

**Александр Платонович
ЭНГЕЛЬГАРДТ**

**РУССКИЙ
СЕВЕР**

T8 RUGRAM

УДК 821.161.1
ББК 83.3(2Рос=Рус)
Э62

Энгельгардт, А. П.

Э62 Русский Север / А.П. Энгельгардт. — М. : Т8 Издательские технологии / RUGRAM. — 278 с. — (ВЕЛИКИЕ ПУТЕШЕСТВИЯ).

ISBN 978-5-519-66050-1

«Ничто так не развивает ум, как путешествие», — говорил Эмиль Золя, понимая, что мало какие ощущения могут сравниться с открытием неизведанных уголков, далеких и близких, на нашей Земле.

На протяжении всей истории человечества путешественники считались героями, странниками, оставляющими привычный уклад жизни и отправляющимися в неизвестность. Стремление к дальним горизонтам, к неизвестности, лежит в основе человеческой природы, а наиболее успешные — или наиболее авантюрные — попытки покорить неизвестные дали неизменно вписываются в список величайших свершений. Будь то доисторический абориген на хлипком судне, античный мореплаватель, средневековый торговец, просвещённый гуманист семнадцатого века или полярный исследователь века двадцатого — все они составляли когорту великих странников, устремленных в неизвестность. Их истории, воспоминания и жизни — образцы высшего проявления человеческих возможностей и человеческого духа.

Серия «ВЕЛИКИЕ ПУТЕШЕСТВИЯ» — способ познакомиться с историями многих великих географов, первооткрывателей и исследователей, узнать больше об их жизнях, переживаниях и свершениях.

УДК 821.161.1
ББК 83.3(2Рос=Рус)
ВІС WTL
BISAC FIC000000

ISBN 978-5-519-66050-1

© Т8 RUGRAM, оформление, 2019
© Т8 Издательские технологии, 2019

ОБЩИЙ ОБЗОР ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ПРОМЫШЛЕННОЙ ЖИЗНИ РУССКОГО СЕВЕРА

При первом, даже поверхностном, знакомстве с местными условиями и нуждами Русского Севера, составляющего Архангельскую губернию и обнимающего огромное пространство от границ Норвегии до Тобольской губернии вдоль берегов Северного океана и Белого моря, нельзя не заметить, что экономическая и промышленная жизнь этого обширного края находится в полном застое и как бы в летаргическом сне.

Между тем по своему географическому положению и своим естественным богатствам край этот обладает всеми данными, чтобы не только развить и упрочить благосостояние местного населения, но и служить на пользу всего государства.

Северный океан у берегов Мурмана и Белое море представляют богатую местность для рыбной промышленности: уловы трески на Мурмане, сельдей в Белом

море, наваги в Мезенском заливе и проч. столь обильны, что могли бы снабжать всю среднюю и восточную часть России и обе столицы превосходною дешевою рыбою; между тем русские потребители уплачивают ежегодно иностранцам несколько миллионов рублей за рыбу, которая привозится в порты Балтийского моря. Печорский край, острова Колгуев, Вайгач и Новая Земля изобилуют пушными зверями, окружающие же эти острова Ледовитый океан и Карское море кишат тюленями всяких пород и прочими морскими животными. Огромные минеральные богатства края — нефть, соляные источники, серебро-свинцовые, медные и железные руды, еще не тронуты, а эксплуатация обширных казенных лесов, занимающих площадь в несколько десятков миллионов десятин, может быть значительно расширена и должна составить крупную, постоянную статью государственного дохода и русской отпускной торговли. Обилие поемных лугов по Северной Двине, Мезени, Печоре и другим рекам представляет все условия для развития здесь в широких размерах скотоводства. В то же время Архангельский порт по природным удобствам находится в редких благоприятных условиях: Северная Двина у г. Архангельска представляет отличную гавань, а произведенные в недавнее время работы по углублению фарватера сделали его доступным для самых больших судов.

Наконец, нельзя упускать из виду, что из всех морей, омывающих русские берега, только в Белом море и в Северном океане Россия может считать себя полным хозяином и что только из незамерзающих вод Мурмана с его

прекрасными гаванями, окруженными неприступными гранитными скалами, русский флот во всякое время может иметь свободный выход на простор открытого океана и во все страны мира.

Значение Севера для России было оценено еще Петром Великим. Он три раза посетил Архангельск, и принятые им меры имели последствием быстрое развитие торговли, промыслов и судоходства. Край ожил, и население стало пользоваться благосостоянием; на Белом море постепенно образовался значительный торговый флот; благодаря военному порту в Архангельске, местное население научилось строить прочные, правильно оснащенные суда, а мореходные школы дали знающих моряков. Таким образом местными поморами был создан довольно большой торговый флот, и в наше время поморы на своих судах ведут торговлю с Норвегией, плавают даже в Англию и Санкт-Петербург. Их флот, с развитием отпускной торговли из Архангельского порта, мог бы до некоторой степени устранить господство иностранцев в перевозке грузов, конкурировать с их флотом и вообще служить интересам русской торговли. По сведениям, собранным по поручению комитета для помощи поморам Русского Севера А. Г. Слезкинским, поморский флот состоит в настоящее время из 414 парусных судов, вместимостью 20 250 тонн и стоимостью около 750 000 рублей¹.

¹ Беломорский парусный флот в 1896 году. — СПб., 1896. — Приложение к журналу «Русское судоходство торговое и промысловое на реках, озерах и морях». 1896. № 170/171. — *Здесь и далее примеч. авт.*

Беломорская торговля и промышленная деятельность Севера процветали и развивались, пока пути сообщения внутри России находились в более или менее одинаковых первобытных условиях; произведения восточной части России — хлеб, лен и проч. — направлялись к ближайшему естественному своему порту в Архангельск, а обратно шли продукты рыбного и звериного промыслов. Но, по мере распространения улучшенных путей в остальной России, кроме Севера, удешевления провозной платы и ускорения подвоза произведений поволжских губерний к портам Балтийского и Черного морей Север России стал терять свое значение.

Стоит только взглянуть на карту, чтобы убедиться, что все железные дороги, все искусственные водяные пути сообщения направлены от Волги к Балтийскому и Черному морям и к западной границе: Север же остался без путей сообщения и совершенно обособленным. Вместе с развитием рельсовых путей от Волги к Западу капиталы отшатнулись от Белого моря, торговля и промыслы начали падать, а жители Севера, несмотря на окружающие их богатства, стали испытывать постоянную нужду.

Географическое положение и климатические условия Севера таковы, что земледелием население заниматься не может, но оно имеет полную возможность жить и пользоваться даже благосостоянием, занимаясь рыбными, звериными, лесотехническими и горно-заводскими промыслами, судостроением и торговлею, — конечно, при том условии, чтобы продуктам этих промыс-

лов был предоставлен более или менее верный, обеспеченный и скорый сбыт.

В Архангельской губернии труд земледельца окупается еще кое-как в Шенкурском уезде и в южной части Архангельского и Холмогорского уездов. На севере Печорского, Мезенского, Архангельского и Кемского уездов и во всем Кольском уезде зерновые хлеба вовсе не произрастают; в остальных частях губернии хлебопашество составляет лишь незначительное подспорье к остальным промыслам.

Для годового продовольствия наличного населения Архангельской губернии необходимо $3\frac{1}{2}$ миллиона пудов хлеба, местный же урожай в хороший год дает не более $1\frac{1}{2}$ миллиона пудов; следовательно, в урожайные годы требуется привозного хлеба около 2 миллионов пудов, а в неурожайные — до 3 миллионов пудов. Соседние Олонецкая и Вологодская губернии не могут снабдить хлебом Архангельскую губернию, потому что сами нуждаются нередко в привозном хлебе; поэтому недостающий хлеб ввозится частью из Вятской губернии гужом и по притокам Северной Двины, частью с приволжских пристаней от Ярославля по Вологодской железной дороге и по реке Сухоне. Мелководье Сухоны и других притоков Двины, опасность плавания и разные задержки представляют для хлебной торговли значительный риск и требуют затраты больших капиталов, притом по меньшей мере за год вперед. Такие условия хлебной торговли дают широкий простор хлебной монополии и ставят население в зависимость от немногих хлебных торговцев.

Вследствие дороговизны провоза и риска цены на хлеб нередко очень высоки. Правда, в видах возможного удержания цен на хлеб от непомерного повышения и ограждения населения от недостатка хлеба правительством устроены запасные и торговые хлебные магазины, но содержание этих магазинов и условия развозки хлеба по магазинам вызывает значительные расходы и возвышает стоимость хлеба.

Дороговизна хлеба вынуждает промышленников Севера затрачивать большую часть заработка на покупку хлеба и, отправляясь на промысел, запастись хлебом нередко в долг, по цене еще более высокой.

Таким образом, развитие торговли, развитие и усовершенствование промыслов с одной стороны и удешевление хлеба с другой — вот самые существенные потребности Севера. Все мероприятия правительства, направленные для достижения этой цели, не имели до сего времени желательных результатов и оказывали населению лишь временную помощь. При новых условиях торговли и промыслов, в связи с огромными расстояниями между промысловыми пунктами и при краткости времени для производства промыслов и для производительного труда вообще на Севере, только сооружение усовершенствованных путей сообщения и быстрота сношений, т. е. устройство железных дорог, расширение пароходных сообщений и устройство телеграфов, могут возродить благосостояние и промышленную деятельность края и вызвать к жизни его естественные богатства. Живой интерес к Северу и милостивое внимание к его

нуждам в бозе почившего императора Александра III и императора Николая Александровича ускорили приведение в исполнение целого ряда мер, направленных к экономическому развитию и возрождению Севера: в 1895 году приступлено к сооружению железной дороги от Вологды до Архангельска¹, а в 1896 году — от Перми на Вятку и Котлас. Эти дороги соединят между собою бассейны рек Камы, Волги и Двины; Север России будет обеспечен дешевым хлебом, а продукты его промыслов найдут себе сбыт на внутренних рынках; усилится эксплуатация природных богатств края и его колонизация; с другой стороны, произведениям земледельческой промышленности северо-восточных приволжских губерний и западных губерний Сибири откроются новые рынки как на самом Севере, так и за границу через ближайший Архангельский порт; вместе с тем возродится упавшая в последнее время торговая деятельность Архангельска, на Белом море усилится кораблестроение,

¹ Рельсовый путь от Вологды до Архангельска имеет протяжение 600 верст. Возвращаясь в декабре 1896 г. из С.-Петербурга в Архангельск, я отправился по линии железной дороги и проехал в вагоне по рельсам 300 верст и на лошадах 240 верст. По ходу работ на пространстве, где еще не уложен рельсовый путь, нужно думать, что весь путь будет открыт для всеобщего пользования к концу 1897 г., несмотря на все трудности, которые пришлось преодолеть при проведении дороги по необитаемой местности, по дебрям, куда ранее не вступала человеческая нога, по тундрам и глубоким болотам, и с которыми, по-видимому, инженеры справились вполне успешно.

и существующий уже поморский торговый флот получит еще большее развитие.

Естественным продолжением рельсовых путей являются пароходные сообщения по Белому морю и Северному океану; в этом отношении в последние два года сделано очень много. Деятельность товарищества Архангельско-Мурманского пароходства расширена в значительной мере при участии правительства; в 1896 году товарищество приобрело шесть новых превосходных пароходов, построенных в Англии, так что все прибрежные поселения Белого моря и Северного океана связаны в настоящее время пароходными сообщениями. В то же время открыто впервые пароходство от Архангельска к устьям реки Печоры и вверх по Печоре на протяжении около 1000 верст.

Рядом с постройкой рельсовых путей и с расширением пароходных сообщений приступлено к сооружению телеграфных линий, с одной стороны на северо-запад к Мурманскому берегу до Норвегии, а с другой — на восток к Печоре. Несмотря на все трудности, которые приходилось преодолевать при постройке телеграфа по необитаемой местности, по тундрам и скалам Кольского полуострова, по непроходимым Печорским лесам, телеграфная линия на протяжении с лишком 1500 верст была построена в один год, и в настоящее время отдаленнейшие поселения на Севере: г. Кола, Екатерининская гавань, Печенгский монастырь и проч. на Мурмане, Усть-Цильма на Печоре — пользуются удобствами телеграфного и телефонного сообщений.