

*Издание Тотемскаго Отдѣла Вологодскаго О-ва
изученія Сѣвернаго края.*

И. Богдановъ.

ПРОДОВОЛЬСТВЕННО-ПРОМЫШЛЕННЫЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ СѢВЕРА

(Архангельскъ - Нижній, Обь - Котласъ и
значеніе вѣтки Котласъ - Тотьма для раз-
витія промышленности при посредствѣ
электрификаціи водныхъ силъ р. Сухоны).



Общій видъ г. Тотьмы.

ПРОДОВОЛЬСТВЕННО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ СѢВЕРА

(Архангельскъ—Нижній, Обь—Котласъ и значеніе вѣтки Котласъ—Тотьма для развитія промышленности, при посредствѣ электрофикаціи водныхъ силъ р. Сухоны).

Хозяйственное и культурное возрожденіе страны, потрясенное войной и революціей, возможно только при условіи появленія творческихъ началъ и исчезновенія началъ разрушительныхъ.

Союзъ Служащихъ Управленія работъ по перестройкѣ ж. д. линіи Вологда—Архангельскъ, ставъ на путь творческихъ началъ и сознавая, что дѣло желѣзно-дорожнаго строительства приобрѣтаетъ въ странѣ особенно важное значеніе, созывая ^{10/23} апрѣля Совѣщаніе по вопросамъ связаннымъ съ желѣзнодорожнымъ строительствомъ въ Сѣверномъ Округѣ, избралъ вѣрный путь, и поэтому всѣ его начинанія въ этой области народнаго хозяйства должны быть поддержаны всѣми живыми силами страны.

Оторванный отъ Чернаго и Балтійскаго морей Сѣверъ можетъ возродиться и слиться въ цѣлое съ остальными отдѣлившимися отъ него народами, только при условіи широкаго развитія желѣзнодорожнаго и воднаго строительства.

Примѣромъ значенія путей на жизнь и благосостояніе народовъ можетъ послужить Германія. Еще въ 1828 г., когда она представляла изъ себя разрозненное лоскутное государство, раздѣленное 36-ю разноцвѣтными пограничными столбами, съ

такимъ же числомъ противоположностей. Гете сказалъ: „Я не боюсь, что Германія не сдѣлается единымъ государствомъ; наши хорошіе шоссе и желѣзныя дороги еще сдѣлаютъ его таковымъ“— что въ дѣйствительности и осуществилось. Благодаря желѣзнымъ дорогамъ, подготовившимъ сліянiе въ единое цѣлое всѣ народности страны, народы населяющіе Германію нѣсколько столѣтій назадъ, занимающіеся предпочтительно земледѣліемъ, благодаря благотворно отразившемуся на состоянiи народовъ объединенію и широко развитому желѣзнодорожному и водному строительству, стали отправлять во всѣ пять частей свѣта продукты своей промышленности и получили возможность конкурировать на всемірномъ рынкѣ съ болѣе старыми промышленными народами.

Англійскій историкъ Маколей справедливо замѣтилъ, что за исключеніемъ изобрѣтенія буквъ и печатныхъ типографскихъ станковъ, успѣху цивилизаціи болѣе всего содѣйствовали тѣ открытія и изобрѣтенія, которые имѣютъ цѣлью сокращеніе разстояній.

Пути сообщенія, поэтому, играютъ важную роль въ исторіи развитія всего человѣчества, и ихъ слѣдуетъ считать главнымъ началомъ въ развитіи культуры до ея настоящаго состоянія. Процвѣтаніе и преуспѣяніе народовъ и упадокъ ихъ находились всегда въ самой тѣсной связи съ образованіемъ и развитіемъ путей сообщенія.

Каждое усовершенствованіе въ способахъ сношеній важно для человѣчества какъ съ интеллектуальной и моральной точки зрѣнія, такъ и по отношенію къ матеріальнымъ выгодамъ и не только облегчаетъ обмѣнъ разнаго рода природныхъ богатствъ и произведеній искусствъ, но также способствуетъ устраненію рѣзкихъ національныхъ и мѣстныхъ контрастовъ, или, по крайней мѣрѣ, ихъ сглаживанью, и такимъ образомъ служить въ то же время для сближенія между собой всѣхъ членовъ общечеловѣческой семьи.

Вполнѣ справедливо сказала Бокль въ Исторіи цивилизаціи: „Локомотивъ болѣе способствовалъ сближенію людей, чѣмъ философы, поэты и пророки съ самаго начала міра“, а желѣзныи канцлеръ Бисмаркъ—что. „Въ наше время есть два полюса, около которыхъ вращается все наше матеріальное благополучіе, это — уголь и желѣзо“. Соединеніе, совмѣстное дѣйствіе этихъ обоихъ элементовъ, создало желѣзныя дороги, безъ нихъ не имѣло бы мѣста это тѣсное соединеніе; только имъ должно быть обязано все современное развитіе, а потому желѣзныя дороги должны считаться настоящими носителями культуры.

Обстоятельства, возникшія въ настоящемъ году и существенно измѣнившія положеніе какъ центральной такъ и сѣверной Россіи съ отдѣленіемъ Украины, входившей въ составъ Россіи, нарушили единую экономическую организацію. Россія, раздѣленная на два государства: южное попавшее подъ вліяніе Австро-Германіи и сѣверное, обреченное на полную экономическую зависимость отъ той же Австро-Германіи, существовать не можетъ. Безъ южнаго хлѣба сѣверъ и центръ Россіи, если они не могутъ отыскать во что бы то ни стало продовольственныхъ продуктовъ, обречены на голодъ и вымирание.

Убитая въ самыхъ своихъ основахъ промышленность, питавшаяся углемъ Донецкаго бассейна, дававшего 43% топлива потребнаго для нашихъ важнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ и 74% всей выплавки чугуна по Европейской Россіи, не въ состояніи ничего дать въ обмѣнъ на хлѣбъ; избытокъ хлѣба, получавшійся въ Украинѣ въ 300 милліоновъ пудовъ, пойдетъ цѣликомъ въ Австро-Германію, въ обмѣнъ на дешевые продукты, въ изобиліи вырабатываемые въ этихъ двухъ странахъ съ ихъ сильно развитой промышленностью.

Въ переживаемый моментъ разрѣшеніе сложныхъ задачъ для пробужденія Сѣвера—одинъ изъ важнѣйшихъ вопросовъ, отъ разрѣшенія ко-

того, быть-можетъ, зависитъ возрожденіе великаго народа и возстановленіе его неотъемлемыхъ правъ на существованіе, какое онъ занималъ въ средѣ другихъ народовъ. Вотъ почему вопросъ о развитіи желѣзнодорожныхъ и водныхъ путей для сѣвера Россіи, а съ ними одновременно и развитіи промышленности,—вопросъ его жизни и смерти.

„Дорожная карта страны—есть зеркало ея благополучія“ — такъ говорилъ Джемсъ Уатъ. При первомъ взглядѣ на нашу карту обширнаго Сѣвернаго края всякому бросится въ глаза отсутствіе желѣзнодорожныхъ путей. Только Архангельская дорога и недавно законченная Мурманская, да Пермь-Котласская, рассчитанная на совмѣстную работу Сѣверной Двины, связываютъ сѣверъ съ остальной Россіей.

Дороги эти пробудить жизнь края не могли и не могутъ, т. к. пространства его настолько обширны, что для возрожденія въ немъ жизни необходима постройка многихъ желѣзнодорожныхъ линій разнаго назначенія.

Въ переживаемый моментъ необходима въ первую очередь постройка продовольственно-промышленныхъ желѣзнодорожныхъ путей, чего не могли дать ни Архангельская ни Мурманская, ни Пермь-Котласская ж. д., т. к. по условіямъ края, для его процвѣтанія, необходимо широкое развитіе его промышленности. Направленія же, взятая для этихъ дорогъ—поднять промышленность края не могли. Главный обрабатывающій продуктъ, краса и гордость Сѣвера, лѣсъ можетъ быть обрабатываемъ на мѣстахъ только тогда, когда ж. д. линіи будутъ пересѣкать водо-пути и мѣстами идти параллельно имъ.

Сложившееся убѣжденіе, что водо-пути не должны конкурировать съ желѣзнодорожными, для сѣвера совершенно не подходитъ. Здѣсь совмѣстная работа водо-путей и желѣзныхъ дорогъ только и могутъ способствовать къ развитію производительныхъ силъ.

Архангельская ж. д., пересекая водные пути въ одномъ только мѣстѣ—р. Верхняя Сухога—не могла выполнить возлагавшихся на нее надеждъ на развитіе промышленности. Только при пересѣченіи р. Сухоны создались двѣ писчебумажныя фабрики. Лѣсная промышленность на остальномъ протяженіи пути не могла осуществиться, т. к. для ея созданія необходимъ водный путь, способный доставить къ фабрикамъ необходимые лѣсные матеріалы въ сыромъ, необработанномъ видѣ при условіи дешеваго фрахта за большія разстоянія и съ большихъ лѣсныхъ площадей, желѣзная же дорога во всякое время отвозить фабрикаты выдерживающіе въ обработанномъ уже видѣ желѣзнодорожный тарифъ, на всѣ рынки—такимъ образомъ получается возможность быстрого обращенія капитала, что играетъ также важную роль въ созданіи и развитіи промышленности. Вотъ почему для возрожденія Сѣвера необходимы дороги въ иныхъ направленіяхъ.

Одно изъ наиболее подходящихъ направленій это продовольственно-промышленная ж. д. Архангельскъ—Нижній съ вѣткой Котласъ—Тотьма. Длина желѣзной дороги по прямому направленію будетъ 850 верстъ, и длина вѣтки Котласъ—Тотьма 250—280 верстъ.

Затѣмъ также необходима постройка въ первую очередь продовольственной Сѣверо-Сибирской желѣзной дороги Котласъ—Обь.

Желѣзная дорога Архангельскъ—Нижній, выходя къ главному продовольственно-распределительному пункту всего Поволжья, свяжетъ Великую Русскую рѣку съ Бѣломорскимъ и Мурманскимъ портами. Хлѣбъ и многіе другіе продукты Поволжья, а также Дона, Кавказа и части Украины получатъ прямой выходъ въ потребляющія мѣстности Сѣвера, а избытокъ его пойдетъ за границу, черезъ посредство портовъ Бѣлаго моря и Мурманска. Дорога эта пересекая изобилующіе лѣсными богатствами бассейны рѣкъ Емцы, Ваги и Сухоны

въ средней ея части (у г. Тотьмы) дать толчекъ къ развитію на пересѣченіяхъ съ водо-путями фабрично-заводской промышленности края. т. к. фабрики обрабатывающей промышленности получаютъ прямой выходъ въ обмѣнъ на продовольственные продукты къ главному распредѣлительному пункту въ Нижнемъ, а также и въ южныя области: Донъ, Украину, Кавказъ, Персію и Туркестанскій край. Наконецъ, быть-можетъ, эта дорога послужитъ прямымъ транзитнымъ рельсовымъ путемъ соединяющимъ два океана Ледовитый съ Великимъ, черезъ постройку ж. д. между г. Нижнимъ—Новгородомъ и Самарой и соединеніе Самарканда съ Индійскими ж. д.

Помимо огромнаго продовольственно-промышленнаго значенія намѣчаемая ж. д. Архангельскъ—Нижній пройдетъ по мѣстностямъ наиболѣе пригоднымъ для сельскохозяйственной культуры и можетъ дать толчекъ къ земледѣльческой колонизаціи края. На возможность сельскохозяйственной культуры въ прилегаемой къ ж. д. мѣстности показателемъ ея можетъ служить Кокшеньга, по справедливости считающаяся житницей Тотемскаго уѣзда.

Для развитія производительныхъ силъ Сѣвера вопросъ о созданіи промышленности имѣетъ тѣсную, неразрывную связь съ желѣзнодорожнымъ и воднымъ строительствомъ.

До настоящаго времени вопросъ о развитіи промышленности Сѣвера не стоялъ такъ остро какъ теперь. Призракъ надвигающагося голода и безработицы выдвинулъ развитіе ея въ первую очередь.

Для разрѣшенія поставленныхъ задачъ одновременно съ желѣзно-дорожнымъ строительствомъ должно быть начато и улучшеніе водныхъ путей. играющихъ въ экономической жизни Россіи, среди другихъ отраслей народнаго хозяйства, перво-степенное значеніе.

По разработанному бывшимъ Управленіемъ Внутреннихъ Водныхъ Путей плану строительства

повыхъ водныхъ путей и улучшения развитія, существующихъ было намѣчено въ первую очередь шлюзованіе всей р. Сухоны и Малой Сѣверной Двины (отъ слиянія Сухоны и Юга до впаденія р. Вычегды).

Задачей воднаго строительства на сѣверѣ Россіи было поставлено созданіе выходовъ водныхъ путей къ Сѣверному океану (Бѣлому морю). Шлюзованіемъ Сухоны и М. С. Двины, при наличности шлюзованной Шексны и Виртембергской системы, достигался выходъ на большую Сѣверную Двину къ Архангельску и въ море всей внутренней водной сѣти, бассейна р. Волга и Мариинской системы и образованіе мощной сѣверной водной магистрالی, въ высшей степени необходимой для внѣшняго товарообмѣна. По этой водной магистраліи пойдутъ лѣсные и хлѣбные грузы, нефть для мѣстнаго потребленія, пенька, соль и проч., и обратно:—рыба, фуражъ и возможно, каменный уголь со Шницбергена.

Вмѣстѣ съ шлюзованіемъ было предположено произвести установки для использованія водной энергіи р. Сухоны, дающей около 30.000—60.000 лошадиныхъ силъ на валу турбинъ, что позволяетъ возможность создать на мѣстѣ заводско-фабричную промышленность, напр.: целлюлозную, бумажную, съ ея многими подраздѣленіями, спичечную, фанерочную, лѣсоопильные заводы и проч., а также получитъ возможность использованія огромныхъ мергельныхъ залежей, оборудовавъ цементные заводы и использовавъ для приведенія ихъ въ дѣйствіе энергію рѣки, силы которой хватитъ для установки всевозможныхъ двигателей *).

Отъ электрофикаціи водныхъ силъ и съ исчерпаемыхъ источниковъ, которыми до сихъ поръ у насъ не пользовались, можно ожидать большого экономическаго переворота.

*) См. брошюру— „Сухонскіе мергели и ихъ значеніе въ промышленности“. Изд. Тотем. Отд. Вол. Об-ва из. Сѣв. кр. 1916 г.

За границей эта даровая рабочая сила не осталась безъ вниманія: на многихъ рѣкахъ и водопадахъ использована. Примѣромъ примѣненія водныхъ силъ можетъ служить р. Рейнъ, гдѣ благодаря этому примѣненію промышленность этого бассейна, влачившая, вслѣдствіе недостатка современнаго главнаго жизненнаго нерва—угля, съ использованіемъ вмѣсто угля, элемента—силы электричества, даваемаго новой промышленностью свѣжія силы, создала громадную заводско-фабричную промышленность бассейна.

Больше всего использовано водныхъ силъ американцами. Въ Америкѣ обладающей большимъ числомъ и могущественными водными силами равными 200 милліонамъ, считая съ Ниагарскимъ водопадомъ, водяная сила котораго равна около $12\frac{1}{2}$ милліонамъ лошадиныхъ силъ, по свѣдѣніямъ относящимся къ 1880 г. было использовано 1.225.400 лошадиныхъ силъ, приводящихъ 36% общей механической работы производимой всѣми машинами Штатовъ. За 37 лѣтъ послѣ этого съ развитіемъ техники и примѣненіемъ электрофикаціи пользованіе бѣлымъ углемъ значительно увеличилось.

У насъ до сего времени электрофикація находится въ зачаточномъ состояніи, и вся гидро-электрическая промышленность есть еще дѣло будущаго. Въ настоящее время находится въ сооруженіи лишь одна большая установка на р. Сунѣ (водопадъ Кивачъ), для устройства завода по добыванію азотной кислоты изъ воздуха, да дѣйствующая незначительная установка на Уралѣ.

Съ проведеніемъ въ жизнь пллюзованія р. Сухоны и М. С. Двины, проектъ котораго составленъ, съ использованіемъ водной силы и устройствомъ заводско-фабричной промышленности для использованія природныхъ богатствъ, необходимо проведеніе параллельно Сухонѣ промышленной желѣзно-дорожной вѣтви отъ Котласа до Тотьмы, соединяющей Котласъ съ Архангельско-Нижего-

родской ж. д. Эта желѣзная дорога приметъ всѣ выработываемыя фабрикаты въ Нижне-Сухонскомъ бассейнѣ и развезетъ ихъ во всѣ внутренніе рынки и за границу черезъ Вѣломорскіе и Мурманскіе порты, которые необходимо соединить съ Архангельскимъ сплошнымъ рельсовымъ путемъ.

Здѣсь необходимо замѣтить, что развитіе международныхъ сношеній съ сѣверомъ и центромъ Россіи, а также и развитіе путей сообщенія и промышленности, зависитъ также и отъ количества нашего морского торговаго флота, постройка и увеличеніе котораго должна начаться безотлагательно. Безъ морского флота обмѣнъ фабрикатовъ и продовольственныхъ продуктовъ не можетъ быть осуществимъ въ полной мѣрѣ; также не можетъ въ достаточной степени развиваться и наше народное хозяйство и промышленность. До настоящаго времени морскіе фрахты зависѣли всецѣло отъ за границы, и ихъ колебаніе всегда отражалось на развитіи нашихъ международныхъ торговыхъ сношеній, что и служило одной изъ главныхъ причинъ нашей слабо развитой промышленности. Съ соединеніемъ Мурманскихъ портовъ съ Архангельскомъ желѣзнодорожной линіей получится возможность использованія водныхъ силъ водопадовъ рѣкъ Колы, Ковды, Кеми, Выга и др. какъ для развитія тамъ обрабатывающей промышленности, такъ и приспособленія для устройства судостроительныхъ и машинодѣлательныхъ заводовъ, верфей и мастерскихъ.

Необходимость постройки продовольственной желѣзной дороги Обь—Котласъ доказана многими общественными дѣятелями и общественными учрежденіями, она диктуется самой жизнью. Къ приведеннымъ доводамъ о необходимости ея постройки можно прибавить, какъ новый факторъ, что постройка этой линіи соединитъ рельсовымъ путемъ великую Сибирскую рѣку Обь съ С. Двиной и Волгой и всѣми рельсовыми путями сѣвера и центра Россіи и дастъ возможность равномернаго распре-

дѣленія продовольственныхъ продуктовъ и фабрикатовъ обрабатывающей промышленности между сѣверными и центральными областями Россіи и Сибирью и вывоза излишковъ ихъ желѣзнодорожными и водными путями за границу черезъ Бѣломорско-Мурманскіе порта.

Отъ сужденія о направленіяхъ остальныхъ желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей, намѣченныхъ въ Сѣверномъ Округѣ и показанныхъ на схематической картѣ, постройку которыхъ можно отнести ко второй и третьей очередямъ, чтобы не увеличивать объема настоящей статьи воздержусь.

Избрачныя направленія въ сторону Петрограда, вслѣдствіе утраты его былого значенія, естественно должны отпасть. Направленія же въ сторону Костромы и Буя съ постройкой желѣзной дороги Архангельскъ — Нижній, становятся третье — очередными.

Съ утратой былого окна въ Европу и спѣшнымъ созданіемъ сѣти могущественныхъ транзитныхъ путей на Сѣверѣ, будетъ создано новое окно, которому суждено возвратитъ жизнь заброшеннаго края. Пароходъ и желѣзный конь, побѣдивъ пространства, поставятъ могучій народъ на подобающее ему мѣсто среди другихъ народовъ. Проснется, спрыснутый живой водой, сѣдой Сѣверъ, и забьетъ молучимъ потокомъ его здоровая жизнь. Для этого необходима напряженная, дружная, согласованная работа всѣхъ живыхъ силъ и огромное напряженіе финансовыхъ средствъ.