

Дорога к Студеному морю

Александр С. Сенин

*Российский государственный гуманитарный университет,
Москва, Россия, as_senin@mail.ru*

Аннотация. Студеным морем в России несколько веков называли Северный Ледовитый океан, а также Баренцево и Белое моря. В статье анализируется развитие путей сообщения на севере европейской части России. Особое внимание обращено на водно-сухопутный путь от Москвы до Архангельска. Указано на важную роль перевозки грузов к Белому морю по искусственному водному пути, соединившему с помощью нескольких каналов и шлюзов реки Шексны и Сухону. Движение судов по этой водной системе было открыто в 1828 г. В последней четверти XIX в. была построена железная дорога от Москвы до Архангельска. Однако потребности экономического развития огромного края требовали совершенно иной транспортной доступности. Единственный северный порт в Архангельске уже не удовлетворял интересам внешней торговли. На рубеже XIX–XX вв. в Министерство путей сообщения и Министерство финансов поступило множество предложений от предпринимателей, органов местного самоуправления и специалистов о строительстве новых шоссе и железных дорог, поиска удобных бухт для сооружения морских портов. Основной целью этих проектов была ускоренная доставка экспортных грузов из районов Урала и Сибири. Путь к портам Белого и Баренцева морей был намного короче. Для сравнения: протяженность дороги из Перми до Архангельска составляла 1281 км, а до Петрограда через Вятку – 1750 км, через Москву – 2016 км. Сооружение этих дорог способствовало бы появлению новых городов и предприятий, разработке полезных ископаемых, повышению мобильности населения. По мнению автора статьи, наиболее перспективными были проекты строительства Обь-Беломорской железной дороги и железных дорог к устью реки Индиги (Индигская губа Баренцева моря), где природные условия позволяли построить удобный глубоководный порт. Все эти проекты были в разное время отклонены министерскими чиновниками и парламентариями по разным причинам, преимущественно – финансовым. Распад СССР и утрата Россией большинства удобных портов на Балтийском и Черном морях вновь поставили в повестку дня вопрос о сооружении крупных магистралей и портов на Русском Севере.

Ключевые слова: Белое море, Северный Ледовитый океан, пути сообщения на Русском Севере, речной флот, железные дороги, экономика, торговля

Для цитирования: Сенин А.С. Дорога к Студеному морю // Вестник РГГУ. Серия «Политология. История. Международные отношения». 2019. № 2. С. 46–60. DOI: 10.28995/2073-6339-2019-2-46-60

The road to the Icy Sea

Aleksandr S. Senin

*Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia;
as_senin@mail.ru*

Abstract. In Russia, during centuries the Arctic Ocean, as well as the Barents Sea and White Sea had been called the Icy Sea. In this article, the development of the routes of communication on the north of the European part of Russia has been analyzed. Special attention is paid to a water and land ways from Moscow to Arkhangelsk. Also, it is emphasized an important role of transit of cargoes along the artificial water way that has connected Sheksna and Sukhon rivers through the use of some canals and sluices. Ship traffic along this water system was opened in 1828. In the last quarter of the XIX century, a railroad was built from Moscow to Arkhangelsk.

However, the needs of economic growth of this area required absolutely different transport accessibility. The only northern sea port in Arkhangelsk no longer satisfied the interests of foreign trade.

At the turn of 19th – 20th centuries, the Ministry of railways and Ministry of finance received a number of offers from business leaders, local government bodies and specialists to build new public highways and railroads and to search suitable bays for sea port construction. The main goal of those projects was expedited shipping of export cargoes from Siberian and Ural regions. The path to the ports of the White and Barents Seas was a great deal shorter.

For reference: the length of a road from Perm to Arkhangelsk was 1281 km, to Petrograd through Vyatka – 1750 km, and through Moscow – 2016 km. The construction of these roads could have contributed to appearance of new cities and enterprises, mining and growth of mobility of population. In the author's opinion, the most challenging were the projects of construction of the Ob-Belomorsk railroad and the railroads to the mouth of Indiga River (Indiga Bay of the Barents Sea), where environmental conditions allowed to construct a convenient deep-water port.

In different times, all these projects were declined by cabinet officials and members of parliament lawmakers for a variety of reasons, mainly of financial character.

Breakdown of the USSR and a loss of the majority of convenient ports on the Black Sea and Baltic coasts again put in the agenda a question of construction of large transportation lines and ports on the Russian North.

Keywords: the White Sea, the Arctic Ocean, communications in the Russian North, the river fleet, Railways, economy, trade

For citation: Senin AS. The road to the Icy Sea. *RSUH/RGGU Bulletin. "Political Science. History. International Relations" Series*, 2019; 2:46-60. DOI: 10.28995/2073-6339-2019-2-46-60

Введение

Вопросы состояния путей сообщения на Русском Севере в отечественной историографии рассматривались в самых общих чертах в исследованиях по истории транспорта, преимущественно водного; в трудах по исторической географии и в работах, посвященных сооружению в конце XIX – первой четверти XX в. железных дорог к Архангельску и Мурманску (до 1917 г. – Романов-на-Мурмане)¹. Однако, помимо осуществленных проектов строительства сухопутных дорог и портов, развития коммерческих морских перевозок, включая каботажные в северных морях, многие проекты развития транспорта, созданные известными инженерами, предпринимателями, общественными деятелями, реализованы не были. Поскольку и век спустя на Русском Севере нет удобной транспортной инфраструктуры, стоит повнимательнее взглянуть на эти проекты. Сегодня они приобрели особую значимость в связи с планами развития Северного морского пути, разработкой важных для страны полезных ископаемых на побережье Северного Ледовитого океана.

¹Например: *Голубев А.А.* Мурманская железная дорога: История строительства (1894–1917 гг.). СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I, 2011. 204 с.; *Гудкова О.В.* Строительство Северной железной дороги и ее роль в развитии Северного региона (1858–1917 гг.). Вологда: Древности Севера, 2002. 187 с.; *Житков С.М.* Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период: 1798–1898. 2-е изд. М.: ЛЕНАНД, 2016. 272 с.; *Истомина Э.Г.* Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX в. М.: Наука, 1982. 277 с.; *Попов Г.П.* Трудные дороги Севера. Архангельск: Поморский университет, 2007. 401 с.; *Соколов А.К.* Историческая география России. М.: Русское слово – учебник, 2016. 472 с.; и др.

Транспортное освоение Русского Севера

Студеным несколько веков в России называли Северный Ледовитый океан, а также Баренцево и Белое моря. С XI в. южный берег Белого моря заселялся в основном новгородцами, которые вместе с коренным населением Русского Севера – поморами – занимались рыболовным и зверобойным промыслами, судостроением, мореходством и торговлей. Поселение на месте нынешнего Архангельска было основано новгородцами еще в XII в. Позднее, в XIV в., в устье Северной Двины был основан мужской Михайло-Архангельский монастырь, давший впоследствии современное название городу. Монастырь стал центром духовного просвещения языческих народов Двинской земли. На высоком берегу, среди девственного бора, он служил ориентиром поморским судам. Неподалеку от монастырских стен, в гавани Святого Николая, в XVI в. появились иностранные торговцы. Первыми построили свой гостиный двор и амбары англичане, затем голландцы и немцы. По указу Ивана Грозного в 1584 г. посланные из Москвы воеводы П. Нащокин и Н. Волохов заложили у стен Михайло-Архангельского монастыря, на правом берегу Северной Двины, на мысу Пур-Наволок деревянную крепость. Вместе с прилегающим к ней поселком и пристанью это место получило название Новый Холмогорский город (Новохоломгоры). С 1613 г. – Архангельск. Это первый крупный морской порт Русского государства и центр торговли с западноевропейскими странами, преимущественно с Англией².

Город имел естественную, хорошо защищенную от ветров гавань, а крепость надежно запирала с моря неприятельским судам путь в глубь России. Развитию города в XVII в. способствовали рост беломорской торговли и покровительственные меры московских властей. Если в 1600 г. в порт на Белом море пришло всего 21 иностранное судно, то в 1621 г. – уже 67. Постепенно в порту появились артели лоцманов и грузчиков. Иностранцы везли в Россию сахар, мыло, бумагу, нитки, кружева, бархат, ножи, посуду, иголки, драгоценные камни, вина и другой товар европейских предприятий, а вывозили пшеницу, гречневую крупу, масло, сало, меха, смолу, деготь, слюду, золу, рыбий клей, рыбу и другие товары.

В 1693 г. Петр I заложил на острове Соломбала верфь и основал Адмиралтейство. В 1694 г. он участвовал в спуске на воду первого построенного в Архангельске торгового судна «Святой Павел».

²Большая Российская энциклопедия: В 35 т. Т. 27. М.: Большая Российская энциклопедия, 2014. С. 109; Города России: энциклопедия. М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. С. 25.

Строительство судов в Архангельске продолжалось до 1862 г. Всего было построено 481 судно³.

Со времени образования централизованного Русского государства с центром в Москве формируется сеть старинных дорог. Среди них дорога на север, которая начиналась в районе нынешней Красносельской улицы Москвы. Далее она пролегла к Переславлю и Ярославлю. Специально эту дорогу, впрочем, как и другие, никто не строил. Колея накатывалась годами естественным образом. Поддерживали ее в работоспособном состоянии крестьяне окрестных сел в качестве официальной государственной повинности. Часто сухопутные пути комбинировались с водными. Торговцы везли свой товар к Белому морю сначала на телегах посуху до Вологды, потом перегружали его на речные суда и уже по Сухоне и Северной Двине доставляли к пристани на Белом море. Путь этот, длиной более 1500 верст, в зависимости от времени года и погоды, можно было преодолеть примерно за месяц. По свидетельству английских путешественников, на дорогу от устья Северной Двины до Вологды затрачивалось в летнее время 14 суток, в зимнее – 8 суток⁴. Важным преимуществом пути были полноводные реки Русского Севера. Зимой на санях по замершим руслу рек ехать было быстрее и удобнее. Крупными торговыми пунктами и значительными пристанями на Сухоне были Тотьма и Великий Устюг. В Архангельский порт стекались грузопотоки из Архангельской, Вятской, других губерний и из Сибири. В структуре грузов преобладал хлеб, который до 1762 г. попадал за границу только через Архангельский порт⁵.

В 1828 г. было открыто движение по искусственной водной системе, соединившей Шексну с Сухоной. Водный путь в результате сложных гидротехнических работ прошел через ряд озер, соединенных шлюзовыми каналами. В честь главноуправляющего путями сообщения этот путь получил имя герцога Александра Вюртембергского [1 с. 167–168].

7 октября 1856 г. коммерции советник В.А. Кокорев направил письмо главноуправляющему путями сообщений и публичными

³Отечественная история: энциклопедия: В 5 т. Т. 1. М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. С. 115; *Гранков Л.М.* Русское судоходство: История и современность: В 3 т. Т. 1: Коммерческий флот России: Страницы истории. М.: Морской флот, 2004. С. 222–228.

⁴История железнодорожного транспорта России, XIX–XXI вв. М.: Издательский дом Мещерякова, 2012. С. 16.

⁵Историческая география России, IX – начало XX в.: Территория. Население. Экономика: очерки. М.: Российская академия наук, Ин-т российской истории, 2013. С. 166–167, 171, 184.

зданиями К.В. Чевкину с предложением построить железную дорогу для соединения Волги и Сухоны. Кокорев указал на место максимальной близости двух рек, всего 180 верст. Железная дорога должна была пройти от Кинешмы на Волге через Галич и Солигалич в направлении реки Толшмы – притока Сухоны. Кокорев считал, что новая дорога удачно соединит хлебоборodные губернии с лесными и рыболовными и вызовет резкий рост торговли на Русском Севере. Проект не был реализован⁶.

В 1894–1897 гг. Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги построило узкоколейную линию от Вологды до Архангельска. Движение было открыто 22 октября 1898 г.⁷

В связи с планами освоения Сибири на рубеже XIX–XX вв. в Министерстве путей сообщения (МПС) рассматривались предложения о путях вывоза сельскохозяйственной продукции, леса, угля из Западной и Южной Сибири в обход центральных губерний Европейской России. В 1881 г. А.Д. Голохвастов предложил учредить акционерное общество «Сибирское общество торговли и Обской железной дороги». Железная дорога должна была соединить реку Обь с Хайпудырской губой – заливом на юго-востоке Печерского моря. Длина залива 46 км, ширина в средней части 33 км. В залив впадают две реки: Море-Ю и Коротаиха. По расчетам Голохвастова, одна верста новой дороги стоила почти в три раза дороже аналогичной дороги в Финляндии, но обеспечивала окупаемость при грузопотоке в 30 млн пудов ежегодно. Этим грузом преимущественно являлись лес и рыба, на которые в те годы был устойчивый спрос в Европе. Предложение Голохвастова обсуждалось в Императорском Русском географическом обществе, в Обществе содействия русской торговле и промышленности, получило поддержку академиков Императорской Петербургской Академии наук Г.П. фон Гельмерсена, А.Ф. Миддендорфа и Ф.Б. Шмидта. В частности, академик Шмидт отметил, что море в этом районе Северного Ледовитого океана долго остается незамерзающим из-за влияния Гольфстрима, а болотистые места не являются непреодолимым препятствием для строительства железной дороги⁸. В 1887 г. МПС разрешило А.Д. Голохвастову провести изыскания трассы, а затем постройку

⁶Российский государственный исторический архив. Ф. 207. Оп. 1. Д. 189 Л. 1 об. – 12 об.

⁷Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): Энциклопедия: В 2 т. Т. 1. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2008. С. 1456.

⁸Голохвастов А.Д. Сибирское общество торговли и Обской железной дороги: Объяснительная записка. СПб., 1881. С. 4.

и эксплуатацию Обской железной дороги длиной 393 версты от Васюковских юрт на реке Малая Обь (близ Обдорска) до устья реки Коротайхи (Каратайки). Но результаты изысканий в МПС не поступили⁹. В 1897 г. Голохвастов направил новую записку в Министерство императорского двора. Проект был несколько изменен по сравнению с первым вариантом. Теперь груз предполагалось везти водным путем до Обдорска (с 1933 г. Салехард), затем железной дорогой к проливу Югорский шар, протяженностью 420 верст, чтобы обойти льды Карского моря. Он доказывал, что предлагаемый путь намного короче других проектов. Проект Голохвастова был отклонен императором Николаем II¹⁰.

По мере строительства Великого Сибирского пути встал вопрос о дополнительных подходах к нему из европейской части России, о подъездных путях для увеличения грузооборота на новой дороге и быстрее ее окупаемости. Для этого в 1896 г. построили линию от Екатеринбурга до Челябинска (252 км), а в 1899 г. от Перми до Котласа через Вятку (866 км). Так появился выход на Северную Двину, по которой грузы направлялись водным путем в Архангельск. В начале XX столетия была построена северная широтная магистраль от Санкт-Петербурга через Вологду до Вятки. После сооружения участка от Перми к Екатеринбургу возник прямой северо-западный ход Петербург–Вологда–Вятка–Пермь–Екатеринбург–Челябинск протяженностью 2342 км. Стало возможным связать кратчайшим путем Транссибирскую магистраль с портами Балтийского и Белого морей¹¹.

В МПС, конечно, понимали, что построенные на Русском Севере дороги не решают проблемы транспортировки все возрастающего потока грузов, и поэтому внимательно прислушивались к инициативным проектам биржевых комитетов, купечества, городских дум и др. Например, в 1907 г. инженер Е.К. Кнорре подал в Комиссию о новых дорогах прошение о создании «Общества Полярно-Уральской железной дороги» для постройки дороги от Оби, близ впадения в нее реки Соби (30 верст вверх по Оби от Обдорска), до Северного Ледовитого океана и строительства коммерческого порта в Варандейской бухте. Общая протяженность трассы – почти 400 км. Кнорре обещал построить дорогу за 3,5 года. Правительство могло выкупить ее в казну через 30 лет. Предполагалось, что государство позволит без

⁹Российский государственный исторический архив. Ф. 280. Оп. 1. Д. 61. Л. 3.

¹⁰Там же. Ф. 468. Оп. 23. Д. 1201. Л. 3–22.

¹¹История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. СПб.: [АО «Иван Федоров»], 1994. С. 21–22.

пошлин приобретать все необходимое для постройки дороги, в том числе материалы, оборудование и подвижной состав из-за границы, а также разрешит построить телеграфную линию вдоль дороги с правом взимания платы за отpravку частных телеграмм¹².

Почти одновременно возникло «Общество Камско-Печорской железной дороги», инициатором которого выступил чердынский купец Н.П. Алин. Компаньонами стали коллежский секретарь Н.С. Селиванов и потомственный почетный гражданин С.А. Верещагин. Дорога должна была связать Волго-Камский бассейн с огромным Печорским краем. В поддержку проекта в Министерство финансов поступила записка от чердынского уездного земства и чердынской городской думы. В ней подчеркивалось, что главным тормозом развития Печорского края было отсутствие связи с другими российскими городами. Сообщение с Россией совершалось «с невероятными трудностями по 1000-верстному глухому тракту между Ижмой и Архангельском, по 700-верстному тракту между селом Троицком-Печорским», а зимой жизнь вовсе замирала. В записке говорилось, что важно построить 330 верст до Троицкого-Печорского, а дальше до Ухты найдутся средства частных лиц, если разведка и добыча нефтяных месторождений покажет их промышленные масштабы¹³.

Ярославский купец Г.А. Вриони предложил построить железную дорогу от Рыбинска до Обдорска общей протяженностью 1900 верст. Дорога должна была дать удобный выход к природным, лесным и нефтяным богатствам края из центра России. Проект поддержал городской голова Солигалича. По его словам, «экономический и материальный быт сельского населения находятся также в крайне тяжелых условиях, так как при всем желании населения улучшить сельское хозяйство или развить какую-либо промышленность» практически невозможно из-за плохих дорог. Был разработан Устав Общества Рыбинск-Обдорской северной железной дороги. Его учредителями, помимо Вриони, стал действительный статский советник Е.А. Сабанеев, капитан 1-го ранга в отставке А.П. Мамонов, председатель земской управы С.П. Мамонов, романо-борисоглебский землевладелец А.Е. Чесночков, коллежский советник И.Н. Ельчанинов и др. В Министерстве финансов ответили отказом ввиду малой изученности края и отсутствие достаточных данных о доходности линии¹⁴.

¹² Российский государственный исторический архив. Ф. 229. Оп. 4. Д. 1381. Л. 8, 14 об.

¹³ Там же. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1168. Л. 41.

¹⁴ Там же. Д. 1113. Л. 10, 15, 22, 34–38, 147–171.

Инженер В.Н. Вольтман высказался за строительство железной дороги от пристани на Оби к Пинеге и Архангельску («Восточно-Уральско-Беломорская железная дорога»). Эта дорога позволяла не только доставить грузы промышленности Среднего Урала к морям, но и освоить богатый и малозаселенный край. Горные инженеры Н.С. Авдаков, Р.Ф. Цейдлер и коллежский советник А.А. Вертов высказались за строительство Обь-Беломорской железной дороги. Для увеличения экспорта леса барон В. Каульбарс и инженер Г.К. Гониг предложили построить дорогу от Котласа до Архангельска. Правда, во время летней навигации эта линия создавала конкуренцию местному пароходству. В 1913 г. эти и другие проекты были рассмотрены в Комиссии о новых дорогах. Члены Комиссии поддержали проекты сооружения Камско-Печорской (единогласно) и Обь-Беломорской железных дорог (большинством голосов)¹⁵. Некоторое время в МПС рассматривался проект Беломорско-Онежского водного пути. Правда, в министерстве признавали, что со строительством железнодорожного пути в Кемь этот проект утратит свое значение¹⁶.

В 1910 г. министр путей сообщения С.В. Рухлов во всеподданнейшем докладе писал о посланной в 1909 г. на север Урала экспедиции по поиску возможности соединения сибирских рек с реками европейского Севера России. В частности, была изучена возможность соединить приток Печоры реку Илыча с Сосвой (Сосьвой), притоком Оби. Предполагалось, что на трассе река Илыч – река Егра-Лята–горная речка Чупадо-Вож–ручей Кэлы–Водораздельное болото–река Манья–река Северная Сосва (Сосьва) можно построить несколько шлюзов и обеспечить с их помощью прохождение судов с осадкой 0,83 саж. Управление водных путей и шоссейных дорог МПС сочло технически возможным устройство непрерывного водного пути между Печорой и Обью, что позволяло перевозить ежегодно до 200 млн пудов в навигацию в каждую сторону¹⁷.

В 1913 г. Комиссия о новых железных дорогах Министерства финансов рассмотрела первый вариант Обь-Беломорской железной дороги и поддержала саму идею постройки этой магистрали. Предполагалось в первую очередь построить линию от Архангельска до села Троицкое на реке Печоре¹⁸.

¹⁵ Российский государственный исторический архив. Ф. 280. Оп. 1. Д. 61. Л. 39.

¹⁶ Там же. Ф. 229. Оп. 4. Д. 345. Л. 3 об.

¹⁷ Там же. Д. 549. Л. 107 об. – 108 об.

¹⁸ Там же. Ф. 274. Оп. 2. Д. 1053. Л. 79.

Начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война отодвинула реализацию этих проектов на более позднее время, но не сняла с повестки дня. В военные годы была значительно усилена линия Петербург– Вологда, Вятка, перешиита на широкую колею линия от Вологды до Архангельска, построена Мурманская магистраль. Отныне грузы из Урала и Сибири могли перевозиться в незамерзающий порт в Баренцевом море. Однако дорога была принята лишь во временную эксплуатацию до устранения многочисленных дефектов, вскрытых при строительстве. Это означало разрешенную скорость не более 12 верст/час и недогруз вагонов и платформ на 20% из-за слабости полотна [2 с. 17].

В 1915 г. русский художник А.А. Борисов и юрист В.М. Воблый предложили обсудить проект «Великого Северного железнодорожного пути». Первой очередью реализации Великого Северного пути предусматривалось сооружение железнодорожной линии Обь–Котлас–Сорока (Беломорск)–Мурман, открывавшей хлебной и лесной торговле Сибири транспортный выход к морским коммуникациям с западноевропейским рынком. В том же году были проведены изыскания по предполагаемой трассе на средства художника Борисова и норвежца Ганевика¹⁹.

Проекты частных железных дорог в обязательном порядке рассматривались Вторым департаментом Государственного совета. 29 апреля 1916 г. в своем заключении он признал указанный проект «недостаточно выясненным как с экономической, так и с технической стороны» и предложил министрам путей сообщения и финансов еще раз изучить вопрос о соединении сибирских водных путей с портами на Белом море и мурманском берегу²⁰. Поскольку Россия в 1916 г. была лишена возможности использовать свои порты на Балтийском и Черном морях, интерес к побережью Северного Ледовитого океана оставался в центре внимания общественности. Особое межведомственное совещание по выработке плана железнодорожного строительства на 1917–1922 гг. высказалось в перспективе за соединение Оби с мурманским портом. Совещание под председательством товарища министра путей сообщения И.Н. Борисова рассматривало варианты строительства дорог на Севере России: Котлас – Сорока (800 верст), Обь–Котлас (1200 верст), Обь–Урало-Беломорская (1510 верст), Котлас–Пермь (700 верст), Котлас–Свирь (800 верст), Пермь–Печора (580 верст). В августе 1916 г. Совет Министров выделил деньги на изыскания трассы железных дорог: Обь–Беломорской и Котлас–Сорока.

¹⁹ Российский государственный исторический архив. Ф. 274. Оп. 2. Д. 1053. Л. 80.

²⁰ Там же. Ф. 350. Оп. 61. Д. 2370 Л. 1–13, 58–58 об.

22 октября министр путей сообщения А.Ф. Трепов во всеподданнейшем докладе писал императору о необходимости постройки линии Сорока–Котлас, чтобы дать сибирским грузам постоянный выход к морю, минуя загруженный Петроградский железнодорожный узел²¹. Управление постройки Мурманской железной дороги было обеспокоено тем, что после окончания войны грузы из глубинных регионов России пойдут вновь к балтийским портам. Путь же на Мурманск был кружным и более протяженным. Грузы шли через станцию Званку и Петрозаводск, что удорожало их доставку в порт. Для грузов из Сибири путь на Мурманск составлял 4531 версту (из Новониколаевска). Значительно короче была дорога в балтийские и черноморские порты. Управление постройки Мурманской железной дороги выдвинуло в 1917 г. проект Сибирско-Мурманской железной дороги, которая позволила бы дать более короткий выход к портам Баренцева и Белого морей сибирских и уральских грузов. Эта дорога могла бы привлечь грузы из Верхнего, Среднего Поволжья и Московского промышленного района. Согласно проекту дорога начиналась от разъезда № 37 (5-я верста от ст. Пермь) и соединялась с Мурманской ж. д. на станции Сорока²². При общей длине 1436 верст магистраль была рассчитана на пропуск 21 пары поездов в сутки.

После Февральской революции строительство железных дорог на Русском Севере рассматривалось в контексте социально-экономического развития всего края. Член Совета съездов представитель лесной промышленности и торговли лесовод Д.И. Зайцев писал: «Совет съездов лесопромышленников не может не признать, что в основание оценки железнодорожных направлений на Севере России должен быть положен принцип *лесопромышленного*, а не *лесовозного* того или иного направления железнодорожных линий»²³. Бюро экономических работ Л.Л. Рума и К^о высказывалось за первоочередное строительство дороги от Перми до Сороки, потому что для продукции сельского хозяйства важно, чтобы она не лежала несколько месяцев на складах замерзающего порта. Продолжались работы по доведению дороги до требуемых норм эксплуатации и обеспечения надежности движения.

²¹ Российский государственный исторический архив. Ф. 229. Оп. 4. Д. 549. Л. 242 об.

²² Расстояние от Перми по новой линии до Архангельска 1281 км, до Мурманска – 2136, до Петрограда через Вятку 1750, а через Москву – 2016 км.

²³ Железнодорожное строительство на Севере России с точки зрения интересов лесной промышленности. Усть-Сысольск, 1917. С. 4, 5.

В ноябре 1917 г. правление Общества Северо-Восточной Уральской железной дороги обратилось с запросом о предоставлении концессии на разработку и строительство линии Акмолинск–бухта Индига, которая должна была связать Степной край с Северным Ледовитым океаном. 30 марта 1918 г. Общество получило от НКПС ссуду в 500 тыс. руб. на изыскания. Власти также обещали заключить концессионное соглашение с акционерами этой железнодорожной компании.

В печати обсуждались предложения строительства Печора – Беломорской железной дороги от села Троицкое до Архангельска с веткой на Усть-Цыльму. Инженер А.Н. Фролов, в частности, предлагал строить ее с участием иностранного капитала на концессионных началах, достаточно обеспечивающих интересы государства [3 с. 10, 14]. Главное управление государственных сооружений провело рекогносцировочные исследования по трассе Кострома – Кологрив–Никольск–Пинюг (станция на Котласской линии) и далее к Усть-Ухтинским нефтяным месторождениям. Рассматривался также вариант строительства магистрали от Никольска к Великому Устюгу и далее на Котлас.

Сооружение железнодорожной линии Сорока–Котлас (735 верст) проектировалось в Комитете государственных сооружений с целью ускорить доставку грузов из Сибири в Архангельск и Мурманск. Производились предварительные изыскания по трассе Обь–Беломорская, в первую очередь на участках Архангельск – Чимашевская, с ветвями к Усть-Цыльме и Надеждинскому заводу протяженностью 825 верст. В 1919 г. Комитет предлагал начать изыскания на линии Медвежья Гора–Повенец–Суда (500 верст). Все перечисленные магистрали являлись частью одной большой магистрали, проектируемой для соединения Северной России с Западной Азией²⁴.

Поскольку значительная часть северных морей на многие месяцы замерзала, одним из важнейших вопросов стал поиск наиболее удобных мест для сооружения новых портов, к которым впоследствии будут подведены железнодорожные пути. Большинство проектов можно было условно разделить на две группы. Одни авторы считали возможным соединить Обь с бухтами у Медынского

²⁴Вестник путей сообщения. 1919. № 14–15. С. 19. При проектировании трасс на севере России учитывалось также наличие месторождений нефти. Экономическая записка о Московско-Ухтинской жел.-дор. магистрали (Москва–Кострома–Галич–Усть-Ухта) / Ред. В.И. Лавров. Кострома: Костромской губернский исполнительный комитет советов, 1922. 82 с.

заворота, мыса Константиновского, Болванского носа и устья реки Индиги. Другие предлагали соединить Обь с Печорой, а затем направить грузы водным путем к устью Печоры или по притокам Печоры и Индиги в устье Индиги, доступное для навигации более продолжительное время.

С началом Гражданской войны и переходом большинства наиболее удобных портов Балтики и Черного моря к сопредельным государствам проекты освоения Севера стали еще более актуальными. В 1918 г. на межведомственном совещании при Управлении внутренних водных путей была определена необходимость подробного изучения устья реки Индиги в связи с возможным строительством здесь портовых сооружений. Были сформированы и снаряжены изыскательские партии для изучения устья Индиги и трассы будущей железной дороги Индига–Тобольск.

Сотрудник Института исследования северных путей Г.Г. Поварнин представил в НКПС расчеты строительства новых железных дорог на севере Европейской России. Наиболее оптимальными он считал путь Мариинск–Томск–Чердынь–Б. Индига или Оренбург–Б. Индига (Пермь–Чердынь–Ухта–Б. Индига). Этот вариант отличался удобством устройства порта в устье Индиги. Длина бухты здесь достигала 30 верст, глубина 17 м. По наблюдениям местных жителей, бухта замерзала всего на полтора месяца. Средняя температура января составляла -14° (как на юге Исландии). Важно, что в январе здесь дули ветры в сторону Новой Земли и водное пространство не затиралось льдами. Поварнин обратил внимание на наличие в скалистом берегу фиордов длиной 3–5 верст, правда, с глубинами ниже 8,5 м. Расстояние от Оренбурга до Б. Индиги составляло 1800 верст²⁵.

Гражданская война задержала отправку экспедиций на два года. Первая из них отплыла на парусной шхуне «Александр» 7 августа 1920 г. Экспедиция доказала, что Индига удобна для устройства большого глубокого порта вследствие защищенности от ветров, обширности портовой территории и доступности со стороны океана в летнее время. Для изучения зимнего режима Индигской губы и устья, зимой 1921/22 г. были совершены новые экспедиции на ледоколах «Соловей Будимирович» и «Скуратов». Руководили работами инженер путей сообщения Г.Я. Наливайко и инженер-строитель Т.П. Марютин. Несмотря на то что эти рейсы по метеорологическим условиям оказались неудачными, обе экспе-

²⁵ Российский государственный архив экономики. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 32. Л. 135–139 об.

диции окончательно установили целесообразность строительства в устье Индиги торгового порта – конечного узла железнодорожной магистрали из Сибири²⁶.

Заключение

Все эти проекты были в разное время отклонены министерскими чиновниками и парламентариями по разным причинам, преимущественно – финансовым.

В то же время вся наша история свидетельствует, что решение строить ту или иную дорогу на окраинах Российской империи – в Сибири, на Дальнем Востоке, в Средней Азии – всегда было геополитическим, не рассчитанным на быструю отдачу вложенных средств. Например, Александр III принял решение о начале строительства Транссибирской магистрали исходя, из долгосрочных стратегических интересов России, вопреки предостережениям отечественных финансистов, подчас экономически обоснованным. Понимая всю тяжесть ответственности при решении вопроса о выделении огромных средств на сооружение Амурской железной дороги после разорительной войны с Японией и революционного лихолетья, глава российского правительства П.А. Столыпин утверждал, что это будет контрибуцией, которую русский народ выплатит своей же родине. Алгоритм в развитии транспортной инфраструктуры всегда один. Сначала государство строит дорогу, потом на ее основе происходит экономическое развитие края. И только затем, иногда через много лет, государство сможет вернуть затраченные средства от коммерческой эксплуатации этой дороги. Затраты на сооружение автомобильных дорог, морских и речных судов и портов, железных дорог и аэродромов диктуются также вопросами повышения обороноспособности страны, усиливающейся глобальной конкуренцией мировых держав за потоки грузов и пассажиров, практической реализацией возможностей социальной мобильности населения.

Окончание Гражданской войны и восстановление контроля за черноморскими и балтийскими портами отодвинули решение вопроса о сооружении новых дорог на Севере России.

²⁶ Предварительный отчет о портовых изысканиях в устьях рек Индиги и Пешы Северного Ледовитого океана, произведенные в 1920–1922 гг. // ВСНХ. Главное управление государственного строительства: Труды отдела водного строительства. Материалы по портостроению. Пг.: ВСНХ, 1922.

Распад СССР и утрата Россией большинства удобных портов на Балтийском и Черном морях вновь поставили в повестку дня вопрос о сооружении крупных магистралей к портам прибрежных российских морей Северного Ледовитого океана.

Литература

1. *Загоскин Н.П.* Русские водные пути и судовое дело в допетровской России: Историко-географическое исследование. Казань: Управление внутренних водных путей и шоссежных дорог, 1910. 464 с.
2. *Голубев А.А.* Магистраль к океану. К 100-летию железнодорожного транспорта Карелии. СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I, 2015. 82 с.
3. *Фролов А.Н.* Экономические перспективы района Печора – Беломорской железной дороги. Пг.: Народный комиссариат путей сообщения, 1920. 55 с.

References

1. Zagoskin NP. Russian waterways and marine works in pre-Peter Russia. Historico-geographical research. Kazan: Department of Domestic Water and Motorways Publ.; 1910. 464 p. [In Russ.]
2. Golubev AA. Arterial road to the ocean. To 100th centenary of the railroad transport of Karelia. Sankt-Petersburg: Petersburg State Railway University of Emperor Alexander I Publ.; 2015. P. 82 [In Russ.]
3. Frolov AN. Economical outlooks of Pechora–Belomor railroad. Petrograd: People's Commissariat of Railways Publ.; 1920. P. 55 [In Russ.]

Информация об авторе

Александр С. Сенин, доктор исторических наук, профессор, Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия; 125993, Россия, г. Москва, Миусская пл., д. 6; as_senin@mail.ru

Information about the author

Aleksandr S. Senin, Dr. of Sci. (History), Professor, Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia; bld. 6; Miusskaya sq., Moscow, Russia, 125993; as_senin@mail.ru