бесплатно; за последующее время взимается по 5 коп. за каждое место в сутки, но не менее 10 коп. с каждой квитанции. Багаж и ручная кладь принимается на пристанях на хранение в камеры хранения ручного багажа в местах, где таковые камеры имеются.

На всех пароходах транзитного и местного сообщения имеются буфеты с отпуском разнообразных кушаний и напитков по утвержденной Госпароходством таксе. Из буфетов, по требованию пассажиров, за определенную плату отпускаются завтраки, обеды и ужины.

Утверждено Правлением Днепровского Госпароходства 14 марта 1928 г. по протоколу №534/1.

ОТДЕЛ I

Общие положения о тарифах и их применении.

§ 1. Под словом „тарифы" разумеются взимаемые за пользование услугами Госпароходства провозные платы и дополнительные сборы, а равно правила исчисления и взимания этих плат и сборов.

§ 2. Тарифы Госпароходства по перевозкам пассажиров и багажа, равно как и всякие изменения в них, об'являются в „Бюллетене Днепровского Госпароходства", издаваемом Правлением последнего, с указанием сроков вступления их в силу.

§ 3. Настоящие правила применяются при исчислении провозных плат за перевозку пассажиров и багажа товаро-пассажирскими пароходами и катерами Днепровского Госпароходства, совершающими рейсы, согласно расписания движения таковых.

ОТДЕЛ II

Общие правила расчета плат за перевозку пассажиров и багажа.

§ 4. Определение плат за перевозку пассажиров и багажа производится по нижепомещенным в сем сборнике расчетным таблицам, в 1-й графе каковых помещены наименования пристаней отправления и назначения, во 2-й—тарифные ставки для проезда одного взрослого пассажира в III классе со включением целевого сбора, в 3-й—т о ж е во II классе, в 4-й—т о ж е в I классе, при чем ставки для всех классов, приведенные в таблицах, указаны

на право занятия места для сиденья, в 5-й графе таблиц показаны ставки стоимости провоза 10 килограммов багажа.

Расчетные таблицы составлены с соблюдением следующих правил:

а) стоимость места для сиденья при проезде одного взрослого пассажира во II классе на 25% выше стоимости билета III класса на том же расстоянии,

б) стоимость места для сиденья при проезде одного взрослого пассажира в I классе на 50% выше стоимости проезда в III классе на том же расстоянии,

в) при подсчете стоимости проезда пассажиров части 5 коп. до 2,5 коп. в расчет не приняты, а 2,5 коп. и выше округлены до 5 коп.

г) стоимость провоза 10 килограммов багажа на 60% выше стоимости провоза 10 килограммов груза, отнесенного по номенклатуре и классификации Госпароходства к I классу,

д) плата за перевозку 10 килогр. багажа округлена на всех расстояниях до целой копейки, с заменой 0,5 коп. и более—целой копейкой и отбрасыванием величины менее 0,5 коп.

§ 5. Каждый пассажир, проезжающий по полному билету имеет право на бесплатный провоз при себе одного ребенка не свыше пятилетнего возраста, если ребенок не занимает отдельного места; для детей возрастом свыше 5-ти лет до 10 лет включительно и для детей до 5-тилетнего возраста, если они занимают отдельное место, плата за проезд устанавливается в размере 50% стоимости проезда взрослого пассажира. Спор о возрасте детей при отсутствии документов разрешается на пароходе командиром судна, а на остановочном пункте—Заведывающим пристанью.

§ 6. Стоимость спального места II класса (жесткого) на 50% выше стоимости проезда в III классе, а стоимость спального места I класса (мягкого) равно стоимости билета III класса на том же расстоянии.

Примечание 1. При занятии спального места 1-го или 2-го клас. лицами, проезжающими по детским билетам, плата за таковые места подлежит взысканию полностью по ставкам, установленным на спальные места для взрослых пассажиров; следовательно, если

лицо, имеющее на руках детский билет на право занятия места для сиденья, пожелает занять спальное место, то с него надлежит взыскать приплату в размере, равном разнице между полной стоимостью спального места соответствующего класса, установленной для взрослого пассажира и стоимостью детского билета от пристани, на которой совершается переход до пристани назначения пассажира.

Примечание 2. Округление сумм, взыскиваемых пассажиров за детские билеты и за спальные места I и II классов, надлежит производить, согласно указаний п. „в" § 4 сих правил.

§ 7. Наличие у пассажира билета на право проезда в общей каюте I класса не дает права занятия спального места во II классе и наоборот. Если пассажир, имеющий на руках билет на право занятия места в общей каюте I кл., пожелает занять спальное место во II классе, то такой пассажир должен уплатить разницу между стоимостью проезда в общей каюте II кл. и стоимостью спального места II класса от пристани, где совершается переход пассажира до пристани назначения его.

§ 8. Спальные места на рейсовых пароходах могут быть предоставляемы пассажирам для проезда не менее как на 3 перегона.

Примечание. Правило это не распространяется на проезд пассажиров пароходами, совершающими рейсы на линиях протяжением до 100 килом., на каковых пароходах спальные места могут быть предоставляемы без всякого ограничения.

§ 9. При проезде пассажиров всех классов пароходами Госпароходства между пристанями 2-х и более различных линий, непосредственно друг к другу примыкающих, расчет плат производится по ломанному тарифу с применением скидки в следующих размерах:

При проезде на общее расстояние от 50 до 250 км.—5%, от 251 до 350 км.—8%, от 351 до 450 км.—11%, от 451 до 550 км.—14%.

При проезде на общее расстояние свыше 550 килом. предоставляется дополнительная скидка сверх 14% по 2% за каждые 100 километров со стоимости проезда пассажира по ломанному тарифу, при чем неполные сотни километров считаются за полные.

Пример. С пассажира, следующего в III классе пароходами Госпароходства от пристани Ржищев Киево-Днепропетровской линии на пристань Чернигов Киево-Черниговской линии с пересадкой в Киеве на общее расстояние 84 + 215 кил. = 299 килом. по ломанному тарифу причитается 1 р. 70 к. + 3. 25 к. = 4 р. 95 к.; скидка же за означенное расстояние составляет от стоимости проезда по ломанному тарифу 8% или 39,6 коп., следовательно, за проезд 1 взрослого пассажира от пристани Ржищев до пристани Чернигов с пересадкой в Киеве надлежит взыскать 4 р. 95 коп.—39,6 коп. = 4 р. 55,4 коп. или после округления 4. 55 коп.

§ 10. Пассажир, желающий перейти в пути следования из низшего класса в высший, обязан уплатить соответственную разницу по тарифу между стоимостью проезда в классе первоначального следования пассажира и стоимостью проезда в высшем классе за расстояние от пристани, на которой совершается переход, до конечной пристани, на которую выдан первоначально проездной билет.

§ 11. Согласно ст. 16 „Свода правил перевозки по внутренним водным путям сообщения СССР“ с пассажира, оказавшегося на пароходе без билета или в высшем классе, чем обозначено в билете, взыскивается штраф в следующих размерах со включением целевого сбора:

А. На рейсовых пароходах:

а) за безбилетный проезд в III классе . . 4 руб.
б) за безбилетный проезд в общей каюте II кл. . . . . 5 „
в) за безбилетный проезд в общей каюте I кл. . . . . 6 „
г) за самовольный переход пассажира с билетом III класса в общую каюту II кл. . . . . 1 „ 50 к.
д) за самовольный переход пассажира с билетом III класса в общую каюту I класса . . . . . 2 „
е) за переход пассажира с билетом для сиденья II класса в общую каюту I класса . . . . . 1 „

Б. При обнаружении пассажира в отдельной каюте II класса:

а) без билета взыскивается штраф в размере . 6 руб.
б) с билетом III класса . . . . . 2 „
в) с билетом на право занятия места в общ. каюте I или II класса . . . . . 1 „

В. При обнаружении пассажиров в отдельной каюте I класса:

а) без билета взыскивается штраф в размере . 8 руб.
б) с билетом III кл. „ „ „ . 4 „
в) с билетом на право занятия места в общей каюте II кл. . . . . 3 „
г) с билетом на право занятия места в отдельной каюте II класса . . . . . 2 „
д) с билетом на право занятия места в общей каюте I класса . . . . . 2 „

При обнаружении безбилетного пассажира на пароходе, совершающего рейсы на линиях протяжением не более 100 килом. взыскивается штраф *в двойном размере* стоимости проезда пассажира в соответствующем классе за расстояние всего рейса данного парохода, но не выше ставок, указанных в сем параграфе.

За безбилетный проезд детей в возрасте от 5 до 10 лет, а также с безбилетных детей до 5-ти лет, если их более одного при пассажире, взыскивается 50% полных штрафных сумм, указанных выше в сем параграфе.

При обнаружении взрослого пассажира с детским билетом взыскивается штраф полностью, как с безбилетного пассажира в размерах, указанных выше в сем параграфе, и наличие у пассажира детского билета в расчет не принимается вовсе.

Примечание 1. Квитанции дополнительного сбора за незаконный проезд пассажиров оплате гербовым сбором не подлежат.

Примечание 2. Пассажир, уплативший штраф за безбилетный проезд и из'явивший желание следовать дальше, обязан на первой же после оплаты штрафа пристани или остановочном пункте приобрести билет на право дальнейшего проезда на общем основании.

По уплате штрафа за занятие несоответствующего билету места, пассажир обязан занять место, согласно имеющегося у него билета или же сделать соответствующую доплату на право проезда в высшем классе на общем основании.

§ 12. Расчет платы по перевозкам пассажиров и багажа от и до нетарифных пунктов производится за протяжение от и до соседней с данным пунктом тарифной пристани, дающей большее протяжение перевозки.

Примечание. Тарифными пунктами для пассажирских и багажных перевозок считаются пункты, опубликованные в сборнике или в изданных в дополнение к нему циркулярах.

§ 13. Плата за перевозку багажа взыскивается по исчисленным для 10 килограммов багажа ставкам, указанным в последней графе расчетных таблиц, при чем всякая часть веса, сдаваемого к перевозке багажа ниже 10 килограммов, округляется до 10 килограммов и соответственно сему взыскиваются провозные платы.

§ 14. Если к перевозке по одной багажной квитанции пред'является багаж весом менее 20 килограммов, то плата взыскивается за 20 килограммов.

§ 15. При исчислении платы за перевозку багажа общая сумма платежа по одной багажной квитанции ниже 30 коп. округляется до 30 копеек.

§ 16. За провоз на пароходах собак и неупакованных велосипедов под наблюдением их владельцев, плата взимается как за 40 килограммов багажа с каждой собаки и каждого велосипеда.

§ 17. Каждому пассажиру предоставляется право провозить с собой бесплатно ручную кладь в количестве до 20 килограмм и на каждого платного ребенка до 10 килограммов.

В счет ручной клади не входят перезовимые пассажирами для личного пользования мелкие вещи, как то: зонты, палки, дорожные сумки, портфели, бинокли, удочки, охотничьи ружья и т. п.

Размер ручной клади не должен превышать 0,8 метра в длину, 0,8 метра в ширину и 0,5 метра в высоту.

§ 18. Если при ревизии в пути следования пассажира или при выходе его из судна, будет обнаружен излишек в весе или размере ручной клади против об'явленной в § 17 нормы, то такой пассажир, согласно § 22 „Свода правил перевозки по внутренним водным путям сообщения СССР" (Тар. рук. № 230) обязан уплатить штраф за незаконный провоз ручной клади в следующих размерах:

а) за излишнюю кладь, обнаруженную на рейсовом пароходе, подлежит взысканию штраф в размере 1 рубля за первые 20 килограммов и по 50 коп. за каждые 10 килограммов сверх 20 килограммов, при чем, начальный вес обнаруженной клади менее 20 килограммов считается за 20 килограммов, а каждая последующая часть сверх 20 килограм., округляется до полных 10 килогр.,

б) излишняя кладь, обнаруженная на пароходах, совершающих рейсы на линиях протяжением не более 100 килом., штрафуется в двойном размере по действующему багажному тарифу за все расстояние рейса парохода.

Примечание. Если пассажир, уплативший штраф за излишек ручной клади или бездокументный багаж. пожелает, чтобы эта кладь следовала дальше, то такой пассажир обязан немедленно сдать таковую кладь не далее первого тарифного пункта для дальнейшей перевозки на общем основании по установленным документам.

ОТДЕЛ III

Дополнительные и иные сборы.

А. По перевозке пассажиров.

§ 19. Целевой сбор на просвещение на транспорте включен в ставки пассажирских тарифов на проезд пассажиров в размере 5% со стоимости билета.

С сумм штрафов за безбилетный проезд пассажиров, с сумм приплат за переход из одного класса в другой, выше оплачиваемый и со стоимости плацкарт целевой сбор включен в том же размере и потому взысканию дополнительно не подлежит.

Б. По перевозке багажа.

§ 20. При перевозке багажа, сдаваемого по багажной квитанции при пред'явлении пассажирского билета, подлежат взысканию дополнительно сверх основной провозной платы следующие сборы:

а) *сбор за об'явленную ценность* багажа с каждых 100 рублей об'явленной ценности и за каждые 100 километров пробега:

1) 3 коп. со всякого упакованного багажа и

2) 15 коп. с неупакованных велосипедов.

Плата за об'явленную ценность багажа исчисляется за полные сотни километров действительного протяжения перевозки и за полные сотни рублей об'явленной ценности багажа, при чем неполные сотни как километров, так и рублей, округляются до полных сотен. Минимальная сумма сбора за об'явленную ценность багажа по каждой отдельной отправке устанавливается в 10 коп.

Примечание. Багаж, сданный к отправке по багажной квитанции, но находящийся на руках у пассажира под его наблюдением, от об'явления ценности его и уплаты сбора за об'явление таковой, освобождается, но в случае пропажи или порчи такового багажа частично или полностью Госпароходство никакой ответственности не несет.

б) *Целевой сбор на нужды просвещения на транспорте* подлежит взысканию в размере 2% со всей суммы, причитающейся Госпароходству за перевозку багажа, в том числе и с суммы сбора за об'явленную ценность.

С сумм штрафов за неправильный провоз багажа и ручной клади, целевой сбор на просвещение на транспорте подлежит взысканию в том же размере, т.-е. 2% с сумм штрафа.

Примечание. От уплаты целевого сбора освобождается багаж, следующий по бесплатным билетам, в том числе и по провизионным, почтовая кладь и багаж, перевозимый по воинскому льготному тарифу.

в) *Местный потонный налог* подлежит взысканию с перевозимого багажа исключительно на тех пристанях, относительно которых заключены договоры Госпароходством с местными Исполкомами или Финотделами.

Размер местного потонного налога с перевозимого багажа об'является для руководства Правлением Госпароходства специальными распоряжениями.

Никакие другие сборы (за взвешивание, нагрузку и выгрузку, гербовый и проч.) с багажа, сдаваемого при пред'явлении пассажирских билетов не взимаются, но, в случае об'явления ценности багажа,—багажные квитанции подлежат оплате гербовым пропорциональным сбором в размере 0,15% с суммы сбора за об'явленную ценность, но не ниже 6 коп. по одной квитанции; при чем гербовый сбор подлежит взысканию лишь в тех случаях, когда сбор за об'явленную ценность составляет сумму свыше 3-х рублей. Если таковая составляет 3 рубля и меньше, то с этой последней гербовый сбор не взимается.

§ 21. При отправке товара-багажа (нулевого-багажа), сдаваемого к перевозке без пред'явления пассажирских билетов, подлежат взысканию, кроме сбора за об'явленную ценность багажа, 2% целевого сбора и в соответственных случаях местного потонного сбора также другие дополнительные и прочие сборы, взимаемые при перевозке грузов, а именно:

а) за взвешивание . . . . . 30 коп. с тонны
б) за нагрузку с дебаркадера на пароход . . . . . 61 „ „
в) за выгрузку с парохода на дебаркадер . . . . . 61 „ „
г) за перегрузку при передаче багажа с одной линии на другую 61 „ „
д) гербовый простой сбор . . 6 коп. с пров. док.
е) гербовый пропорциональный сбор в размере 0,15% с общей суммы платежа по провозному документу.

§ 22. За хранение прибывшего багажа, в том числе и товаро-багажа, по истечении одних льготных суток, не считая дня его прибытия, взимается плата по 5 коп. с места в сутки, считая неполные сутки за полные, но не менее 10 коп. по каждой квитанции.

§ 23. При исчислении дополнительных сборов сумма всякого из них в частях менее одной копейки округляется до целой копейки.

Проезд экскурсий.

1. Проезд экскурсионных групп не менее 15 и до 50 человек в каждой оплачивается со скидкой 25% с общих пассажирских тарифов Госпароходства.

Проезд же на пароходах Госпароходства экскурсионных групп в составе свыше 50 человек в каждой на расстояние свыше 100 километров оплачивается со скидкой 50% с общих пассажирских тарифов Госпароходства.

Примечание 1. При проезде экскурсионных групп пароходами Госпароходства на расстоянии, не превышающем 100 километров—скидка с тарифов предоставляется в размере 25% при всяком количестве лиц, находящихся в экскурсионной группе, но не менее 15 человек в каждой.

Примечание 2. Действие настоящего льготного тарифа не распространяется на различного рода переправы.

2. Перевозка экскурсантов, следующих по настоящему льготному тарифу, может быть совершена в любом классе парохода при непременном условии, если для всей без исключения экскурсионной группы будут приобретены проездные билеты одного и того же класса.

3. Каждый из экскурсантов, при проезде по настоящему тарифу имеет право провозить с собою ручную кладь в общеустановленном размере. Излишек ручной клади и багаж экскурсантов перевозится на общем основании без предоставления каких-либо льгот.

4. Настоящий льготный тариф применяется при условии пред'явления в кассу пристани отправления удостоверения от соответствующих организаций или учреждений о цели поездки с указанием в таковом пристани отправления и пристани назначения.

К означенным удостоверениям также должны быть приложены надлежаще засвидетельствованные именные списки участников экскурсии. Удостоверение со списком оставляется в кассе пристани и представляется при соответственном отчете в Контроль Сборов Госпароходства

5. Округление провозных плат, взыскиваемых с экскурсантов, проезжающих по настоящему тарифу, производится в частях менее одной копейки до целой копейки по каждому билету отдельно.

От пристани / До пристани	Стоимость проезда						Стоим. провоза в коп. 10-ти клг. багажа
	III кл.		II кл.		I кл.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
От Киева							
До Триполья	1	15	1	45	1	75	14
„ Стаек	1	35	1	75	2	05	16
„ Ржищева	1	70	2	10	2	50	21
„ Ходорова	2	10	2	65	3	15	25
„ Переяслава	2	30	2	90	3	45	27
„ Канева	3	05	3	85	4	55	33
„ Прохоровки	3	20	4	00	4	85	35
„ Секирно	3	85	4	80	5	80	41
„ Черкасс	4	15	5	20	6	25	47
„ Налесни	4	40	5	50	6	60	51
„ Богуна	4	50	5	65	6	75	54
„ Бужина	4	80	6	00	7	20	58
„ Кременчуга	5	35	6	70	8	05	69
„ Келиберды	5	45	6	85	8	20	74
„ Дериевки	5	55	7	00	8	35	75
„ Мишурина	5	65	7	10	8	50	77
„ Переволочной	5	70	7	15	8	60	79
„ Орлика	5	90	7	35	8	80	82
„ В.-Днепровска	6	00	7	50	9	00	84
„ Паньковки	6	05	7	55	9	10	85
„ Каменского	6	20	7	75	9	30	87
„ Днепропетров.	6	30	7	90	9	45	92

Киево-Черниговская линия

От Киева							
До Никол. Пустыни	--	50	—	65	—	75	07
„ Леток	—	95	1	20	1	40	12
„ Жукина	1	45	1	85	2	20	16
„ Остра	2	10	2	65	3	15	25
„ Моровска	2	50	3	15	3	80	29

От пристани / До пристани	Стоимость проезда						Стоим. провоза в коп. 10-ти кг. багажа
	III кл.		II кл.		I кл.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
До Максима . . .	3	05	3	85	4	55	33
„ Надиновки . .	3	10	3	90	4	65	35
„ Смолина . . .	3	15	3	95	4	75	37
„ Чернигова . .	3	25	4	10	4	90	47

Бобруйско-Борисовская линия

От Бобруйска							
До Косье	—	95	1	20	1	40	11
„ Свислочи . .	1	30	1	65	2	00	16
„ Якшиц	2	10	2	65	3	15	25
„ Березино . .	2	95	3	70	4	40	33
„ Чернявки . .	3	25	4	10	4	90	41
„ Борисова . .	3	55	4	45	5	35	51

Лоево-Могилевская линия

От Лоева							
До Судково, Холмич, Белого Берега, Отверницы, Речицы и устья р. Березины	Провозные платы взыскиваются по ставкам, установленным для перевозок пассажиров и багажа между этими пристанями по Лоево-Бобруйск. линии						
До Стрешина . .	2	60	3	25	3	90	39
„ Жлобина . . .	2	75	3	45	4	15	47
„ Рогачева . . .	2	85	3	55	4	30	52
„ Сверженя . .	3	05	3	80	4	60	60
„ Кистеней . .	3	10	3	90	4	65	61
„ Нового Быхова	3	30	4	15	4	95	66
„ Старого „	3	50	4	40	5	25	72
„ Дашковки . .	3	70	4	65	5	55	79
„ Могилева . .	3	80	4	75	5	70	82

От пристани / До пристани	Стоимость проезда						Стоим. провоза в коп. 10-ти клг. багажа
	III кл.		II кл.		I кл.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Киево-Гомельская линия							
От Киева							
До Межигорья . .	—	55	—	70	—	80	07
„ Сваромья . .	—	65	—	80	—	95	08
„ Глебовки . .	1	00	1	25	1	50	12
„ Ясногородки .	1	15	1	45	1	75	14
„ Печек	1	70	2	10	2	50	21
„ р. Припяти . .	2	15	2	70	3	25	25
„ Верхн. Жаров	2	55	3	20	3	90	29
„ Навозов . . .	2	80	3	45	4	20	31
„ Комарина . .	3	05	3	85	4	55	33
„ Иолчи	3	20	3	95	4	80	37
„ Бабок	3	75	4	65	5	60	44
„ Любеча . . .	3	80	4	75	5	65	45
„ Радуля . . .	3	90	4	90	5	85	49
„ Лоева	4	00	5	00	6	00	51
„ Волчугов . .	4	05	5	05	6	10	58
„ Островков . .	4	10	5	15	6	15	60
„ Дятловичей .	4	20	5	25	6	30	65
„ Гомеля . . .	4	35	5	45	6	55	71
Гомель-Пропойская линия							
От Гомеля							
До Ветки	—	55	—	70	—	85	07
„ Шерстина . .	1	00	1	25	1	50	12
„ Городовки . .	1	65	2	10	2	50	18
„ р. Чечеры . .	2	00	2	50	3	00	21
„ Кормы . . .	2	30	2	90	3	45	27
„ Прибора . . .	2	40	3	05	3	65	31
„ Пропойска . .	2	65	3	30	3	95	39

От пристани / До пристани	Стоимость проезда						Стоим. провоза в коп. 10-ти кг. багажа
	III кл.		II кл.		I кл.		
	Руб.	К.	Руб	К.	Руб.	К.	
Лоево-Бобруйская линия							
От Лоева							
До Судкова . . .	—	55	—	70	—	80	07
„ Холмич . . .	1	00	1	25	1	50	12
„ Бел. Берега .	1	25	1	60	1	90	16
„ Отверницы .	1	65	2	05	2	45	18
„ Речицы . . .	2	05	2	55	3	10	23
„ Березины . .	2	55	3	20	3	90	29
„ Горваля . . .	2	75	3	40	4	10	31
„ Отруба . .	3	10	3	85	4	65	35
„ Якимовск. сл.	3	20	3	95	4	80	39
„ Шатилок . .	3	25	4	10	4	90	41
„ Здудич . . .	3	40	4	25	5	15	45
„ Паричей . . .	3	50	4	40	5	30	51
„ Красновки . .	3	70	4	60	5	50	52
„ Королевск. сл.	3	75	4	65	5	60	54
„ Бобруйска . .	4	00	5	00	6	00	61
Херсоно-Александровская линия							
От Херсона							
До Львово . . .	—	85	1	05	1	25	12
„ Британ . . .	1	05	1	30	1	60	14
„ Казацкого . .	1	20	1	50	1	85	16
„ Берислава . .	1	35	1	75	2	05	18
„ Каховки . . .	1	45	1	85	2	20	19
„ Кр. Маяка . .	1	75	2	15	2	65	23
„ Качкаровки .	2	00	2	50	3	00	27
„ Б. Лепатихи .	2	25	2	85	3	40	31
„ М. Лепатихи .	2	30	2	90	3	45	33
„ М. Гирл . . .	2	50	3	15	3	80	37
„ Ушкалки . .	2	70	3	35	4	05	39
„ Каменки . . .	3	05	3	85	4	55	45
„ Никополя . .	3	10	3	90	4	65	47

От пристани / До пристани	Стоимость проезда						Стоим. провоза в коп. 10-ти клг. багажа
	III кл.		II кл.		I кл.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
До Тарасовки . .	3	45	4	35	5	20	54
„ Беленькой . .	3	70	4	60	5	50	58
„ Александровска	3	95	4	95	5	95	61

Николаево-Вознесенская линия

От Николаева							
До Белованной .	—	30	—	40	—	45	05
„ Гурьевки . .	—	50	—	65	—	75	07
„ Ковалевки .	—	80	1	00	1	20	12
„ Новой Одессы	—	95	1	20	1	45	14
„ Эрделева .	1	05	1	30	1	60	16
„ Михайловки .	1	15	1	45	1	75	17
„ Белоусовки .	1	30	1	65	1	95	18
„ Вознесенска .	1	70	2	15	2	55	25

Чернигов-Новгород-Северская линия

От Чернигова							
До Брусилова . .	—	55	—	70	—	80	07
„ Боромыкова .	—	75	—	95	1	10	09
„ Горицы . . .	—	95	1	20	1	40	12
„ Салтыковой Девицы . . .	1	35	1	75	2	05	16
„ Кладьковки .	1	80	2	25	2	70	21
„ Ушни	2	10	2	65	3	15	25
„ Максакова . .	2	30	2	90	3	45	27
„ Макошина .	2	75	3	40	4	10	31
„ Устья р. Сейма	3	15	3	95	4	75	35
„ Спасского . .	3	45	4	35	5	20	39
„ Конятина . .	3	80	4	75	5	65	44
„ Оболонье . .	4	05	5	05	6	10	47

От пристани / До пристани	Стоимость проезда						Стоим. провоза в коп 10-ти кг. багажа
	III кл.		II кл.		I кл.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
До Вишенек . . .	4	30	5	40	6	45	51
„ Редичева . .	4	60	5	80	6	95	56
„ Мезина . . .	4	65	5	85	7	05	57
„ Пироговки . .	4	80	6	00	7	20	63
„ Новгор.-Северска	4	95	6	20	7	40	68

Новгород-Северск-Брянская линия

От Новгород-Северска							
До Пушкарей . .	—	55	—	70	—	85	07
„ Каменя . . .	—	90	1	15	1	35	12
„ Муравьи . . .	1	15	1	45	1	75	14
„ Белой Березки	1	40	1	75	2	10	16
„ Сагутьевой . .	1	55	1	95	2	35	18
„ Трубчевска .	2	55	3	20	3	85	29
„ Радутина . .	2	90	3	65	4	35	33
„ Рябчевска . .	3	40	4	25	5	10	37
„ У т ы	3	65	4	55	5	50	41
„ Урючья . . .	4	00	5	00	6	00	45
„ Выгоничей . .	4	45	5	55	6	70	49
„ Полужья . . .	5	10	6	40	7	65	54
„ Свенского монастыря . .	5	50	6	90	8	25	58
„ Брянска . . .	5	60	7	00	8	40	60

Киево-Мозырская линия

От Киева							
До Межигорья . .	—	55	—	70	—	80	07
„ Сваромья . .	—	65	—	80	—	95	08
„ Глебовки . .	1	00	1	25	1	50	12

От пристани / До пристани	Стоимость проезда						Стоим провоза в коп. 10-ти кг. багажа
	III кл.		II кл.		I кл.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
До Ясногородки .	1	15	1	45	1	75	14
„ Печек	1	70	2	10	2	50	21
„ р. Припяти . .	2	15	2	70	3	25	25
„ Чернобыля . .	2	80	3	45	4	20	31
„ Ново-Шепелиичей	3	45	4	35	5	20	37
„ Белые Сороки	3	75	4	65	5	60	41
„ Дерновичей .	4	05	5	10	6	10	45
„ Устья р. Славечны	4	10	5	15	6	15	47
„ Тульговичей .	4	15	5	20	6	25	49
„ Наровли . . .	4	20	5	25	6	30	52
„ Барбарова . .	4	30	5	40	6	45	56
„ Юрьевичей . .	4	35	5	45	6	55	57
„ Мозыря . . .	4	40	5	50	6	60	60

Мозырь-Туровская линия

От Мозыря							
До Багриновичей	1	05	1	30	1	60	12
„ Балажевичей .	1	35	1	70	2	05	14
„ Петрикова . .	2	15	2	70	3	25	21
„ Голубицы . .	2	35	2	95	3	55	25
„ Лесковичей .	2	50	3	15	3	75	27
„ Перерова . .	2	70	3	40	4	05	31
„ Турова . . .	3	00	3	75	4	50	37

Линия Киев—Туров (Днепр и Припять) Ежедневно

Расст. в клм.	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход			ПРИСТАНИ	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход	
	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.			ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.
—	—	—	—	—	—	—	16	00	↓	Киев	1	20	3	55	—	—	—	—
23	2	05	18	05	0	10	18	15	↓	Межигорье .	0	30	2	30	0	05	2	35
29	0	40	18	55	0	05	19	00		Сваромье . . .	1	00	1	55	0	05	2	00
49	1	55	20	55	0	05	21	00		Глебовка . . .	0	20	0	45	0	10	0	55
56	0	25	21	25	0	05	21	30		Ясногородка .	1	40	0	20	0	05	0	25
83	2	55	0	25	0	10	0	35		Печки	1	20	22	30	0	10	22	40
105	2	00	2	35	0	05	2	40		У. р. Припяти .	1	45	21	05	0	05	21	10
136	2	50	5	30	1	00	6	30		Чернобыль . .	1	55	17	45	1	35	19	20
170	3	20	9	50	0	10	10	00		Шепеличи . .	1	00	15	40	0	10	15	50
183	1	35	11	35	0	05	11	40		Б. Сороки . .	1	10	14	35	0	05	14	40
205	2	00	13	40	0	05	13	45		Дерновичи . .	0	45	13	20	0	05	13	25
217	1	00	14	45	0	05	14	50		У. р. Словечни	0	45	12	30	0	05	12	35
228	1	00	15	50	0	05	15	55		Тульговичи .	0	55	10	40	0	05	11	45
247	1	45	17	40	0	15	17	55		Наровля . . .	0	45	10	30	0	15	10	45
261	1	15	19	10	0	05	19	15		Барбаров . . .	0	15	9	40	0	05	9	45
264	0	15	19	30	0	05	19	35		Юровичи . . .	1	20	9	20	0	05	9	25
285	2	00	21	35	1	00	22	35		Мозырь . . .	2	35	6	00	2	00	8	00
326	3	45	2	20	0	05	2	25		Багриновичи .	0	40	3	20	0	05	3	25
338	1	00	3	25	0	05	3	30		Балажевичи .	1	35	2	35	0	05	2	40
369	2	40	6	10	0	20	6	30		Петриков . . .	1	00	0	40	0	20	1	00
390	1	25	7	55	0	05	8	00		Голубица . .	0	40	23	35	0	05	23	40
402	1	05	9	05	0	05	9	10		Лесковичи . .	1	05	22	50	0	05	22	55
422	1	30	10	40	0	10	10	50		Переров . . .	1	40	21	40	0	05	21	45
449	2	35	13	25	—	—	—	—	↑	Туров	—	—	—	—	—	—	20	00
Итого	41	00	—	—	4	25	—	—			26	00	—	—	5	55	—	—

Линия Киев—Гомель (Днепр и Сож) Ежедневно

Расст. в клм.	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход		ПРИСТАНИ	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход	
	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.		ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.
—	—	—	—	—	—	—	9	00	↓ Киев	1	20	10	35	—	—	—	—
23	2	05	11	05	0	05	11	05	↓ Межигорье . .	0	30	9	10	0	05	9	15
29	0	40	11	50	0	05	11	55	Сваромье . . .	1	10	8	35	0	05	8	40
49	1	50	13	45	0	05	13	50	Глебовка . . .	0	25	7	00	0	25	7	25
56	0	35	14	25	0	05	14	30	Ясногородка .	1	35	6	30	0	05	6	35
83	2	30	17	00	0	10	17	10	Печки	1	20	4	40	0	15	4	55
105	2	00	19	10	0	05	19	15	У. р. Припяти .	1	20	3	15	0	05	3	20
127	2	00	21	15	0	05	21	20	В. Жары . . .	0	30	1	50	0	05	1	55
135	0	45	22	05	0	05	22	10	Навозы	0	50	1	15	0	05	1	20
150	1	20	23	30	0	05	23	35	Комарин . . .	0	45	0	20	0	05	0	25
163	1	10	0	45	0	05	0	50	Иолча	1	50	23	30	0	05	23	35
195	2	55	3	45	0	15	4	00	Бабки	0	15	21	25	0	15	21	40
200	0	20	4	20	0	05	4	25	Любяч	1	15	21	05	0	05	21	10
221	1	55	6	20	0	05	6	25	Радуль	1	05	19	45	0	05	19	50
239	1	40	8	05	1	00	9	05	Лоев	1	50	17	40	1	00	18	40
271	2	55	12	00	0	05	12	05	Волчуги . . .	0	35	15	45	0	05	15	50
281	0	55	13	00	0	05	13	05	Островки . . .	1	50	15	05	0	05	15	10
313	2	55	16	00	0	05	16	05	С. Дятловичи .	0	50	13	10	0	05	13	15
326	1	10	17	15	0	05	17	20	Ченка . . . . ↑	1	45	12	15	0	05	12	20
353	2	35	19	55	—	—	—	—	Гомель . . . . ↑	—	—	—	—	—	—	10	30
Итого	32	15	—	—	2	40	—	—		21	00	—	—	3	05	—	—

Линия Гомель—Пропойск (Сож) Ежедневно

Расст. в клм.	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход		ПРИСТАНИ	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход	
	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.		ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.
—	—	—	—	—	—	—	9	30	Гомель	1	50	22	40	—	—	—	—
25	2	50	12	20	0	10	12	30	Ветка	1	20	20	40	0	10	20	50
44	2	05	14	35	0	05	14	40	Шерстин . . .	2	30	19	15	0	05	19	20
76	3	30	18	10	0	05	18	15	Городовка . . .	1	00	16	40	0	05	16	45
89	1	30	19	45	0	10	19	55	Чечерск	2	20	15	30	0	10	15	40
119	3	20	23	15	0	05	23	20	Корма	1	30	13	05	0	05	13	10
139	2	15	1	35	0	05	1	40	Прибор	2	30	11	30	0	05	11	35
172	3	45	5	25	—	—	—	—	Пропойск . . .	—	—	—	—	—	—	9	00
Итого	19	15	—	—	0	40	—	—		13	00	—	—	0	40	—	—

Линия Киев—Чернигов (Десна) *Ежедневно*

Расст. в клм.	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход		ПРИСТАНИ	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход	
	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.		Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.
—	—	—	—	—	—	—	17	00	↓ Киев	1	20	6	55	—	—	—	—
23	1	55	18	55	0	05	19	00	Н. Пустынь . .	1	15	5	30	0	05	5	35
45	1	50	20	50	0	10	21	00	Летки . . .	1	25	4	05	0	10	4	15
70	2	05	23	05	0	05	23	10	Жукин	1	45	2	35	0	05	2	40
103	2	45	1	55	0	15	2	10	Остер	1	15	0	35	0	15	0	50
125	1	50	4	00	0	05	4	05	Моровск . . .	1	20	23	15	0	15	23	20
149	2	00	6	05	0	05	6	10	Максим . . .	0	25	21	50	0	05	21	55
157	0	40	6	50	0	05	6	55	Надиновка . .	0	40	21	20	0	05	21	25
169	1	00	7	55	0	05	8	00	Смолин	2	25	20	35	0	05	20	40
215	3	50	11	50	—	—	—	—	Чернигов . . . ↑	—	—	—	—	—	—	18	00
Итого	17	55	—	—	0	55	—	—		12	00	—	—	0	55	—	—

Линия Чернигов—Новгород-Северск (Десна)

3 раза в неделю

Расст. в клм.	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход		ПРИСТАНИ	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход	
	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.		ч	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.
—	—	—	—	—	—	—	15	00	↓ Чернигов . . .	1	40	16	55	—	—	—	—
25	2	40	17	40	0	05	17	45	↓ Брусилово . .	0	50	15	10	0	05	15	15
36	1	10	18	55	0	05	19	00	Боромыка . .	1	40	14	15	0	05	14	20
46	0	55	19	55	0	05	20	00	Горица	1	45	12	30	0	05	12	35
67	2	20	22	20	0	05	22	25	С. Девица . .	1	15	10	40	0	05	10	45
86	1	50	0	15	0	05	0	20	Кладьковка .	1	00	9	20	0	05	9	25
101	1	35	1	55	0	05	2	00	Ушня	1	00	8	15	0	05	8	20
116	1	35	3	35	0	05	3	40	Максаков . .	1	10	7	10	0	05	7	15
133	1	50	5	30	1	30	7	00	Макошино . .	1	50	4	35	1	25	6	00
158	2	30	9	30	0	05	9	35	У. р. Сейма .	1	45	2	40	0	05	2	45
178	2	20	11	55	0	05	12	00	Спасское . . .	1	45	0	50	0	05	0	55
198	2	20	14	20	0	05	14	25	Конятино . . .	1	10	23	00	0	05	23	05
217	1	55	16	20	0	05	16	25	Оболонье . . .	1	00	21	45	0	05	21	50
231	1	35	18	00	0	05	18	05	Вишенки . . .	2	00	20	40	0	05	20	45
262	3	00	21	05	0	05	21	10	Редичев . . .	0	30	18	35	0	05	18	40
270	0	40	21	50	0	05	21	55	Мезин	2	15	18	00	0	05	18	05
308	3	20	1	15	0	05	1	20	Пироговка . . ↑	1	50	15	40	0	05	15	45
338	2	50	4	10	—	—	—	—	Н.-Северск . . ↑	—	—	—	—	—	—	13	50
Итого	34	25	—	—	2	45	—	—		24	25	—	—	2	40	—	—

Линия Новгород-Северск—Брянск (Десна) *3 раза в неделю*

Расст. в клм.	Отправление	В пути Ч.	В пути М.	Приб. Ч.	Приб. М.	Стоян Ч.	Стоян М	Отход Ч.	Отход М	ПРИСТАНИ	Прибытие	В пути Ч.	В пути М.	Приб. Ч.	Приб. М	Стоян Ч.	Стоян М	Отход Ч.	Отход М
—	Воскр., среда, пятница	—	—	-	—	—	—	6	00	↓ Н.-Северск	Среда, суббота, понед.	2	00	12	30	–	–	—	—
28		3	00	9	00	0	05	9	05	Пушкари		1	10	10	25	0	05	10	30
44		1	40	10	45	0	05	10	50	Камень		0	55	9	10	0	05	9	15
57		1	20	12	10	0	05	12	15	Муравьи		0	50	8	10	0	05	8	15
69		1	20	13	35	0	05	13	40	Б. Березки		0	35	7	15	0	05	7	20
77		0	50	14	30	0	05	14	35	Сагутьево		3	35	6	35	0	05	6	40
127	Понед., четверг, суб.	5	30	20	05	6	55	3	00	Трубчевск	ОТХОД: среда, суббота, понед.	1	20	22	00	5	00	3	00
145		2	00	5	00	0	05	5	05	Радутино		1	50	20	35	0	05	20	40
170		3	00	8	05	0	05	8	10	Рябчевск		0	55	18	40	0	05	18	45
183		1	20	9	30	0	05	9	35	Уты		1	20	17	40	0	05	17	45
201		2	00	11	35	0	05	11	40	Урючье		1	35	16	15	0	05	16	20
223		2	20	14	00	0	10	14	10	Выгоничи		2	20	14	25	0	15	14	40
255		3	20	17	30	0	05	17	35	Полужье		1	25	12	00	0	05	12	05
274		2	20	19	55	0	05	20	00	Св. Монаст.		0	30	10	30	0	05	10	35
281	ПРИБЫТИЕ: понед., четверг, суб.	0	45	20	45	—	—	—	—	Брянск . . . . . ↑	ОТХОД: вторн., пятница, воскр.	—	—	—	–	-	—	10	00
Итого		30	45	—	—	8	00	—	—			20	20	—	—	6	10	—	—

Линия Лоев—Бобруйск (Днепр и Березина)

4 раза в неделю

Расст. в клм.	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход		ПРИСТАНИ	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход	
	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.		ч.	м.	ч.	м	ч.	м	ч.	м.
—	—	—	—	—	—	—	20	00	↓ Лоев	1	20	14	45	—	—	—	—
24	2	20	22	20	0	05	22	25	Судково . . .	1	25	13	20	0	05	13	25
49	2	25	0	50	0	05	0	55	Холмичи . . .	0	45	11	50	0	05	11	55
61	1	10	2	05	0	45	2	50	Б. Берег . . .	2	25	10	35	0	30	11	05
98	3	50	6	40	0	30	7	10	Речица	2	00	7	50	0	20	8	10
126	2	40	9	50	0	05	9	55	У. р. Березины	0	30	5	45	0	05	5	50
132	0	45	10	40	0	05	10	45	Горваль . . .	2	20	5	05	0	10	5	15
160	3	15	14	00	0	05	14	05	Отрубы . . .	0	50	2	40	0	05	2	45
175	1	30	15	35	0	05	15	40	Як. Слобода .	0	45	1	45	0	05	1	50
185	1	00	16	40	0	05	16	45	Шатилки . . .	3	15	0	55	0	05	1	00
231	4	40	21	25	2	10	23	35	Паричи	1	10	21	20	0	20	21	40
246	1	40	1	15	0	45	2	00	Красновка . .	0	30	19	25	0	45	20	10
253	0	50	2	50	0	05	2	55	Кор. Слободка. ↑	2	50	18	50	0	05	18	55
292	4	00	6	55	—	—	—	—	Бобруйск . . .	—	—	—	—	—	—	16	00
Итого	30	05	—	—	4	50	—	—		20	05	—	—	2	40	—	—

ОТХОД ИЗ ЛОЕВА: понедельник, среда, пятница и суббота

„ „ БОБРУЙСКА: воскресенье, вторник, среда и пятница

Линия Лоев—Могилев

3 раза в неделю

Расст. в клм.	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход		ПРИСТАНИ	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход	
	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м		ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.
—	—	—	—	—	—	—	20	00	↓ Лоев	1	20	16	40	—	—	—	—
24	2	20	22	20	0	05	22	25	Судково . . .	1	20	15	15	0	05	15	20
49	2	25	0	50	0	05	0	55	Холмичи . . .	0	45	13	50	0	05	13	55
61	1	10	2	05	0	05	2	10	Б. Берег . . .	2	25	13	00	0	05	13	05
98	3	50	6	00	0	30	6	30	Речица	1	50	10	25	0	10	10	35
126	2	40	9	10	0	05	9	15	У. р. Березины	3	10	8	30	0	05	8	35
178	5	05	14	20	0	10	14	30	Стрешин . . .	2	10	5	10	0	10	5	20
211	3	15	17	45	0	20	18	05	Жлобин . . .	2	00	21	25	5	35	3	00
241	3	00	21	05	5	55	3	00	Рогачев . . .	2	40	19	15	0	10	19	25
281	3	50	6	50	0	10	7	00	Свержень . . .	0	30	16	25	0	10	16	35
290	0	50	7	50	0	05	7	55	Кистени . . .	2	15	15	50	0	05	15	55
326	3	30	11	25	0	20	11	45	Н. Быхов . .	2	30	13	25	0	10	13	35
366	3	50	15	35	0	20	15	55	С. Быхов . . .	2	30	10	45	0	10	10	55
407	3	50	19	45	0	05	19	50	Дашковка . . ↑	1	10	8	10	0	05	8	15
426	1	50	21	40	—	—	—	—	Могилев . . .	—	—	—	—	—	—	7	00
Итого	41	25	—	—	8	15	—	—		26	35	—	—	7	05	—	—

ОТХОД ИЗ ЛОЕВА: воскресенье, вторник, четверг
„ „ МОГИЛЕВА: понедельник, среда, суббота

Расст. в клм.	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход		ПРИСТАНИ	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход	
	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.		ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.
—	—	—	—	—	—	—	17	00	↓ Бобруйск . .	4	20	8	55	—	—	—	—
65	6	30	23	30	0	30	24	00	↓ Свисловичи .	2	40	4	05	0	30	4	35
101	3	40	3	40	0	05	3	45	Якшицы . . .	3	00	1	20	0	05	1	25
147	4	50	8	35	0	15	8	50	Березино . . .	2	40	22	05	0	15	22	20
183	4	20	13	10	0	05	13	15	Чернявка . . . ↑	4	20	19	20	0	05	19	25
232	5	40	18	55	—	—	—	—	Борисов . . . ↑	—	—	—	—	—	—	15	00
Итого	25	00	—	—	0	55	—	—		17	00	—	—	0	55	—	—

Линия Могилев—Дубровна

Расст. в клм.	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход		ПРИСТАНИ	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход	
	ч.	м	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.		ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.
—	—	--	—	—	—	—	6	00	↓ Могилев . . .	4	00	16	00	—	—	—	—
51	6	00	12	00	0	10	12	10	↓ Шклов	1	30	11	50	0	10	12	00
66	2	15	14	25	0	10	14	35	Копысь	2	00	10	10	0	10	10	20
93	3	15	17	50	0	10	18	00	Орша . . . . ↑	2	00	8	00	0	10	8	10
119	3	15	21	15	—	—	—	—	Дубровна . . ↑	—	—	—	—	—	—	6	00
Итого	14	45	—	—	0	30	—	—		9	30	—	—	0	30	—	—

Примечание: Отход из Могилева—вторник, четверг, суббота; из Дубровна—понедельник, среда, пятница. По воскресным дням 2 специальных рейса Дубровна—Орша. Отход из Дубровна—6 ч. и 14 ч.; из Орши—10 ч. и 17 ч.

Линия Киев — Днепропетровск (Днепр) Ежедневно.

Расст. в клм.	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход		ПРИСТАНИ	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход	
	ч.	м.	ч.	м	ч.	м.	ч.	м.		ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.
—	—	—	—	—	—	—	18	00	↓ Киев	4	00	10	15	—	—	—	—
56	2	40	20	40	0	15	20	55	↓ Триполье . .	1	00	6	05	0	10	6	15
69	0	40	21	35	0	10	21	45	Стайки	1	10	4	55	0	10	5	05
84	0	50	22	35	0	20	22	55	Ржищев . . .	1	20	3	30	0	15	3	45
102	0	55	23	50	0	10	24	00	Ходоров . . .	1	10	2	00	0	10	2	10
116	0	45	0	45	0	15	1	00	Переяслав . .	2	50	0	35	0	15	0	50
149	1	45	2	45	0	20	3	05	Канев	0	50	21	30	0	15	21	45
159	0	35	3	40	0	10	3	50	Прохоровка . .	2	25	20	30	0	10	20	40
190	1	30	5	20	0	05	5	25	Секирно . . .	2	05	18	00	0	05	18	05
213	1	20	6	45	0	30	7	15	Черкассы . . .	2	00	15	25	0	30	15	55
238	1	30	8	45	0	10	8	55	Налесни . . .	1	00	13	15	0	10	13	25
251	0	40	9	35	0	10	9	45	Богун	1	35	12	05	0	10	12	15
273	1	10	10	55	0	15	11	10	Бужин	5	30	10	15	0	15	10	30
344	3	25	14	35	0	40	15	15	Кременчуг . .	2	00	4	15	0	30	4	45
374	1	40	16	55	0	15	17	10	Калиберда . .	0	30	2	00	0	15	2	15
380	0	20	17	30	0	10	17	40	Дериевка . . .	1	30	1	20	0	10	1	30
399	1	00	18	40	0	10	18	50	Мишурино . .	0	35	23	40	0	10	23	50
407	0	25	19	15	0	10	19	25	Переволочно .	1	30	22	55	0	10	23	05
427	1	10	20	35	0	20	20	55	Орлик	1	50	21	10	0	15	21	25
446	1	10	22	05	0	15	22	20	В-Днепровск .	2	20	19	10	0	10	19	20
478	1	30	23	50	0	20	0	10	Каменское . . ↑	3	30	16	30	0	20	16	50
514	2	00	2	10	—	—	—	—	Днепропетровск ↑	—	—	—	—	—	—	13	00
Итого	27	00	—	—	5	10	—	—		40	40	—	—	4	35	—	—

Расст. в клм.	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход		ПРИСТАНИ	В пути		Прибыт.		Стоянка		Отход	
	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.		ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.
—	—	—	—	—	—	—	14	00	↓ Херсон	3	00	8	15	—	—	—	—
46	3	05	17	05	0	05	17	10	↓ Львово	0	40	5	10	0	05	5	15
56	0	45	17	55	0	10	18	05	Британы . . .	0	10	4	20	0	10	4	30
59	0	15	18	20	0	05	18	25	Основа	0	15	4	05	0	05	4	10
63	0	15	18	40	0	05	18	45	Ключевая . .	0	10	3	45	0	05	3	50
65	0	10	18	55	0	05	19	00	Казацкое . . .	0	25	3	30	0	05	3	35
72	0	35	19	35	0	10	19	45	Бериславь . . .	0	20	2	55	0	10	3	05
76	0	25	20	10	0	30	20	40	Каховка . .	1	20	2	05	0	30	2	35
97	1	35	22	15	0	05	22	20	Красный Маяк.	1	15	0	40	0	05	0	45
118	1	30	23	50	0	10	24	00	Качкаровка .	1	05	23	15	0	10	23	25
137	1	25	1	25	0	20	1	45	Б. Лепатиха .	0	30	21	50	0	20	22	10
145	0	35	2	20	0	05	2	25	М. Лепатиха .	1	20	21	15	0	05	21	20
161	1	50	4	15	0	10	4	25	М. Гирлы. . .	1	00	19	45	0	10	19	55
176	1	50	6	15	0	10	6	25	Ушкалка . . .	1	30	18	40	0	05	18	45
207	2	25	8	50	0	30	9	20	Каменка . . .	0	20	16	55	0	15	17	10
213	0	30	9	50	0	30	10	20	Никополь . .	2	25	16	15	0	20	16	35
254	3	50	14	10	0	10	14	20	Тарасовка . .	1	00	13	40	0	10	13	50
271	1	40	16	00	0	10	16	10	Беленькая . . ↑	1	30	12	30	0	10	12	40
297	2	40	18	50	—	—	—	—	Запорожье . . ↑	—	—	—	—	—	—	11	00
Итого	25	20	—	—	3	30	—	—		18	15	—	—	3	00	—	—

С 1/IX—28 г. отход из ХЕРСОНА в 11 час.
„ из ЗАПОРОЖЬЯ в 9 час.

Линия Николаев—Херсон—Каховка *3 раза в неделю*

Расст. в клм.	В пути ч.	В пути м	Прибыт. ч.	Прибыт. м.	Стоянка ч.	Стоянка м.	Отход ч.	Отход м.	ПРИСТАНИ	В пути Ч.	В пути м.	Прибыт. ч.	Прибыт. м.	Стоянка ч.	Стоянка м.	Отход ч.	Отход м.
—	—	—	—	—	—	—	17	00	↓ Николаев . . .	0	30	5	00	—	—	—	—
10	0	30	17	30	0	10	17	40	↓ Богоявленск .	0	10	3	25	1	05	4	30
13	0	10	17	50	0	05	17	55	Н. Богдановка	0	20	3	00	0	15	3	15
20	0	20	18	15	0	05	18	20	С. Богдановка	0	10	2	35	0	05	2	40
23	0	10	18	30	0	05	18	35	Козырка . . .	0	35	2	20	0	05	2	25
35	0	35	19	10	0	05	19	15	Кисляковка . .	0	10	1	40	0	05	1	45
38	0	10	19	25	0	10	19	35	Парутино . . .	1	45	1	20	0	10	1	30
73	1	45	21	20	0	10	21	30	Станислав . .	2	25	23	25	0	10	23	35
122	2	25	23	55	1	05	1	00	Херсон	2	50	16	55	4	05	21	00
168	2	50	3	50	0	10	4	00	Львово	0	40	13	55	0	10	14	05
178	0	40	4	40	0	15	5	55	Британы . . .	0	10	13	00	0	15	13	15
181	0	10	5	05	0	10	5	15	Основа . . .	0	15	12	40	0	10	12	50
185	0	15	5	30	0	10	5	40	Ключевая . .	0	10	12	15	0	10	12	25
187	0	10	5	50	0	10	6	00	Казацкое . . .	0	25	11	55	0	10	12	05
194	0	25	6	25	0	10	6	35	Берислав . . ↑	0	20	11	20	0	10	11	30
198	0	20	6	55	—	—	—	—	Каховка . . . ↑	—	—	—	—	—	—	11	00
Итого	10	55	—	—	3	00	—	—		10	55	—	—	7	05	—	—

Отходы: из НИКОЛАЕВА: понедельник, среда, пятница
„ КАХОВКИ: вторник, четверг, суббота
„ ХЕРСОНА: вторник, четверг, воскресенье

Украинское Авто-Транспортное Торгово-промышленное Акционерное Общество „УКРАВТОПРОМТОРГ“

АВТОБУСНОЕ ДВИЖЕНИЕ КИЕВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ

Киев, ул. Воровского, № 33. Тел. № 9—59.

Автобусы отправляются от здания **Окрисполкома.**

На линиях курсируют новые быстроходные итальянские автобусы **„Лянчиа“, на 28 мест.**

Автобусы возвращаются в Киев в тот же день после одночасовой стоянки на конечной станции.

Автобусное движение открыто на линиях:

1) **КИЕВ-ЖИТОМИР** и) 2 **КИЕВ-КОЗЕЛЕЦ-ЧЕРНИГОВ-ГОМЕЛЬ.**

Из Киева на Житомир автобусы отправляются в 7 часов и прибывают в 11 час. 30 мин.

На Чернигов – отходят в 7 час. 30 мин. и прибывают туда в 12 час. 30 мин.

Стоимость проезда:

1) От Киева до	Святошино	—	75 коп.
„	Гуровщины	2 р.	— „
„	Фасовой	2 „	50 „
„	Ставищ	3 „	— „
„	Кочерово	3 „	50 „
„	Коростышева	4 „	25 „
„	**ЖИТОМИРА**	5 „	— „
2) От Киева до	Броваров	1 р.	25 коп.
„	Семиполки	2 „	— „
„	Козельца	3 „	— „
„	**ЧЕРНИГОВА**	5 „	— „

АВТОБУСНОЕ ДВИЖЕНИЕ ДНЕПРОПЕТРОВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ

Днепропетровск, ул. Ленина, № 5. Тел. № 5—71.

Автобусные сообщения по нижеследующему расписанию поддерживаются специально оборудованными автобусами **„Фомаг“** и **„Лянчиа“**, выпуска 1927 года.

Билеты на линию Запорожье—Днепропетровск продаются на всех пристанях Днепропетровского Госпароходства со скидкой 5%.

Производство всех транспортных операций и перевозка грузов.

РАСПИСАНИЕ

движения автобусов Днепропетровской конторы Укравтопромторга на летний сезон 1928 года.

Днепропетровск—Запорожье и обратно.

Прибыт.		Отпр.		Прибыт.		Отпр.		Прибыт.		Отпр.			Прибыт.		Отпр.		Прибыт.		Отпр.		Прибыт.		Отпр.	
ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.		ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.
—	—	8	—	—	—	12	—	—	—	16	—	↓ Днепропетровск .	19	50	—	—	10	20	—	—	4	20	—	—
—	—	—	—	14	—	14	20	—	—	—	—	↓ Николай Поле . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	20	2	40
11	—	11	15	15	20	15	35	19	—	19	15	Кичкас . . . ↑	16	30	16	40	7	—	7	10	12	30	12	40
11	50	—	—	16	10	—	—	19	50	—	—	Запорожье . . . ↑	—	—	16	—	—	—	6	30	—	—	12	—

Днепропетровск—Ново-Московск и обратно.

Прибыт.		Отправл.		Прибыт.		Отправл.			Прибыт.		Отправл.		Прибыт.		Отправл.	
ч	м.	ч.	м.	ч	м.	ч.	м.		ч.	м.	ч.	м.	ч	м.	ч.	м.
—	—	9	—	—	—	16	—	↓ Днепропетровск .	13	30	—	—	7	30	—	—
9	50	9	55	16	50	16	55	↓ Подгороднее . . ↑	12	35	12	40	6	35	6	40
10	30	—	—	17	30	—	—	Ново-Московск . ↑	—	—	12	—	—	—	6	—

Днепропетровск—Павлоград и обратно.

Прибытие		Отправление			Прибытие		Отправление	
ч.	м.	ч.	м.		ч.	м.	ч.	м.
—	—	16	—	↓ Днепропетровск	9	—	—	—
16	20	17	30	↓ Ново-Московск . . . . . ↑	7	30	7	40
19	30	—	—	Павлоград . . . . . ↑	—	—	5	30

Бюро путешествий Совторгфлота

Киев, ул. Воровского, 30. Т. 26-50.

Тел. адрес „Рустурист".

Бюро путешествий производит полное обслуживание пассажиров и организованных групп туристов по всему Союзу ССР, предоставляет туристам помещения, питание, городской транспорт, гидов-переводчиков, продает иностранные билеты по железным, водным и воздушным путям сообщения, перевозит багаж, организует посещение театров, музеев, научно-культурных учреждений, поездки по городу и проч.

Отделения бюро путешествий в СССР:

Москва—площадь Революции, 1.
Ленинград—ул. Лассаля, 1.
Одесса—Пушкинская, 15.
Харьков—площадь Тевелева, 30.
Киев—ул. Воровского, 30.
Ростов—ул. Энгельса, 77.
Более *100* отделений и агентств за границей.

Пассажирское Отделение Совторгфлота в Киеве производит прием и отправку пассажиров на удобных и быстроходных французских пароходах в Соединенные Штаты С. Америки, Канаду, Аргентину. Уругвай, Бразилию, Мексику, Кубу, Австралию и друг. страны вне европейского континента, в Палестину, Сирию, Египет, Англию, Францию, Германию, Турцию, Грецию и др страны Европы.

Бюро путешествий визирует паспорта пассажиров в'ездными и транзитными визами во всех иностранных консульских учреждениях в СССР.

Бюро путешествий производит предварительную продажу пароходных билетов во все порты Крымско-Кавказского Побережья, а также на все пристани Днепровского и Волжского пароходств с бронированием как отдельных спальных мест, так и целых кают.

Справки и информация по первому требованию—бесплатно.

КИЕВСКИЙ КРАЕВОЙ СЕЛЬСКО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ

— и —

ПОСТОЯННАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ПОКАЗАТЕЛЬНАЯ ВЫСТАВКА имени Г. И. ПЕТРОВСКОГО

Ул. Революции (бывш. Александровская), № 8, здание бывш. царского дворца. Трамваи №№ 3 и 7, тел. 3-77.

Сельско-Хозяйственный Музей, организованный в 1925 году помещается в бывш. царском дворце, построенном знаменитым Растрелли. Это одно из лучших мест по своей красоте и расположению в Киеве.

Музей-выставка обслуживает и репрезентирует лесостепи и полесья Украины.

Производственный характер Музея-выставки и его народно-хозяйственный уклон делает данное учреждение единственным на Украине.

В Музее-выставке в экспонатах и диаграммах отражены главнейшие производственные процессы сельского хозяйства и промышленности Украины, не только с точки зрения технической, но и экономической рентабельности и общественной целесообразности.

Под экспонаты заняты 85 комнат и залы бывш. дворца.

Главнейшие Отделы Сельско-Хозяйственного Музея-выставки следующие:

1. *Отдел организации Сельского хозяйства с Под'отделами коллективизации и землеустройства.*
2. *Отдел метереологии.*
3. *Отдел почвоведения, каковой реорганизуется во Всеукраинский почвенный Музей.*

4. Отдел полеводства.
5. Отдел сельско-хозяйственных орудий.
6. Отдел опытных станций.
7. Отдел интенсивных культур.
8. Отдел животноводства.
9. Отдел птицеводства.
10. Отдел ветеринарии.
11. Отдел лесной.
12. Отдел вредителей.
13. Отдел пчеловодства (один из более мощных на Украине с образцовыми пасеками).
14. Отдел шелководства (единственный на Украине с демонстрацией выкормки шелковичных червей и получения шелкового кокона).

ВЫСТАВКА.

1. Отдел сахарной промышленности (единственный по полноте представленных экспонатов). Начиная от свеклы, кончая процессом обработки готовой продукции. Особое внимание обращает на себя экспонат полного оборудования песочного сахарного завода, что дает возможность наглядно ознакомиться со всеми видами процесса производства сахара.
2. Отдел махорочной промышленности, в котором выявлен весь процесс от сырья до производства готовой продукции.
3. Отдел винокуренной промышленности.



– Головний корпус будинку. Вид з парку –

Київський Краєвий С-г. Музей та П. П. П. Виставка – Вул. Революції № 8 /кол. Цар. палац./

4. *Отдел пивоваренной промышленности.*
5. *Отдел дрожжевой промышленности.*
6. *Отдел кожевенной промышленности.*
7. *Отдел бумажной промышленности.*
8. *Отдел полиграфический.*
9. *Отдел фарфор-фаянсовой и селикатной промышленности.*
10. *Отдел коммунального хозяйства (местного масштаба).*
11. *Отдел местной тяжелой индустрии.*

КУСТАРНЫЙ ОТДЕЛ

На Сельско-Хозяйственном Музее-выставке значительное внимание уделено выявлению кустарно-ремесленной промышленности, составляющей 38% баланса всей Украины.

В Кустарном отделе представлен не только ассортимент кустарной промышленности, но и выявлен производственный процесс и характер увязки кустарной промышленности с трестированной промышленностью.

Из отдельных собраний, необходимо указать на лучшее собрание на Украине экспонатов: гончарных, деревообделочных, лозоплетения и ткачества.

При Музее-выставке демонстрируются кино-фильмы на темы научно-производственного и общественного характера, демонстрация каковых сопровождается чтением лекций.

Музей-выставка открыт для экскурсий по воскресеньям, понедельникам, четвергам и пятницам от 10 до 4 час. дня.

Выставка обслуживается лучшими научными силами во главе с директором Музея-выставки проф. Е. Д. Сташевским.

Средняя посещаемость Музея—70–80 тысяч человек в год.

В распоряжении Музея-выставки находится агитаро-поезд, обслуживающий периферию.

Киев и его окрестности, как лечебно-климатическая станция

Киев и прилегающий к нему район имеет все основания считаться лечебной местностью для целого ряда заболеваний, а, следовательно, и именоваться курортом. И не удивительно поэтому, что научное совещание при Украинском Курортном Управлении, 7-го апреля 1928 г., после детального рассмотрения этого вопроса, признало район Киева *лечебно-климатической станцией* республиканского значения.

Климат Киева. Средняя годовая температура воздуха $+7{,}2^0$, средняя минимальная (в январе) $-5{,}7^0$, средняя максимальная $+18{,}5^0$; число абсолютно ясных дней в году 46 (при максимуме — 82 и минимуме — 19). Максимум часов фактического сияния солнца бывает в мае, июне и июле (до 253 часов). По влажности (средняя годов. 76) климата Киев занимает среднее положение между городами с чисто континентальным климатом и пунктами с климатом морского характера, приближаясь скорее к последним (средняя годовая влажность выше, чем в Одессе и даже Ялте, Харькове). Наиболее важное значение, однако, имеет для Киева направление ветров, ибо здесь видное место занимают ветры западного направления (на ветры С.-З. и Ю.-З. падает $40^0/_0$), а эти ветры приносят нам теплые и влажные волны воздуха.

Вокруг Киева тянутся лесные массивы, главным образом, хвойные, каковые собственно, и составляют основную ценность Киева, как лечебно-климатической станции.

Они, при вышеприведенных климатических свойствах дают основание для создания здесь лечебно-климатической станции, главным образом, для легочных больных.

Давно уже пользуются вполне заслуженной славой и такие дачные места в окрестностях Киева, как Боярка, Святошино, Пуща-Водица, Дарница, Ворзель, Ирпень, Никольская Пустынь, Межигорье, Вышгород и др.

Из названных дачных местностей одни, как, например, Боярка-Будаевка, Пуща-Водица, Дарница должны считаться наиболее пригодными для лечения болезней легких в частности туберкулеза, другие же, как, например, Ворзель, Межигорье, отчасти Ирпень и Никольская Пустынь, благодаря наличию реки и пляжа подходит также для лечения нервных болезней, отдыха или восстановления сил после тяжелых заболеваний. Такие местности как Межигорье, Никольская Пустынь, или Злодиевка, благодаря своему пляжу, пригодны также для обслуживания больных детей (оксудат, диатезы, малокровие и т. п.).

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Предисловие 3
От составителя 4

Глава I. Днепр, его бассейн и значение.
(общий очерк).

Верхний Днепр 5
Средний Днепр 8
Пороги 10
Нижний Днепр 11

Глава II. История плавания по Днепру.

Древнейший период 16
Плавание по Днепру в эпоху первых киевских князей 17
Запорожский флот 20
Днепровское судоходство в XVIII ст. 21
Паровой флот на Днепре 22
Днепровский флот в период Революции 24

Глава III. Днепровское Госпароходство и его достижения.

Национализация торгового флота 27
Организация управления национализированным водным транспортом 28
Госпароходство 29
Наследие прошлого 29
Достижения Госпароходства 31
Пятилетний план судостроения 33
Новое судостроение 34

Глава IV. Киев—экскурсионная база Днепровских туристов.

Киев (географическое положение, ландшафт, почва, климат, растительность, фауна, население, палеолит и неолит, оболонский клад „Danparstad“, „мати градом русским“, литовский Киев, „русский Киев“, возрождающийся советский Киев, промышленность и торговля, Киев—культурный центр УССР, узел путей, новый киевский вокзал, Киев—Днепровский город 35
Киевское лекционно-экскурсионное бюро Окрполитпросвета 42
Важнейшие адреса 44
Трамвайные маршруты 49

Стр.

Прогулка по „Старому Киеву“ (площадь III Интернационала, Советская площадь, Софийский собор, город Владимира, Владимирская горка) . . 50

Глава V. На Припять.

Маршрут Киев—Мозырь. Киев-пристань, Труханов остров, у Киева, Вышгород, Межигорье, Новые Петровцы, Тетерев, Припять, Чернобыль, Страна Древлян, Мозырь 59
Маршрут Мозырь—Туров. Петриков, Туров 73

Глава VI. По Сожу.

Маршрут Киев—Гомель. Любеч, Лоев, Сож, Радимичи, Гомель, Добруш 76
Маршрут Гомель—Пропойск. Ветка, Чечерск, Пропойск 83

Глава VII. По Б. С. С. Р.

Белоруссия (поверхность, климат, растительность, животный мир, население, занятия населения, прошлое Белоруссии, белорусское национальное движение, Белорусская Социалистическая Советская Республика, столица „Менск“, лаборатория белорусской культуры, белорусский театр, печать Белоруссии, музеи, белоруссизация) . . 85
Маршрут Киев—Бобруйск. Речица, Березина, Горваль, Бобруйск 94
Маршрут Бобруйск—Борисов. Борисов . 97
Маршрут по Верхнему Днепру. Жлобин, Рогачев, Старый Быхов, Могилев, Шклов, Копысь, Орша, Смоленск, Дорогобуж 98

Глава VIII. По Десне.

Десна (общий очерк) 103
Земля Северян 106
Маршрут Киев—Чернигов. Десенка, Пустынь Никольская, Летки, Верхняя Дубечня, Остер, Козелец, Моровск 112
Чернигов (история города, топография старого города, обозрение города) 120
Маршрут Чернигов—Новгород-Северск. Салтыкова Девица, Мена, Макошин, Сейм, Сосница, Короп, Батурин, Вишеньки, Мезень, Дегтяревка, Пироговка, Новгород-Северск 127
Маршрут Новгород-Северск—Брянск. Роговка, Трубчевск, Красный Рог, Выгоничи, Брянск 138

Стр.

Глава IX. На заповедник Т. Г. Шевченко.

Маршрут Киев—Канев. На пароходе у пристани, мимо киевских гор, цепной мост, Лаврский заповедник, заповедник Конча-Заспа, Триполье, Ржищев, Трахтомиров, Переяслав, Канев 142
Заповедник Т. Г. Шевченко (могила Т. Г. Шевченко, история могилы, заповедник) 151

Глава X. На Днепрострой.

Маршрут Канев—Днепропетровск. Михайлова гора, Секирна, Мошны, Сосновка, Черкассы, Бужин, Сула, Кременчуг, Псел, Каменское, Днепропетровск 158
Днепровские пороги (общий очерк, спуск в 1927 г. через пороги парохода „Коммунист", история улучшения проходимости порогов, проект Александрова 168
Днепрострой (расположение Днепростроя, плотина, Днепрэльстан, шлюз, Запорожский порт, район Днепростроя, Днепрострой и промышленность, Днепрострой и сельское хозяйство, Днепрострой и судоходство, значение Днепростроя, экскурсии на Днепрострое, как попасть на Днепрострой, Кичкас) 174

Глава XI. К морю!

Запорожская Сечь 182
Маршрут по Нижнему Днепру. О. Хортица, Запорожье, Никополь, Каховка, Аскания-Нова, Основа, Херсон, Алешки, Николаев, Ольвия, Очаков, Березань, Одесский порт . . . 182

СПРАВОЧНЫЙ ОТДЕЛ.

Днепровское Госпароходство 203
Тарифы на перевозку пассажиров и багажа . . 209
Расписания рейсов Днепровских пароходов . . . 226
Укравтопромторг 238
Бюро путешествий Совторгфлота 240
Киев—лечебно-климатическая станция 245
Сельскохозяйственный музей в Киеве 242
Рисунки: 1—8 стр. 32; 9—16 стр. 80; 17—24 стр. 128; 25—32 стр. 176.
Карты при стр. 65, 113, 145, 161, 177 и 200.
Об'явления . . . . . I—LII

Херсонський Окружний Союз Сільсько-Господарсько-Кредитових Товариств

„КРЕДИТСОЮЗ“

ВУЛИЦЯ
1-го ТРАВНЯ
№ 21

Переводить всі банківські та фондові операції. Тел. № 375.

Склад сільсько-господарських машин, знаряддя та лісу на терені порту.

Тракторна база та стаціонарна ремонтна майстерня. Червоноармійська, тел. № 541.

Тракторно-ремонтні майстерні при Архангельській трудшколі та Комуні 3-й Комінтерн в с. Черненька.

Склади запасних тракторних частин при товариствах в Снігірівці, Ново-Павлівці, Архангельському, Кахівці, Посадо-Покровському, Березніговатому, Горностаївці, Чаплинці, Скадовському.

XVIII

АРТЕЛЬ КУ

НА ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

ПРАВЛЕНИЕ
КИЕВ
ЧЕРНИГОВСКАЯ
ПРИСТАНЬ

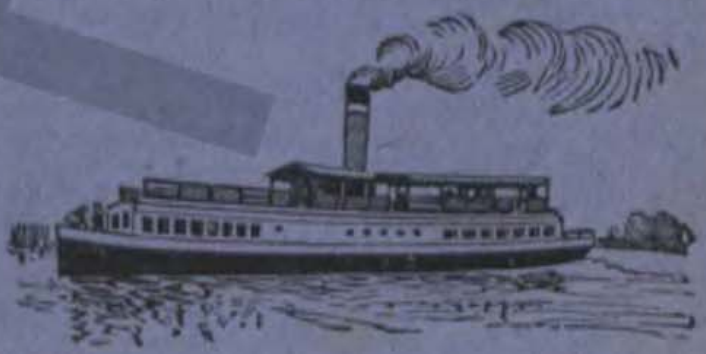
ЧНАРИИ

ДОВОДИТ ДО СВЕДЕНИЯ, ЧТО НА ПРИСТАНЯХ И ПАРОХОДАХ ПО ВСЕМУ ПУТИ РЕКИ ДНЕПРА И ЕГО ПРИТОКОВ ИМЕЮТСЯ ПЕРВОКЛАССНЫЕ ОБОРУДОВАННЫЕ БУФЕТЫ: ГОРЯЧИЕ ЗАВТРАКИ, ОБЕДЫ, УЖИНЫ И БОЛЬШОЙ ВЫБОР ВСЕВОЗМОЖНЫХ ХОЛОДНЫХ ЗАКУСОК

КУХНЯ ПОД НАБЛЮДЕНИЕМ ОПЫТНЫХ ПОВАРОВ. ПИЩА ПРИГОТОВЛЯЕТСЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО НА СЛИВОЧНОМ МАСЛЕ

ЦЕНЫ УТВЕРЖДЕНЫ ПРАВЛЕНИЕМ ГОСПАРОХОДСТВА

КОЛЛЕКТИВАМ СКИДКА



Белорусский союз кооперативных потребительских об'единений

„Белкоопсоюз"

МИНСК, Советская, 43/13.

Об'единяет 4 окр. Потребсоюза, 16 ЦРК, ГОРПО и 3 отд.

„Белкоопсоюз"

Через систему потребительской Кооперации ведет заготовку всех видов сырья для снабжения промышленности и для экспорта, как-то: лен, кудель, пеньку, хлопок, щетину, конволос, грибы, лекарственные растения, тряпье, пушнину, мехсырье, кожсырье, холст крестьянский и проч.

„Белкоопсоюз"

В централизованном порядке покупает для снабжения всей Потребсистемы Белоруссии рожь, ржаную муку, обойную, сеянку, пеклевань, пшеницу, пшеничную муку, разную крупу

„Белкоопсоюз"

Расширяя свои фруктово-овощные операции, принимает на комиссионную продажу разные крымские, кавказские и туркестанские фрукты и овощи в свежем и в сушеном виде, а также принимает заказы и продает яблоки белорусских сортов собственной заготовки в 2-хпудовых ящиках из лучших белорусских промышленных садов, упакованные по стандарту со строгой (по-крымски) сортировкой и укладкой нетто веса

КИЕВСКИЙ ОКРУЖНОЙ СОЮЗ
ЖИЛИЩНОЙ КООПЕРАЦИИ

„ЖИЛСОЮЗ“

КИЕВ, ул. Воровского, № 23.
Телефон 37-44, 48-77, 37-55.

Производит розничную и полуоптовую продажу всех видов строительных материалов

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

№ 1—Красноармейская, № 23, телефон 16—65. № 2—Хоревая, № 1. № 3—ул. Ленина, № 21. № 4—уг. Набережно-Крещ. и Ярославской, телеф. 50—12. № 5—Киев 1 тов., телеф. 51—87. № 7—Н.-Вал, телеф. 15—52, № 10 -Евбаз, телефон 50—82. № 11—улица Воровского, № 13.

ХЕРСОНСКИЙ
МНОГОЛАВОЧНЫЙ РАБОЧИЙ КООПЕРАТИВ

„РАБКООП“

ПРАВЛЕНИЕ И КОНТОРА:
Херсон, Рабочая ул., дом № 3
телефон №№ 511 и 472

Киевский Ц.Р.К. „Сорабкоп“

Имеет 325 торговых единиц,
2 мех. хлебных завода, 7 пекарен,
Уксусный и
Мыловаренные заводы,
Макаронную фабрику,
Мельницу.

Правление—ул. Воровского, 27, телеф. 28-52.

XXII

Б. С. С. Р.

МОГИЛЕВ

АРТЕЛЬ

„Погрудвод"

Председатель Правления МЕРЕНБУРГ

Члены Правления КАРПЕНКО
АНШТЕЙН



УССР ВСНХ

„УКРМАШСТРОЙТРЕСТ“

МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД им. АРТЕМА

(б. Днепровский Машиностроительный Завод. Осн. в 1885 г.)

КИЕВ
ГЛУБОЧИЦА, № 3.

ТЕЛЕФ.: Директора 16-07. Коммутатор 2-37.

ПОЛНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ КОЖЕВЕННЫХ И ЭКСТРАКТНЫХ ЗАВОДОВ

Разводные машины. Катки по типу Шлягетера. Криспельные машины. Корьерезки и корьедробилки. Гидравлические прессы. Прессы „Палас“. Центрофуги. Металлические части к барабанам „Гигант“ с переводками разных систем. Барабаны моечные, латные и жировальные. Выпарные аппараты. Диффузоры. Волососгонные машины.и проч. оборудование.

ОБОРУДОВАНИЕ САХАРНЫХ ЗАВОДОВ

Фильтр-прессы, решиферы, диффузоры, калоризаторы, выпарные аппараты, аппараты Мика, элеваторы, транспортеры, маслоотделители сист. завода имени Артема и проч.

ОБОРУДОВАНИЕ МАХОРОЧН. ФАБРИК

Механические вращающиеся сушки разных систем, крошильные станки.

ТОРФЯНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Прессы Анрепа, Дениса и др. систем.

ОБЩЕЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Сушильные барабаны разл. систем. Поршневые, плунжерные и центробежные насосы—чугунные и бронзовые; воздушные насосы, автоматы сист. Млошевского, Шнейдер-Гельмеке, Комереля; элеваторы и транспортеры. Под'емные тележки. Нормальные части трансмиссий.

Различные чугунные отливки в сыром и обработанном виде, весом до 6 тонн в 1 шт.

Бронзовое литье весом до $^1/_2$ тонны в 1 шт.

Различные железные конструкции.



„УКРМАШСТРОЙТРЕСТ

„ЛЕНИНСКАЯ

Пароходы пассажирски
и буксирные, металл
ческие баржи, паровы
котлы, машины и на
сосы, дельные ве
щи для судов
брашпили, ру
левые устрой
ства, яко
ря и пр

Г. КИЕВ,

УЛ. ЖАДАНОВСКОГО,
№ 107.



СУДО-МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ И СТАЛЕЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД

ЯКУЗНИЦА“

ОБОРУДОВАНИЕ КОЖЕВЕННЫХ И ХИМИЧЕСКИХ ЗАВОДОВ, **МОСТОВЫЕ ФЕРМЫ** И ЖЕЛЕЗНЫЕ КОНСТРУКЦИИ, ОБОРУДОВАНИЕ ВОДОСНАБЖЕНИЯ, **КРАНЫ ПАРОВЫЕ, КАТУЧИЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ, МОСТОВЫЕ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ, КОРАБЕЛЬНЫЕ И ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ДОМКРАТЫ,** ЧАСТИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ПУТИ, **СТАЛЬНОЕ ФАСОННОЕ ЛИТЬЕ,** БОЛТЫ, КОСТЫЛИ И ЗАКЛЕПКИ.

ЧУГУННО-ЛИТЕЙНЫЙ И МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД

ИМЕНИ ТОМСКОГО

КИЕВСКОГО МЕТАЛЛОТРЕСТА

КИЕВ

ЩЕКАВИЦКАЯ УЛИЦА, № 28-32

ТЕЛ. 39-26 и 47-78

ИЗГОТОВЛЯЕТ:

1. Втулки возовые точеные
2. Печные приборы разные
3. Пожарные гидранты разных типов
4. Водопроводные фасонные и др. части
5. Задвижки водопроводные всех раамеров

*

ПРОИЗВОДИТ:

1. Отливы чугунные и бронзовые
2. Ремонт разных заводов и фабрик

:: ЕЖЕДНЕВНЫЕ ЧУГУННЫЕ ОТЛИВКИ ::

ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАКАЗОВ БЫСТРОЕ И АККУРАТНОЕ.

ОБ'ЕДИНЕНИЕ

СЕЛЬСКО-ХОЗЯЙСТВЕННЫХ

ЗАВОДОВ

им. т. Петровского в г. Херсоне.

1. Завод С.-х. машиностроения им. тов. Петровского.

(Тираспольская ул., д. № 1).

ПРОИЗВОДИТ: Жатки-лобогрейки и запасные части к ним.

ТЕЛЕФОНЫ: Кабинет Директора-Распоряд.—116
Общий . . . . . — 32
Технический отдел . . . . . —185

2. Обозный завод „Металлист“

(Александровская ул.).

ПРОИЗВОДИТ: Крестьянские хода типа „Таврическая“ и запасные части к ним.

ТЕЛЕФОН № 137.

3. Литейно-Механический завод им Старостина.

(Военное, Литейная ул.).

ПРОИЗВОДИТ: Ремонт всевозможных машин, чугунное и медное литье, нарезку мельничных вальцев и изготовляет запасные части к с.-х. машинам.

ТЕЛЕФОН № 106.

Кв. Директора-Распоряд., тел. № 369.
Кв. Зам. Директ.-Распоряд., тел. № 554.

КРОВАТНАЯ ФАБРИКА

:: :: :: КОЛЛЕКТИВ :: :: ::
БЕЗРАБОТНЫХ МЕТАЛЛИСТОВ

„ЛІЖОК“

ХЕРСОН, УЛ. К. МАРКСА, ЗДАНИЕ б. ЛОМБАРДА. ТЕЛЕФ. № 455.

1. КРОВАТНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ИЗГОТОВЛЯЕТ ВСЕВОЗМОЖНЫЕ СОРТА КРОВАТЕЙ АНГЛИЙСКОГО И ДРУГИХ ФАСОНОВ, С СЕТКАМИ РАЗНЫХ ОБРАЗЦОВ, А ТАКЖЕ ВСЕВОЗМОЖНЫЕ ДЕТСКИЕ КРОВАТИ.

2. ЧУГУННО-ЛИТЕЙН. ОТДЕЛЕНИЕ
ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ НА ЧУГУННОЕ И МЕДНОЕ ЛИТЬЕ В ЛЮБОМ КОЛИЧЕСТВЕ.

В. С. Н. Х. **БЕЛМЕТАЛЛОТРЕСТ** Б. С. С. Р.
Государственный чугунно-литейный, механический, арматурный и котельный завод „ПРОЛЕТАРИЙ“
г. Гомель, Интернациональная, № 22., тел. № 30
УСТРОЙСТВО и РЕМОНТ
сахарных, винокуренных, лесопильных, маслобойных, крахмальных заводов и ремонт пароходов.
ИМЕЮТСЯ: проекты смет и чертежи.
Монтеры по всем отраслям производства командируются на места.

Государственные механические, чугунно и медно-литейные заводы

АРЕНДАТОР
ПРОИЗВОДСТВЕННО-КООПЕРАТИВН. АРТЕЛЬ „МЕТАЛЛПРОМ“
г. КИЕВ: 1) Жилянская улица № 29, телефон 30-24
2) Б.-Мостицкая улица, № 3, телефон 53-15
Производство кроватей в сырье и готовом виде, разного чугун., медн. и бронз. литья и всевозможн. машин, отливок

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ ХЕРСОНСКОГО ОКРУЖНОГО ИСПРАВИТ. ТРУД. УПРАВЛ.

ХЕРСОН, бывшая КРЕПОСТЬ, ЗДАНИЕ И. Т. У. ТЕЛЕФОН № 107.

Имея мастерския всех отраслей и снабженные всеми техническими усовершенствованиями принимает заказы и изготовляет:

ПОЛИВАЛЬНЫЕ КОБОЧНЫЕ МАШИНЫ, ФРУКТОВЫЕ И ВИНОГРАДНЫЕ ДАВИЛКИ, КРЕСТЬЯНСКИЕ ХОДЫ, ФУРГОНЫ, ВЕЯЛКИ, ТРАВОПОЛОДКИ, ЯЩИКИ ФРУКТОВЫЕ И ОВОЩНЫЕ, РАЗНУЮ МЕБЕЛЬ, ОБУВЬ МУЖСКУЮ И ДАМСКУЮ, ПЕСЧАНО-ЦЕМЕНТНУЮ ЧЕРЕПИЦУ, КИРПИЧ И ПРОЧЕЕ.

Выполнение заказов срочное из доброкачественного материала и **по ценам вне конкуренции,** ибо производчасть не стремится к получению прибылей от реализации выпускаемой продукции, а цель и задачи сводятся к перевоспитанию правонарушителей через втягивание в условиях трудовой жизни, обучая последних професс.-промышленным знаниям.

У. С. Р. Р. В. Р. Н. Г. У. Г. П.

Державні вагові та манометричні майстерні

Управління: Київ, вул. Комінтерна (к. Безаківська), № 2, тел. 10-65.

Майстерні та цехи: ваговий, точный, манометричний та електрометричний.

ВИГОТОВЛЮЮТЬ: Точні ваги—інспекторські.

РЕМОНТУЮТЬ: ВАГИ РІЗНИХ СИСТЕМ: вагонні, возові, сотенні, десяткові, столові, аптечні автомат. системи „Хронос", „Лібра" та інші. ВИМІРКОВІ ПРИЛАДДЯ РІЗНИХ СИСТЕМ: різні, манометри, вакуумметри, пірометри, манвакуумметри, тасиметри, тягоміри, самопишучі лічильники, пишучий прилад, преси, насоси і т.и.

Ціни затверджені вищими органами і нижче чим в инш. орган.

Для держ. й кооперорганізацій З Н И Ж К А.

ВИСИЛАЮТЬ: На місце роботи бригади спеціяліст.

При великому замовленні значна знижка.

Біжучі рахунки: Укрбанк-2820 Держбанк-1302

Адреса майстерень та філій: Київ, вул. Комінтерна (к. Безак.), 2. Тел. 10-65, б. Шевченка (к. Бибіков. б.), 54, Н. Вал, 13. Тел. 42-85. Б. Церква—Баз., 2, Васильків і Переяслав.

К сведению Госучреждений, кооперативных организаций

Покупайте карамель К-ва им Войкова.

КОНФЕТНАЯ ФАБРИКА

К-в им. т. Войкова, орг. Комборбезом
ул. Коммунаров, № 23, тел. № 527

С производством: халвы, пряников, шоколада, искусственного меда и кофе из продукции высшего качества.

Завод газовых, искусственных минеральных вод и квасов, вырабатываемых исключительно на сахаре и экстрактах высшего качества.

Коллектив имеет оптово-розничный магазин конфетной фабрики и подвижные буфеты завода газовых вод.

Магазин помещается по Торговой улице, д. б. Фаддеева. Продукция вырабатывается под руководством высококвалифицир. маст.

Пейте воды и квасы К-ва им. Войкова.

и граждан гор. Херсона и Округа.

Х. О. М. П.

1-я ГОСУДАРСТВЕННАЯ МАКАРОННАЯ ФАБРИКА

„ПРАЦЯ ХАРЧОВНИКА“

Херсон, Красноармейская ул., тел. № 3-72.

ВЫРАБОТКА

РАЗНЫХ МАКАРОН

из первосортной муки госмельниц в Херсоне

Херсонская Кустарно-Промыслово-Кооперативная Артель Искусств

ПРОИЗВОДИТ

ВЫРАБОТКУ ВСЯКОГО РОДА КОНФЕТ, ПРЯНИКОВ, ХАЛВЫ, МЕДУ И ШОКОЛАДУ

ЦЕНЫ МИНИМАЛЬНЫЕ

Кооперативным и Госучреждениям КРЕДИТОВАНИЕ и СКИДКА

ХЕРСОНСКАЯ
ГОСУДАРСТВЕН. ОБУВНАЯ ФАБРИКА О. М. П.
„ГОСОБУВФАБРИКА“
Херсон, ул. Советская, угол 1 Января, № 55, тел. 270.
ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ
НА ИЗГОТОВЛЕНИЕ РАЗНОЙ ОБУВИ
по доступным ценам.
ЗАКАЗЫ ВЫПОЛНЯЮТСЯ АККУРАТНО и СВОЕВРЕМЕННО

ТИПОГРАФИЯ
ХЕРСОНСКОЙ ПРОМЫСЛОВО-КООПЕРАТИВНОЙ АРТЕЛИ
„ДРУКАР“
ВХОДЯЩАЯ ЧЛЕНАМИ ХЕРСОНСКОГО ОКРПРОМКРЕДСОЮЗА
№ 23 Улица 1 МАЯ
ПРИНИМАЕТ ВСЯКИЕ ТИПОГРАФСКИЕ, ПЕРЕПЛЕТНЫЕ И ЛИНОВАЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПО ВЕСЬМА ДОСТУПНЫМ ЦЕНАМ
ЗАКАЗЫ ИСПОЛНЯЮТСЯ АККУРАТНО И СВОЕВРЕМЕННО

КООПЕРАТИВНОЕ ТОВАРИЩЕСТВО
„ЧОБОТАР“
ПРОИЗВОДСТВО:
мужской, дамской и детской
ОБУВИ
из Союзных и заграничных товаров
КИЕВ, ул. Воровского, 25 (пассаж). Телефон 39-75.

ОБ'ЕДИНЕННАЯ БРЯНСКАЯ ГОРОДСКАЯ СТАНЦИЯ МОСК.-БЕЛ.-БАЛТ. ЖЕЛ. ДОР.

с примыкающей товарной веткой и пакгаузом у самого берега р. Десны в гор. Брянске, с отделениями и складами при станциях Болва и Дятьково производит транспортно-экспедиционные работы, как то: прием грузов к отправлению, выкуп грузов на дорогах Брянского узла, с доставкой на дом и в склады; принимает грузы на хранение в свои склады, страхует грузы; доставляет гужем как на жел. дорогу, так и в город.

Предоставляет Госорганам и Кооперативам фрахтовый кредит.

Адрес для повагонных грузов: ст. Брянск-город через ст. Брянск МББ ж. д.

Адрес для корреспонденции: гор. Брянск, ул. III-го Интернационала, № 80. Телефоны №№ 65 и 71.

ПЕРВОЕ КИЕВСКОЕ РЕМЕСЛЕННО-КУСТАРНОЕ ССУДО-СБЕРЕГАТЕЛЬНОЕ ПРОМЫШЛЕННОЕ КООПЕРАТИВНОЕ ТОВАРИЩЕСТВО

„КУСТПРОМКРЕДИТ“

ул. Воровского, № 7.

ТЕЛЕФОНЫ: Правл. 44-68, Отдел Снабжения и Сбыта 37-11, Бухгалтерия 37-77, Склад снабжения 36-26, Чулочно-трикотажн. Подотдел 23-99.

ОТДЕЛЕНИЯ В КИЕВЕ: Петровка, Красная площадь 10, тел. 50-54; Октябрьск. район, Дмитриевская 18, тел. 54-79

Тек. счет Украинбанк—711, Госбанк—358.

Телеграфн. адрес: Киев, Ссудо-Сберегательное.

ТЕПЛОВЫЕ И СИЛОВЫЕ УСТАНОВКИ

Центральные тепловые станции, котельные установки; паровые машины; двигатели внутреннего сгорания; паропроводы; сооружение градирен

ФАБРИЧНО-ЗАВОДСКИЕ ПЕЧИ и ТРУБЫ

Дымовые трубы; дымососы; туннельн., камерные, кольцевые и шахтные печи.

ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ОТОПЛЕНИЯ ВСЕХ СИСТЕМ

Районные отопительные станции. Централизация отопительных хозяйств

ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЕНТИЛЯЦИЯ

всех систем в предприятиях и гражданских сооружениях

ХОЛОДИЛЬНИКИ и ИЗОЛЯЦИЯ

Постройка и оборудование холодильников, беконных фабрик и боен. Гольцементные, толевые и руберондные покрытия. Звуковая изоляция фабричных помещений

ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЕ и КОНТРОЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ

для теплового и силового хозяйства, изготовленные в СССР и импортные

СОБСТВЕННЫЕ

КОТЕЛЬНО-МЕХАНИЧЕСКИЕ

МАСТЕРСКИЕ

Харьков, пл. Руднева, 34.

ВСЕУКРАИНСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

АКЦ. ОБ-ВА

ТЕПЛО СИЛА

И

ХАРЬКОВ, КООПЕРАТИВНАЯ УЛ., 22

С. С. С. Р.

Акционерное общество торговли металлотоварами

ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ

АКЦИОНЕРЫ: Всесоюзный Металлургическ Синдикат, Всесоюзный Машино-Технический Си дикат, Промбанк, Сахаротрест, ГЭТ, Главхлопко Всесоюзный Текстильсиндикат, Союззолото, Хлеб продукт, Одесторг, Донснабторг, Прумп, Тулпро торг, Паттрубтрест, и др.

ПРАВЛЕНИЕ: Москва, Балчуг, д. № 15

КОНТОРЫ: в Москве, Харькове, Киеве, Тифлис Баку, Ташкенте, Туле, Воронеже, Минске, Н.-Но городе, Павлове, Свердловске, Казани и Вятке.

ОТДЕЛЕНИЯ И БАЗЫ: Днепропетровске, Стал не, Виннице, Умани, Гомеле, Витебске, Смоленск

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА: Одессе (Одесторг), Р стове (Донснабторг) и др. крупных центрах.

Продажа с указанных складов:

ЧУГУН ЛИТЕЙНЫЙ, БАЛКИ, ШВЕЛЛЕР РЕЛЬСЫ, РЕЛЬСОВЫЕ СКРЕПЛЕНИЯ.

ЖЕЛЕЗО: Сортовое (круглое, квадратное, полос вое, шинное, обручное, паковочное), кровельно черное и оцинкованное, жесть белая и черная. Пр волока тянутая светлая и обожженная, гвозди п волочные, гвозди конно-подковные, цепи разн проволочные изделия, болты, заклепки, гайки, ш бы, глухари, шурупы, шплинты. Трубы чугунн газовые, дымогарные, сварные и цельнотянут буровые фитинги.

**ПРОДАЖНЫЕ ЦЕНЫ АКЦИОНЕРНОГО ОБЩ-ВА „МЕТ В НАШЕМ ПРЕЙСКУРАНТЕ С ДОБАВЛЕНИЕМ К НИМ СТОИМОСТИ ВСЕХ ТРАНСПОРТ

В. С. Н. Х.

„МЕТАЛЛОСКЛАД“

СЯТЬ МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

ЖЕЛЕЗО-СКОБЯНОЙ ТОВАР: печное литье, напильники, слесарный и столярный инструмент, **асбест и асбестовый картон;**

ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ТОВАРЫ: посуда железная, оцинкованная, жел.-эмалированная, чугунная черная и эмалированная, самовары и принадлежности к ним, висячие замки, весы столовые, гири и разновесы, топоры, колуны, лопаты разные, вилы навозные, сенные, бурачные и др.

НОЖЕВОЙ ТОВАР фабричный и кустарный.

Киевская Обл. Контора „Металлосклад“

Тел. 33—69.

КОНТОРА: Киев, Петровка—Красная площ., № 2-б (Здание Ярмарочного дома).

СКЛАДЫ: № 1. Петровка—Красная площ.. № 2-б (скобяной и ножевой товар, асбест, инструмент.), тел. 33-69
№ 2. Киев, Петровка—Эстокада (металлы и металлизделия), тел. 21-27
№ 3. Киев 1 Товарный (Балочная База), тел. 47-16

ТОВАРНАЯ БАЗА г. Умань Ю.-З. ж. д.
ТОРГОВАЯ БАЗА г. Винница Ю-З. ж. д.

СКЛАД“ СОСТАВЛЯЮТСЯ НА ОСНОВАНИИ ЦЕН, УКАЗАННЫХ ДОК, УТВЕРЖДЕННЫХ Н. К. Т. У. С. С. Р. И ФАКТИЧЕСКОЙ РАСХОДОВ ДО НАШИХ СКЛАДОВ.

АКЦИОНЕРНОЕ

СОВЕТСКИЙ ТОР

ХАРЬКОВСКАЯ РАЙ

ХАРЬКОВСКАЯ РАЙОННАЯ КОНТОРА СОВТОРГФЛОТА ИСПОЛНЯЕТ НИЖЕСЛЕДУЮЩИЕ ОПЕРАЦИИ:

1. Производит транспортные и экспедиционные операции в смешанном железнодорожно-водном и гужевом как внутреннем, так и заморском прямом сообщении по прямым транспортным документам.
2. Выполняет поручения комиссионного характера, поскольку таковые связаны с транспортированием грузов.
3. Принимает товары на хранение в собственных складах.
4. Досматривает и очищает от таможенной пошлины импортно-экспортные грузы.
5. Производит за счет перепоручителей страхование в Госстрахе грузов в пути и на складах.

Телеграфный адрес „СОВТОРГФЛОТ“.

ОБЩЕСТВО

ГОВЫЙ ФЛОТ

ОННАЯ КОНТОРА

ПАССАЖИРСКОЕ АГЕНТСТВО
ХАРЬКОВСКОЙ
РАЙОННОЙ КОНТОРЫ

пл. Тевелева, 30. Тел. 10-16
Телегр. адрес „РУСТУРИСТ"

ПАССАЖИРСКОЕ АГЕНТСТВО ПРОИЗВОДИТ СЛЕД. ОПЕРАЦИИ:

1. Продажа прямых билетов по заграничным жел. дор.
2. Производит продажу билетов по воздушным и водным путям сообщений СССР.
3. Обслуживает туристов по железнодорожн. и водным путям сообщений СССР.
4. Производит отправку эмигрантов в Северн. и Южную Америку, Палестину и Австралию.

Харьков, ул. К. Либкнехта, 3
Телефоны: 38-25, 5-15 и 20-54

НАРОДНАЯ СВЯЗЬ

ЮГО-ЗАПАДНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СВЯЗИ

Киев, улица Леонтовича, 5

Телефон—Коммутатор.

Подведомственные Юго-Западному Управлению Связи почтовые, телеграфные, телефонные и радио-предприятия (конторы, отделения, станции, агентства и др.) расположены во всех более или менее крупно населенных городах, посел. гор. типа и селах на территории 20 административных Округов УССР и АМССР. Исключительно сельская местность, с более мелкой заселенностью, на этой территории обслуживается почтовыми агентствами, оседлыми и передвижными, а также сельскими письмоносцами пешими и конными.

В крупных городах, как Киев и Одесса, имеются почтамты, телеграфные (центральные) конторы, приемно-передающие радиостанции, телефонные станции местные и междугородные.

В частности, в гор. Киеве имеются такие предприятия:

1. Почтамт (улица Воровского, 22) и 20 отделений, расположенных в разных частях города,
2. Привокзальная почтово-телеграфная контора,
3. Центральная телеграфная контора, улица Короленко, 10, телефон-коммутатор,
4. Городская телефонная станция, ул. Воровского, 24,
5. Междугородная телефон. станция, ул. Воровского, 24 и
6. Радио-телефонная станция, Печерск, Московская, 35.

Все предприятия Юго-Западного Управления Связи производят следующие операции:

П О Ч Т А:

Прием **писем** простых, заказных, спешных, особо важных,
бандеролей простых, заказных, спешных, с печатными изданиями, деловыми бумагами и образцами товаров,
открытых писем простых, заказных и спешных, отправлений с наложенным платежом;
переводов—по почте и телеграфу,
посылок—обыкновенных, ценных и спешных,
ценных писем – открытых и закрытых,
подписку на периодические издания—газеты и журналы, выходящие во всех местностях СССР,
прием и выдачу вкладов в сберегательные кассы, которые имеются при всех почтово-телеграфных предприятиях, кроме того, п.-т. сберкассы принимают сельхозналог, купоны госзаймов, продают облигации всех

госзаймов, производят чековые операции по вкладами принимают комиссионные поручения.

ОСОБЫЕ УСЛУГИ:

Почта принимает заявления от всех клиентов на получение всякого рода справок в других городах; через почту можно навести справку об адресе граждан, проживающих в других городах за плату 20 коп.; почта исполняет поручения корреспондентов по взысканию наложенных платежей с адресатов в пользу подателей и др. услуги.

Во всех предприятиях связи производится продажа марок почтовых и гербовых.

Выдача почтовых отправлений производится из всех п.-т. предприятий и на-дому адресатам.

Почта принимает также международные письма простые и заказные.

ТЕЛЕГРАФ:

Прием внутренних и международных телеграмм и денежных переводов, телеграмм-писем, телеграмм-молния, радио-телеграмм, кодированных телеграмм. Все предприятия, не имеющие телеграфа, принимают и передают телеграммы по телефону. Телеграфно-телефонные предприятия принимают также телеграфно-телефонные поручения клиентов справочного характера.

ТЕЛЕФОН:

Телефонные станции имеются во всех городах и открыты для пользования круглые сутки. Станции имеют устройства для сообщений не только на месте, но и с другими местами.

Все районные центры имеют телефонную связь с окружными и последние между собою. Междугородные станции Киева и Одессы имеют связь с крупными городами: Харьковом, Москвой, Ленинградом, Нижним-Новгородом, Ростовом н/Д, Баку, Тифлисом и др. городами УССР и СССР.

РАДИО-ТЕЛЕГРАФ:

Прием и передача циркулярных телеграмм, частных телеграмм, а также лекций, концертов и др. передач по широковещанию.

Все почтово-телеграф. предприятия регистр. частные радиоприемники, установленные в частных квартирах, клубах и учреждениях для широковещания. Годовая плата за пользование частными радиоустановками такая:

с красноармейцев, инвалидов, незаможных селян . 1 руб.
рабочих и служащих . . . . . 1—3 р.
клубов, организаций и учреждений . . . . . 3—5 р.



Сущ. с 1896 г.

КИЕВСКИЙ
САН-БАКТЕРИОЛОГИЧЕСКИЙ
ИНСТИТУТ

Деятельность Киевского Бактериологического Института состоит в обследовании эпидемий, в участии вместе с санитарной организацией в выработке и осуществлении профилактических и лечебных мероприятий по борьбе с инфекционными болезнями.

Ул. СТЕНЬКИ РАЗИНА (Протасов яр), 4. Тел. 25-85.

ПАСТЕРОВСКИЕ СТАНЦИИ в г.г. Виннице, Умани и Черкассах.

ПАСТЕРОВСКИЕ ПУНКТЫ в г. г. Житомире, Бердичеве, Белой Церкви, Нежине, Конотопе, Лубнах, Шепетовке, Глухове и Коростене.

ПРОИЗВОДИТ и ОТПУСКАЕТ СЛЕДУЮЩИЕ ПРЕПАРАТЫ:

1. ЛЕЧЕБНЫЕ СЫВОРОТКИ: противодифтеритную, противострептококковую поливалентную, противострептококковую моновалентную, применяющуюся при скарлатине, противоменингококковую, противостолбнячную, противодизентерийную и нормальную.
2. АГГЛЮТИНИРУЮЩИЕ СЫВОРОТКИ: тифозную, холерную, дизентерийную, паротифозную.
3. ВАКЦИНЫ: оспенную, тифозную, холерную, дивакцину, гонококковую, скарлатинозную (проверяемую биологически), дизентерийную в таблетках, стафилококковую, стрептококковую, из кишечных палочек и проч. (аутовакцины), антивирусы по Безредке.
4. Лечение антирабическими прививками по Пастеру укушенных бешенными животными.
5. Ингредиенты для реакции Вассермана и реакции Мейнике Закса-Георги, Брука.
6. Питательные среды—специальные.
7. Культуры микробов.
8. ОРГАНОТЕРАПЕВТИЧЕСКИЕ ПРЕПАРАТЫ: спермин (экстракт семяных желез)—по проф. В. К. Высоковичу, оварин, маммин, тереоидин, антитироидная сыворотка, желудочный сок, торулин, лактопротеозан (для протеиновой терапии), мышиный и крысиный тиф.
9. Стерильные растворы в ампуллах: мышьяк
   „ „ „ морфий.
10. Стерилизованная дестиллированная вода в ампуллах для изготовления растворов, применяемых подкожно.

ПРИ ИНСТИТУТЕ ДЛЯ ПРИЕЗЖИХ ИМЕЕТСЯ ИНТЕРНАТ НА 30 КОЕК

2-й ВСЕУК

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РЕНТГЕНОЛОГИЧЕ

Киев, ул. Толстого,

Институт осно

При институте следующие отделы:

1. Отдел Медицинский с под'отделами: Диагностическим и Терапевтическим. Первым руководит доктор ***М. К. Павлов,*** *вторым— доктор* ***Г. Г. Бергман.***

2. Отдел Физико-Технический с лабораториями: Рентгено-Физической, Вакуум и Дозометрической. Руководит отделом проф. ***В. К. Роше.***

При Физико-Техническом отделе находятся мастерския производственного характера рентгенологической аппаратуры.

3. Отдел Экспериментальной Медицины и Биологии. Руководит отделом пр. ***А. А. Кронтовский.***

4. Лаборатория экспериментального рака.

5. Лаборатория тканевых культур.

Директором Рентгенологического Института состоит ***Г. П. Тесленко.***

РАЙНСКИЙ
СКИЙ и РАДИОЛОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

№ 7, тел. 26-55.

ван в 1920 году.

Общая пропускаемость в среднем около 3.000 человек в месяц.

Район обслуживания—Правобережье Украины.

Прием больных ежедневно от 9 до 3 час. дня.

Институт производит:

Рентгеновские снимки и просвечивание скелета, органов грудной полости, желудочно-кишечного тракта и мочеполовой системы.

Лечение различного рода заболеваний кожи, туберкулеза желез, суставов и костей, лейкелий и псевдолейкелий, доброкачественных и злокачественных новообразований, климактерических кровотечений и других болезней.

Институт принимает:

Ремонт рентгеновских и вентильных трубок всех типов, вакуумэлектродов и др. пустотных аппаратов, электромедицинский инструментарий. Монтаж рентгеновских аппаратов.

Консультация.

КИЕВСКОЕ КУРОРТНОЕ БЮРО

НА ЛЕТНИЙ СЕЗОН 1928 г.
ИМЕЕТ В СВОЕМ ВЕДЕНИИ
ТАКИЕ УЧРЕЖДЕНИЯ:

1) **САНАТОРИЯ ДЛЯ ТУБЕРКУЛЕЗНЫХ В „КИНЬ-ГРУСТИ“** (район Пуща-Водицы, в 30 минутах езды от города). Парк в 80 десятин на границе Пуща-Водицкого соснового леса. Об условиях справиться в Курорти. бюро.

2) **КИЕВСКАЯ КУРОРТНАЯ ПОЛИКЛИНИКА (Киев, ул. Воровского, 25).** Принимают по внутренним, нервным, детским и женским болезням лучшие Киевские врачи (главным образом профессора Мединститута).

3) **ДАЧНЫЕ ПОЛИКЛИНИКИ в БОЯРКЕ, ПУЩА-ВОДИЦЕ, ВОРЗЕЛЕ** для обслуживания дачников, селящихся в этих лучших окрестностях Киева.

4) **МЕДИЦИНСКИЙ ПЛЯЖ „САНИТАС“** для лечения солнечными и песочными ваннами.

5) **ВНЕКУРОРТНОЕ ЛЕЧЕНИЕ МИНЕРАЛЬНЫМИ ВОДАМИ В ПРОЛЕТАРСКОМ САДУ.**

Адрес Курбюро: КИЕВ, РЕЙТЕРСКАЯ УЛИЦА, 22. Тел 30-90

ВРАЧЕБНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

Д-р М. Л. Граймер
АКУШЕРСТВО и ЖЕНСКИЕ БОЛЕЗНИ
ПРИЕМ от 5—8 часов веч., утром от 8—9 часов
КИЕВ, Прорезная ул., № 14, кв. 5

Д-р Н. И. Олтаржевский
АКУШЕРСТВО и ЖЕНСКИЕ БОЛЕЗНИ
Ежедневно от 4—6 час. вечера
КИЕВ, Костельная ул., д. № 6

Акушерка Х. Ю. Ситина
КИЕВ, ул. Свердлова № 21, кв. 2

Д-р Ф. И. ГЕЙЛИГ ВНУТРЕННИЕ БОЛЕЗНИ
КИЕВ, улица Воровского, № 10, Телефон 17—74

Гомеопат РОЛЬКО

КИЕВ, Нестеровская улица, дом № 22, кв. 10

ПРИЕМ: от 10 до 2 часов

Зубной врач-техник А. М. ВАЙСБРЕЙТ

Бульвар Шевченко, д. № 5, кв. 32, во дворе (б. Биб. Бульвар)

ПРИЕМ: от 11—3 час. и от 5—7 час.

Зубоврачебный кабинет и техническая лаборатория

Р. А и И. Б. Гениных

КИЕВ, улица Революции, дом № 41, кварт. 15

ПРИЕМ от 10-2 час. и от 4—7 час.

Зубной врач О. С. МЕЛЬНИК

КИЕВ, Константиновская улица, № 20, кварт. 2

Зубной врач Г. М. ХЕЛЕМСКАЯ

КИЕВ, улица Революции д. № 34/4

ПРИЕМ: от 11—1 час. и от 4—7 час.

Зубной врач Т. Т. ЭЛКОНИН

КИЕВ, улица Ленина, д. № 14, кварт. 12

ПРИЕМ: от 10—2 час. и от 4—6 час.

Д-р С. С. Боярский

Лектор Мед.-Проф. Школы. Ордин. Психо-Неврол. Института

(б. 4-я Сов. Санатория) телефон 31-61

Болезни кожи, вен. мочеполов., полов. бессилие. Электро-терапия (франклин, гальван., фарадиз.) 4 кам. электр. ванны, души горяч., воздушн., массаж воздушн. (по Заблудовск.) (Диатермия).

ПРИЕМ: от 3—7, ул. Ворошилова (б. Б. Подвальная), д. № 37

Венерологический кабинет

ул. Воровского, № 43, ПРИЕМ от 8 утра—8 веч.

Триппер и его осложн., сифилис, мочеполовые болезни, электролечение. **Половое бессилие**

Д-р С. О. Брон СИФИЛИС, ВЕНЕРИЧЕСКИЕ, КОЖНЫЕ БОЛЕЗНИ
Пр.: от 9—12 и 6½—8½. Михайловская ул., № 18

Д-р Н. А. ГИНДЛИН
Сифилис, Венерические, Мочеполовые, Кожные бол.
улица Свердлова, № 16. Телефон № 41-21
ПРИЕМ: 9—11 утра и 5—8 веч. Женщ. 11—12 дн.

Д-р Л. Я. ФАРБЕРГ
Сифилис, венерические, кожные. Половое бессилие
Электролечение
ПРИЕМ: от 8—12 утра и от 7—9 вечера
Михайловская № 3. уг. Советской (б. Думск.) пл.

Д-р Цыбульский Л. Е.
(Завед. Венерическим отдел. Киевского Военно-Клинического Госпиталя)
Венерические болезни и сифилис
КИЕВ, Большая Подвальная, д. № 16, кв. 8

Врач-венеролог ШЕХТЕР А. Д.
КИЕВ,. улица Воровского, д. № 25, кварт. 143

Уролог-венеролог Д-р Ю. Л. ХАЛЧАНСКИЙ
Мочеполовые, венерические и кожные болезни
ПРИЕМ: от 8—12 ут. и 5—7½ в., женщ. отдельно
КИЕВ, ул. Свердлова (б. Прорезная) № 24, кв. 3

Химико-Бактериологическая Лаборатория
Д-ра Ф. И. ГЕЙЛИГА
КИЕВ, ул. Воровского д. № 10, телефон 17—74
Медицин. анализы: мочи, желуд. сока, крови и др.

:: **Химико-Бактериологический Институт** ::
б. Д-ра В. Ю. Любинского
ул. Короленко (б. Владим.), д. № 45, тел. 13-28
Врачебно-диагностические АНАЛИЗЫ

КОСМЕТИЧЕСКИЙ КАБИНЕТ
Удаление морщин, прыщей, угрей, волос, оспенных знаков, веснушек, бородавок и др. недостатк. кожи
ПРИЕМ от 12–3 д. и 5–7 в. ул. Ленина (б. Фунд.) 35, пар. ход. 2-й эт

КУСТАРНО-ПРОМ. КООПЕРАТИВНОЕ ТОВАРИЩЕСТВО
б. ГРАФ и К°
КИЕВ. ул. Воровского (б. Крещатик), 33, тел. 38-26
ИЗГОТОВЛЕНИЕ: бандажей, ортопедич. аппаратов и искусственных ног. Медицинских инструментов, мебели, автоклавов **ремонт**

РАЗНЫЕ:

АВТОПРОМТОРГ
Черкасский пункт, ул. Урицкого, № 48, телеф. 35
Производит погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними транспортно-экспедиционные операции с полной материальной ответственностью и сохранностью грузов. Собственный гуж и автообоз.
Автобусное движение Черкассы—Сосновка, пристань—вокзал и др пункты

:: Черкасская Горстанция ::
Южно-Шевченковская ул., магазин № 25, тел. 140
Продажа билетов, отправка багажа и грузов
Кредитование и выдача ссуд

Киевские Госкурсы
СТЕНОГРАФИИ, БУХГАЛТЕРИИ и МАШИНОПИСИ
КИЕВ, улица Ленина, д. № 6. Телефон № 9-23
Прием в канцелярии от 6—8 час. вечера

БУХГАЛТЕРИИ лично и заочно
(полный курс 12 руб.) теор. и практ. основат. выучивает проф. **Г. П. Леонович.** Проспект и 1-ю лекц. высылается за 24 к. почт. марку
КИЕВ, Михайловский переулок, д. № 9, кв. 15

ВУЗЫ, ТЕХНИКУМЫ, ПРОФШКОЛЫ

ГОТОВЛЮ

УРОКИ ВЫСШЕЙ И ЭЛЕМЕНТАРНОЙ МАТЕМАТИКИ И ФИЗИКИ

ПРАКТИКА 24 ГОДА

Киев, Нестеровский пр., 3, кв. 1 (угол Львовской ул. близ Сенного базара) от 10 до 8 веч.

Полный курс теории и практики СТЕНОГРАФИИ в кратч. срок

Иногородним **ЗАОЧНО**

КИЕВ, Театральная улица, д. № 10

Препод. стеногр. **П. И. Красильников**

Инженер-механик ТУРЧИНОВИЧ В. Т.

КИЕВ, Костельная улица, д. № 6, квартира 11

ОБ'ЯВА

Правління ОПТТОРКУ при Херсонському Окркомборотьбезі об'єднує Колективи з безробітних в кількості:

в Херсоні . . 19 колект, в яких працює 586 безр.
на периферії 10 „ „ „ 196 „

Разом: 29 колект. „ „ 782 безр.

Колективи, що об'єднуються Правлінням ОПТТОРКУ, розподіляються по роду діяльности на виробничі, трудові й торговельні.

Мета існування Правління ОПТТОРКУ є допомога і боротьба з безробіттям засобами організації колективів та їх керуванням.

Правління міститься на вул. 1-го Травня, № 36, тел. 100

Херсонский Коллектив горнорабочих „НЕФТЕТРУД"

при Оптторке Комборбеза, — гор. ХЕРСОН — торговый пр., тел. 102

производит продажу красок и масел своего производства, нефтяных смазочных и смоляных продуктов по минимальным ценам. Снабжение Тракторных организаций Нефтепродуктами со сложением акциза.

Магазин № 1—ул. 21 Января, тел. 517
„ № 2— „ Коммунаров
„ № 3—Рабочая площадь.

ПРОИЗВОДСТВО КРАСОК и МАСЛОВАРКА.

Кафе-ресторан „РОССИЯ“
г. Кременчуг

Обеды, завтраки, ужины, холодные и горячие закуски. Вино и крепкие напитки. Кофе, молоко, какао и чай. Уютный садик, кабинеты, музыка
Ежедневно свежие продукты. Цены общедоступные

ГОС. ПИВОВАРЕННЫЕ ЗАВОДЫ
арендуемые
И. Ф. СОДОМА
ОДЕССА
ул. Мойсеенко, № 31, тел. 16-69
ХЕРСОН
Старая крепость, телеф. 4-22
Произв. пиво МАРТОВСКОЕ и ПИЛЬЗЕНСКОЕ самого высокого качест.

ПЕРВАЯ
ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ АРТЕЛЬ
ИНВАЛИДОВ—МУКОМОЛОВ
КИЕВ, ПЕТРОВКА—Нижне-Юрковская, 31.
СТАЛИНКА—Совская ул., 52-б

Художественные вышивки и МЕРЕЖКИ
ПЛИССЕ-ГОФРЕ и декатировка
Ф. Ф. КУДЫМЕНКО
КИЕВ, улица Энгельса, дом № 3, магазин 5

ШАПОЧНАЯ „КОЛЛЕКТИВНЫЙ ТРУД“
Черкассы, улица Свердлова, д. № 32

КИЕВСКОЕ КУСТАРНО-ПРОМЫСЛОВОЕ КООПЕРАТИВНОЕ ТОВАРИЩЕСТВО ПОРТНЫХ

„АССОЦИАЦИЯ ПОРТНЫХ"

КИЕВ

КРАСНОАРМЕЙСКАЯ, 12. ТЕЛ. 42-24.

Оборудована специальная мастерская массового производства спецодежды и кожаных тужурок. Выполнение всякого рода заказов как из своего материала, так и из материала заказчика.

1-я МАСТЕРСКАЯ В КИЕВЕ

Моды ПЛИССЕ—ГОФРЕ

ПОСЛЕДНИХ ФАСОНОВ ЗАГРАНИЦЫ

МЕРЕЖКА

Д. НОЖНИКОВА

фирма сущ. с 1889 г.

Киев, ул. Воровского, 39, кв. 18

МАСТЕРСКАЯ А. М. ГРАМЗОВА

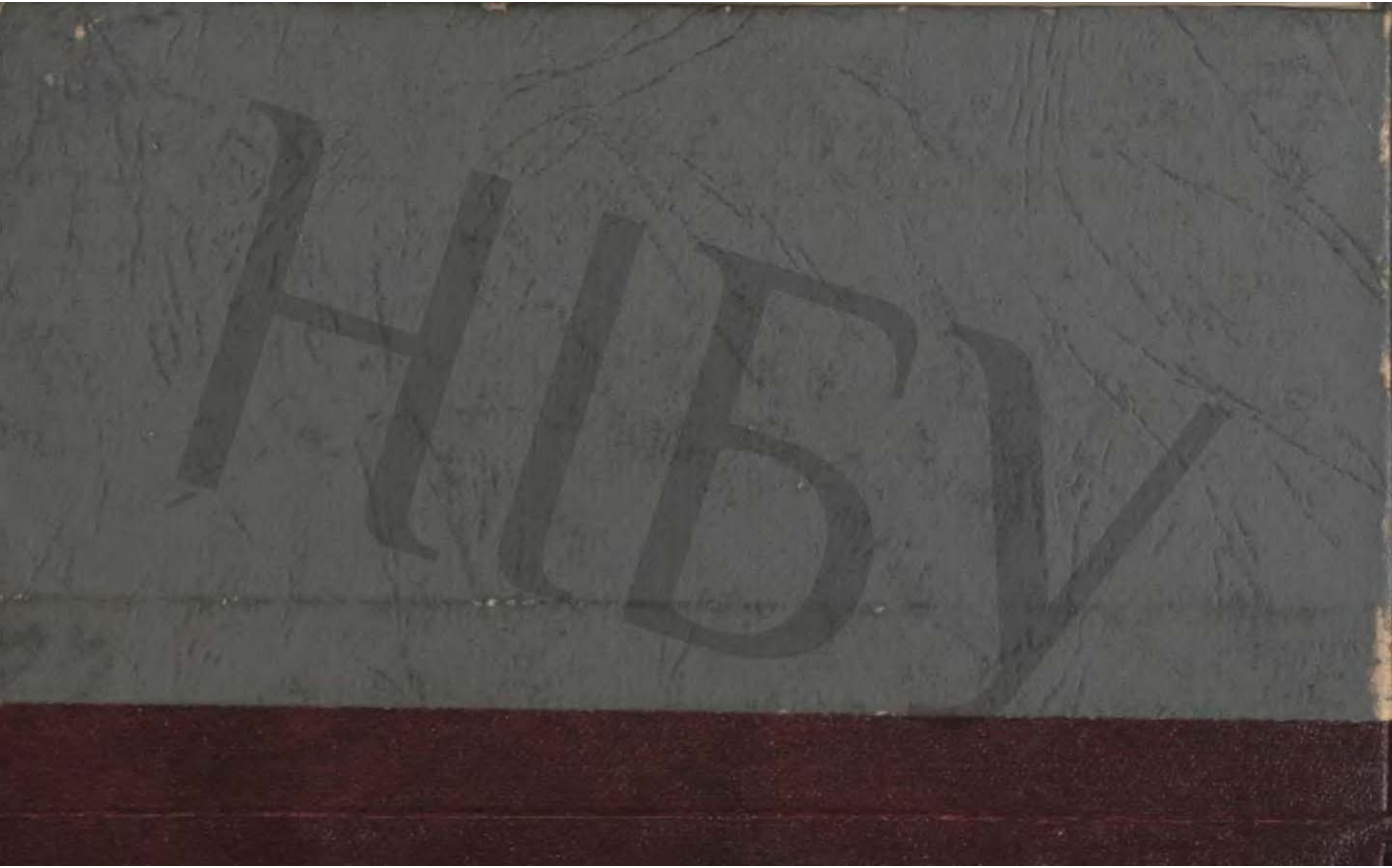
ВСЕВОЗМОЖНАЯ ВЫШИВКА (машинная и ручная)

Мережка Плиссе-Гофре, декатировка.

Киев, ул. Горовица (б Бол. Житомир.) д. 40 кв. 12, ход с площа

Аккуратно, дешево и в срок.

Прием заказов: местные и иногородние


FILED