

Нет автора

**Производительные силы
района Мурманской
железной дороги**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
Н57

Н57 **Нет автора**
Производительные силы района Мурманской железной дороги / Нет автора –
М.: Книга по Требованию, 2023. – 276 с.

ISBN 978-5-458-10187-5

Мурманская железная дорога прорезывает почти в меридиональном направлении обширный Олонецко-Мурманский край, который занимает площадь свыше 250.000 квадратных верст, равную приблизительно Великобритании. Между тем население всего этого обширного края составляет около 300.000 жителей, т.е. треть населения одного города Петрограда.

ISBN 978-5-458-10187-5

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

Предисловие.

Мурманская железная дорога прорезывает почти в меридиональном направлении обширный Олонецко-Мурманский край, который занимает площадь свыше 250.000 квадратных верст, равную приблизительно Великобритании. Между тем население всего этого обширного края составляет около 300.000 жителей, т. е. треть населения одного города Петрограда.

Эта слабая заселенность края ставит Мурманскую дорогу в совершенно особые условия сравнительно с другими железными дорогами России. Она не может ограничиться только ролью перевозчика, так как район дороги не дает количества грузов, достаточного для ее транспортной деятельности. Правда, Мурманская дорога соединяет Петроград с незамерзающим портом на берегу Северного Ледовитого океана и имеет, поэтому, значение важной транзитной магистрали, но неборудованность Мурманского порта и большое протяжение дороги, удорожающее провоз по ней, ставит его в несколько невыгодное положение сравнительно с балтийскими портами, а поэтому, в течение довольно продолжительного времени, транзитные грузы будут играть в грузообороте дороги скромную роль.

Если, таким образом, дорога ни на местных, ни на транзитных грузах не может в ближайшее время в достаточной степени развить свою транспортную деятельность, и не может отягощать государственный бюджет в течении десятилетий, ей остается один только путь—путь активного участия в развитии производительных сил ее района. А так как основной причиной их слабого использования является отсутствие населения, то в качестве одной из ближайших задач дороги выдвигается **колонизация** края.

Емкость его для населения, как показывает пример соседней Финляндии, заселенной в 8 раз гуще и находящейся в таких же природных условиях, как и край, по которому проходит Мурманская железная дорога, в несколько раз превышает

IV.

то наличие населения, которое проживает в районе дороги в настоящее время. Увеличенное примерно в указанном числе раз население, несомненно найдет применение своему труду, так как эксплуатация природных богатств края находится, в сущности, в начальной стадии своего развития.

Хотя весь край еще мало изучен, а целый ряд местностей в глубине Кольского полуострова представляют собою «terra incognita» в полном смысле этого слова, все же возможно наметить, хотя бы в общих чертах, те основные отрасли хозяйственной деятельности, на которых будет базироваться хозяйственное использование всего района.

Наиболее крупное хозяйственное значение в районе имеют лесные богатства его — свыше 11,5 десятин леса покрывают его площадь. Но значительны также и его сельско-хозяйственные возможности — как это ни сомнительным может показаться на первый взгляд. Конечно, здесь идет речь не о сельском хозяйстве в узком смысле этого слова, не о земледелии (хотя и оно может существовать успешно до самого Полярного Круга, а в некоторых местностях и севернее его), но о молочном скотоводстве, для которого условия северных широт оказываются наиболее благоприятными. Недаром главнейшими поставщиками молочных продуктов на мировой рынок являются Канада, Сибирь, Дания, Швеция и Финляндия. Молочное скотоводство возможно в районе дороги почти повсюду, не исключая наиболее северных его окраин. А область северных тундр и болот может быть также использована благодаря оленеводству. Обширные пространства северного района дороги имеют все данные для того, чтобы стать важнейшим центром оленеводства в Европе, уступающим по своим размерам лишь востоку Архангельской губернии.

Большую будущность имеет в районе дороги рыболовство. По самым скромным подсчетам район Мурманской железной дороги, вместе с прилегающими к нему морями, может дать не менее 10 миллионов пудов рыбы в год при условии рациональных методов использования рыбных богатств. При этом следует указать на обилие в районе дороги ценных лососевых пород и сига: 50 проц семги, вылавливаемой в русских северных водах, даст район Мурманской железной дороги.

Все поименованные основные отрасли хозяйственной деятельности отличаются тем, что в них живой человеческий труд имеет значительно большее значение, чем материальные средства производства, а, следовательно, они вполне по плечу России, бедной капиталами, но богатой **неиспользованной рабочей силой ее населения**. Конечно правильное использование лесных

богатств района, а до известной степени и рыбных богатств его, потребует затраты материальных капиталов, но все же живой человеческий труд в этих отраслях будет иметь преобладающее значение.

Что касается минеральных богатств края, то они настолько мало разведаны, что нет возможности даже в общих контурах наметить возможные достижения в этой области. Но уже в настоящее время можно указать, что озерные железные руды, полевой шпат, слюда, Олонецкие мраморы и кварциты имеют большое практическое значение. Все эти горные богатства или разрабатывались прежде или находятся в эксплуатации в настоящее время, и полное использование их зависит от улучшения условий сообщения и от достаточного количества рабочих рук.

Нет, правда, в районе дороги ископаемых углей, столь необходимых для развития современной промышленности. Но сравнительная близость Шницбергска с его огромными запасами угля к Мурманскому порту с одной стороны, и обилие водных источников энергии на всем протяжении района дороги, с другой, вполне восполняют этот недостаток. При этом мощные источники водяной энергии разбросаны в разных местах в недалеком расстоянии от железной дороги, что позволяет электрифицировать последнюю на всем ее протяжении и дать дешевую электрическую энергию вновь возникающим промышленным предприятиям.

Вступая на путь непосредственного активного участия в местной торговопромышленной жизни, путь необычный для русских железнодорожных предприятий, Правление Мурманской жел. дороги стремится ознакомить широкую публику с естественными богатствами района, по которому дорога проходит, и условиями их использования. Этой цели служит настоящий сборник, в написании статей для которого согласились принять участие академики С. Ф. Платонов и А. Е. Ферсман и другие ученые, знатоки края.

P R E F A C E.

The Olonetz-Mourman country, cut in an almost meridional direction by the Mourman main-line, covers an area of more than 110,000 sq. miles nearly equal to that of Great Britain, but its population amounting only to 300,000 is three times less numerous than Petrograd's. That creates for the Mourman Railway quite peculiar conditions in comparison with other Russian Railways. Its part can not be reduced to that of a transport enterprise, as the region it cuts does not afford sufficient freights for such activity. It is true that the Mourman Railway binds Petrograd with an unfreezing port on the North Arctic Ocean and has therefore something of the importance of a transit main, but the insufficient construction of the Mourmansk port and the great length of the line weighing on the transport freights put it in a somewhat disadvantageous position in comparison with the Baltic ports, and, therefore, for a certain, more or less considerable time, transit freights will be reduced to a comparatively modest part in its operations.

As, for the above reasons, the Railway can, for a certain time, develop its transport business neither on local nor on transit freights and must not, on the other hand, burden the state budget during whole decades, it has only one way opened for it: immediate and active partaking in the cultivating of its region's natural resources. And, as the chief reason of the latter's poor exploitation lies in the lack of population, one of the Railway's nearest duties is — the *colonization* of the Country.

The example of neighbouring Finland the density of whose population is eight times greater and whose natural conditions are similar to those of the country cut by the Mourman Railway, shows that its colonizing capacity largely exceeds the actual numerousness of its inhabitants. A population eight times greater will undoubtedly find application for its labour, as the exploitation of the country's natural resources is yet in the first stage of development.

Although the country in general is but insufficiently explored and several regions in the centre of the Kola Peninsula literally represent a „terra incognita“, it is nevertheless possible to roughly point out the principal industrial branches on which to base the whole regions economical exploitation.

The greatest economical importance must be afforded to silviculture, as the forest area contains over 30 millions acres. But the country's agricultural possibilities are also of no little importance though at first it may seem rather doubtful. Of course, talking of agriculture, we do not mean crop growing (although this can also be successfully done up to the Arctic Circle and even in several more northern re-

VIII.

gions), but dairyfarming for which the northern latitudes' conditions seem to be most favourable. It is not in vain that Canada, Siberia, Denmark, Sweden and Finland have become the chief suppliers of milk produce to the world market. Dairy-farming is quite possible nearly everywhere in the region of the Railway not excluding its farthest outskirts. The region of northern marshes and swamps can also be used for rein-deer breeding. That region's vast spaces answer to every condition necessary for its becoming the greatest centre of rein-deer trade in Europe being second only to the Eastern part of the Archangel government.

A great future is undoubtedly reserved to fishing. According to most modest calculations the Mourman Railway region with the adjoining seas, if rationally exploited, can afford yearly no less than 350,000,000 lbs fish. We must point out the abundance of salmon and gang-fish species: 50% of the salmon taken in the Russian North is taken in the Mourman Railway region.

The peculiarity of the enumerated branches of economical life consists in their depending more on human labour than on material means of production, wherefore they are quite up to the measure of our country, poor in funds and rich in its population's *unapplied labour*. It must be admitted that a rational working of forests and, partly, of fisheries requires the outlay of some material funds, but *here human labour will nevertheless always prevail*.

As to the mineral resources, they are as yet so unsufficiently explored that we are unable to even roughly trace their possible prospects. But we can already go as far as to affirm the great practical importance of bog-ore, feldspar, quartz, Muscovite and Olonetz-marbles. All of these either have already been exploited before or are at present being exploited, and their complete exploitation depends on improved means of communication as well as on the obtaining of sufficient hands.

- True it is that the Railway region lacks the so necessary coal, but it is fully compensated by the comparative neighbourhood of Spitzbergen's enormous collieries, on the one hand, and the abundance of hydraulic power along the whole stretch of the line, on the other. Mighty sources of water power are dispersed in different places at near distances from the line, which will permit to electrificate the latter and to supply newly established enterprises with cheap electrical energy.

Standing before direct active partaking in the local industrial life--an unusual proceeding for Russian Railways--the Mourman Railway Direction wants to give the public an insight of its region's natural resources, as well as of the conditions of exploiting the same. That purpose is served by the present collection of articles made by the Members of the Russian Academy of Science S. Platonoff and A. Foersman as well as by other men of science well acquainted with the country in question.

Начало русских поселений на Мурмане.

Статья академика С. Ф. Платонова.

Кольский полуостров и его северный берег „Мурман“ были известны русским людям уже в XIII столетии. В договорных грамотах этого века, заключенных новгородцами с Тверскими князьями, среди новгородских „волостей“ упоминается обыкновенно „Тре“, то есть Терский берег, и однажды упомянута Кола, правда, в редакции несколько сомнительной („Заволоцье Коло Перемь Тре“..). Тверские князья признавали Терский берег за новгородцами; князь же великий Московский в XIV веке считал „Терскую сторону“ своею и требовал, чтобы новгородцы туда не ходили. Из этого спора Москвы и Новгорода за Терский берег выясняется любопытное обстоятельство, что русская колонизация Кольского полуострова в древнейшую пору шла двумя путями. Новгородцы проникали туда с юга, с Карельского берега и из Онежской губы. Москвичи же шли туда с „Печорской стороны“ через горловину Белого моря. Это первоначальное колонизационное движение было вообще слабо. Оно переносило на север не народные массы, которые бы оседло освоили край, а только „ватаги“ промышленников для временного промысла. Такие ватаги высылались из Новгорода боярами для приобретения всякого рода товара на Новгородский рынок. Из Московской же Руси шли ватаги „на море“ в Двинские и Печорские места и на Терскую сторону за „потками“, то есть за ловчими птицами (соколами) для княжеской охоты. В дальнейшем своем развитии, в XIV-XV веках, движение русского населения на Кольский полуостров дало преобладание там новгородцам. Москва не могла развить своей колонизации на север, к морю, до тех пор, пока не захватила в свои руки „Двинской Земли“, а это совершилось только во второй половине XV столетия. Новгородцы же всегда владели свободными путями на север через принадлежавшее им Обонежье и очень нуждались в освоении северных прилегающих к морю пространств. На это у них были весьма побудительные причины, вполне ясные для того, кто знаком с историей хозяйственной жизни Великого Новгорода.

В пору окончательного образования Новгородского государства, в XIII веке, когда сложились основы политической самостоятельности Новгорода, территория „господина Великого Новгорода“ уже не удовлетворяла всем потребностям его населения. Земля Новгородская, за малыми исключениями, была „неродима“: она давала скудные урожаи, а часто и вовсе их не давала—когда морозом побивало жито. Новгородцам необходимо было пахать землю только потому, что они не могли рассчитывать на правильный подвоз хлеба с русского юга и востока. Если бы подвоз был обеспечен, силы новгородцев целиком были бы направлены на иные виды труда. Но пока восточные и южные русские князья имели возможность „зарезать пути“ к Новгороду и „не пустить в город ни воза“, до тех пор новгородцам приходилось „страдать“ на пашне при самых неблагоприятных климатических и почвенных условиях. Тем не менее земледелие для новгородцев было всетаки только подспорьем, а главные усилия их направлялись на иную добычу. „Природных богатств в такой стране (говорит А. И. Никитский, лучший знаток Новгородской истории) нужно ожидать не от почвы, а от массы лесов и вод, покрывающих ее в полном изобилии“. Действительно, лесные и рыбные промыслы были развиты сравнительно сильно и давали новгородцам не только мех, шкуру и одежду, но и те дорогие товары, каковые питали новгородский рынок и подыали новгородскую торговлю до значительного напряжения. Только эти товары новгородцам приходилось добывать не в коренных своих областях, не в „пятнах“, составлявших государственную землю Великого Новгорода. В „пятнах“ богатства вод и лесов скуднее, повидимому, довольно рано и все рассказы новгородцев о сивачьей обилии их страны относились уже не к „пятнам“, а к зарубежным Новгородским „землям“, основным новгородским колонизационным воем их государства. Именно на С. Двине, на берегах Белого моря, на далекой Печоре и Приуральской Югре, как повествовали новгородцы, водились в изобилии редчайшие звери, птицы и рыбы, из туч будто бы падали новоборужденные векши и „сленци малы“ и, подростки, расходивсь по земле. Таких чудес новгородцы дома у себя не видели уже в XII и XIII веках; напротив уже тогда, терпя нужду на своей „неродимой“ земле, они тянулись за богатствами на далекий север и северо-восток. В этой тяге в страны суровые и холодные, но обильные и скупившие счастливаную добычу, нашла свой исход энергия новгородцев. С великими усилиями проложили они несколько путей на Белое море и С. Двину. Выходя р. Свирью на Онегу, они шли по озеру на север вдоль обоих берегов, Западного и Восточного; у них был налажен „судовой ход Онегой“—зверей на обе стороны по поймам, и в Березовых шхерах „замыкаемо“ весьма много рынков—древесины. С западных берегов Онеги новгородцы двигались далее на восток и северо-восток, поймами, по рекам, реками и севрами, так как „тележных“ дорог не было и ездить возможно бы

до только „с вужью: зашли мхи и озера в перевозы череа озера мно- гие“. Один путь на восток, по р. Онегу, шел от озера рекою Водлою: этим путем выходили на р. Онегу пониже Каргополя и по Онеге на- правлялись к морю, или по р. Еянде добирались до С. Двины. Другой путь на восток направлялся от низовьев р. Вытегры по волокам и оз. Даче и к Каргополю, откуда открывались уже торные пути на Дви- ну и к морю. От северной оконечности Онежского озера, от вынеш- него Повенца, через Латкозеро, шли пути в „За нежские погосты“ на реки Выг, Суму и Нюхчу прямо к берегам Онежской губы. Наконец, от старинного Новгородского городка Карелы (Кексгольм) был путь в „Лопские погосты“ и „дикую лопь“, то есть на северные берега Онежского озера, а оттуда на Карельский берег Белого моря. Такими именно путями Новгородцы добирались до заветных берегом Беломор- ских, где надеялись найти желанную добычу—рыбу, соль, меха и вся- кого „морского зверя“.

Почин и руководство в колонизационном движении Новгорода на север принадлежали верхним слоям новгородского общества—боярству „житьим людям“. Чтобы ясно представить себе эту роль новгородской знати, надо знать, как вообще слагался кругооборот новгородской торговли. Новгород для своего торгового дела, или почти ничего, не добывал и не производил на собственной почве. Он был только торговым посредником между своими соседями, извлекая для себя пользу из сьмого посредничества. Если представить себе дело в простейшем его виде, то можно сказать, что новгородцы добытый ими на севере, в Поморье, товар предлагали „заморским немцам“, а товар, полученный в обмен от немцев, отправляли на русский юг и юго-восток и за него отсюда получали воск и хлеб. Самый Новгород при этом играл роль главнейшего рыночного пункта, на котором сходились товары помор- ские, немецкие и русские и на котором совершались все важнейшие сделки. Доставка товаров с далекого севера по трудным путям, да в самая добыча их на севере требовали больших средств и твердой организации. Обороты с иноземными покупателями, хорошо в свою очередь организованными, нуждались в покровительстве новгородской власти. Мелкому промышленнику и торговцу было бы не по силам вести в одиночку добычу, доставку и продажу малых партий товара в условиях того времени, когда приходилось вооруженною рукою удержи- вать за собою места промысла и пути сообщения на диком ивород- ческом севере, когда были надобны громадные усилия для возки товаров по болотистым и лесным волокам и порожистым рекам, когда на самом новгородском рынке русский купец встречал ловких и хитрых торговцев „немцев“, крепко разумевших свой интерес и сплоченных тесной взаимной связью. В таких условиях только экономически сильные и политически влиятельные люди, могли предпринять поездки на север, на „море“, и основывать там поселки и промысла. По покла-

заним древнейших документов это все были „именитые“ новгородские люди, правящая новгородская знать. Из ее среды иногда выходили на добычу простые васильники. Так в 1342 г. боярин Лука Валфромеев, „не послушав Новограда“, собрал дружину, „скопив с собою холопов сбоев (удальцов)“ и отправился на Двину, где взял было „все погосты на щит“ (для грабежа), но погиб в бсях с двинянами. Его грубое насилие вызвало отпор, и попытка завладеть уже заселенным краем в личную собственность не удалось. Иначе обходилось дело в тех случаях, когда энергия новгородцев направлялась на дикие, никем не занятые пространства, еще ожидавшие людского труда. Блярские холопы „сбои“, мирно снаряженные их господином—боярином, выходили на морской берег по одному из указанных выше путей и в своих лодьях („ушкуях“) шли вдоль берега, заходя в попутные бухты и устья морских рек. Везде, где можно было устроить становище, они занимали места на имя своего боярина и устраивали тот или иной промысел. Так возникали соляные варницы, рыболовецкие поселки, ловчие станы; а за ними появлялись и „страдаемые деревни“, или „орамые земли“—в тех местах, где возможно бывало занятие земледелием. По общим свойствам края, и промысел и пашая могли возникнуть не везде, а только там, где природа давала и тому удачное сочетание необходимых условий. Поэтому промышленные и земледельческие поселки „сидели в розни“, отделенные друг от друга дикими пространствами болот и лесов. „Большая часть новгородских вотчин в Поморье (говорит В. О. Ключевский) даже у мелких собственников не представляла скольконибудь округленных земельных владений, сосредоточенных в одной местности, а состояло из многих раздробленных мелких участков, рассаживных по прибрежным островам по морскому берегу и по рекам морским, как выражаются грамоты, часто на огромном расстоянии друг от друга“. При неизбежной в таком порядке заимок черезполосице выходило однако так, что сильные бояре колонизаторы, заняв для себя десятки мест в одной какой-либо области Поморья, закрепляли за собою всю эту область, втягивая своих мелких соседей, колонистов и инородцев, в круг своего влияния; а то и прямо под свою власть.

Такой именно характер разобщенных поселений, „сидевших в розни“ островами среди холодной пустыни, имела первоначальная русская колонизация и на Кольском полуострове. Когда началось образование новгородских поселков на Терском (южном) берегу полуострова, точно неизвестно. Определенные сведения о них идут только с XVI века, хотя упоминание о православных погостах в Варзуге („Арзуге“) имеется уже в 1419 году. В 1466 году были уже русские вотчинники на р. р. Умбе и Варзуге, и один из них отдал Соловецкой братии свои владения на морском берегу на устьях этих рек. Таким образом Соловецкий монастырь начал свою колонизационную деятельность на Тер-