

## РАЗВИТИЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ НА ЕВРОПЕЙСКОМ СЕВЕРЕ РОССИИ В КОНЦЕ XIX - НАЧАЛЕ XX В.

**Степанов Валерий Леонидович**  
Доктор исторических наук  
вед. научный сотрудник,  
Институт экономики РАН

### THE ROAD DEVELOPMENT IN THE NORTH OF EUROPEAN RUSSIA IN THE LATE NINETEENTH - EARLY TWENTIETH CENTURY

**V. Stepanov**

#### Annotation

The article studies the process of road development in the European north of the Russian Empire in the late nineteenth – early twentieth century. The construction of main railways and waterways is retraced. Special attention is paid to the policy of the Ministry of Finance under S.Yu. Witte which was aimed at the creation of modern transport infrastructure in the northern provinces with the goal of developing their natural resources and solving geopolitical problems as well. The article also deals with the discussion in the government circles of the possibility of a sea route from the White and the Barents Seas along the coast of the Arctic Ocean.

**Keywords:** The European North of the Russian Empire, government policy, colonization, transport infrastructure, railways, waterways, sea communications, the Ministry of Finance, the Ministry of Railways.

#### Аннотация

В статье исследуется процесс развития путей сообщения на Европейском Севере Российской империи в конце XIX – начале XX в., прослеживается сооружение основных железнодорожных магистралей и водных коммуникаций. Особое внимание уделяется политике Министерства финансов во главе с С.Ю. Витте, нацеленной на создание в северных губерниях современной транспортной инфраструктуры с целью освоения природных богатств северных губерний и решения геополитических задач. В статье рассматривается также обсуждение в правительственных кругах вопроса о возможности морского пути из Белого и Баренцева морей вдоль побережья Северного Ледовитого океана.

#### Ключевые слова:

Европейский Север Российской империи, правительственная политика, колонизация, транспортная инфраструктура, железные дороги, водные пути, морские коммуникации, Министерство финансов, Министерство путей сообщения.

На рубеже XIX и XX столетий в "верхах" Российской империи была поставлена задача создания на Европейском Севере современной транспортной инфраструктуры. Правительство стремилось к освоению природных богатств края – железных и медных руд, золота, серебра, свинца, цинка, соли, нефти, лесных и рыбных ресурсов. Не менее весомыми были геополитические и военно-стратегические соображения. Учитывалась очевидная опасность существования на подступах к столице незаселенных и лишенных необходимых путей сообщения северных территорий. Особое значение придавалось устройству на Мурманском побережье удобных гаваней, связанных с центром страны железной дорогой.

Бездорожье, наряду с окраинным положением региона, его малой заселенностью и суровыми природными условиями, было одной из коренных причин отсталости Севера. С проведением железных дорог из внутренних губерний к Петербургу Север оказался оторванным от центра страны, упало значение Архангельска как главного порта. Грунтовые дороги были в плохом состоянии.

Многие районы имели только сезонные пути зимой или летом и более, чем на полгода, оказывались совершенно изолированными. Речные коммуникации почти не были устроены в навигационном отношении. Несмотря на очевидное значение для страны северных морских путей, их освоению не уделялось должного внимания. Широкая экономическая экспансия иностранцев (норвежцев, шведов и др.) заставляла правительство принимать отдельные меры для исследования и заселения края, но они были совершенно недостаточны. К началу первой мировой войны северный регион производил немногим более 1% всего объема промышленной продукции страны [10. С. 277; 12. С. 7, 15; 24. С. 191–193].

В правительственных кругах неоднократно выдвигались проекты сооружения на Севере железных дорог. Но все проекты оставались на бумаге. Только построенная в 1872 г. линия Ярославль – Вологда несколько "приблизила" Архангельскую губернию к центру России. Изменить ситуацию попытался министр финансов С.Ю. Витте (1892–1903 гг.). В "верхах" он был одним из наиболее

активных сторонников экономического освоения Севера, Урала, Сибири, Дальнего Востока [4. С. 498–501]. В декабре 1893 г. С.Ю. Витте представил императору доклад, в котором указал на упадок северных губерний, страдающих от полного отсутствия необходимых коммуникаций. По распоряжению Александра III при Министерстве путей сообщения была образована Комиссия для обсуждения вопроса о строительстве железных дорог на Севере по направлениям, намеченным Витте. Она вынесла решение о необходимости сооружения линий Вологда–Архангельск и Пермь–Вятка–Котлас. Однако по поводу прокладки железной дороги до Мурмана было отмечено, что эта магистраль будет иметь значение только в случае устройства порта в одной из незамерзающих гаваней побережья Кольского полуострова [11. С. 317–320].

Линия Вологда–Архангельск была построена в 1894–1898 гг., линия Пермь–Вятка–Котлас, связавшая Север с Уралом и Сибирью, в 1896–1898 гг. По замыслу Министерства финансов, они должны были обеспечить вывоз сибирского хлеба на внешний рынок, минуя центральные губернии [15. С. 291]. Обе линии сыграли заметную роль в развитии экономики Европейского Севера. Вдоль дорог возникли новые населенные пункты, значительно увеличился грузооборот, заметно оживилась торгово-промышленная деятельность, возросла роль Архангельского порта.

Вопрос о Мурманской дороге остался открытым, так как был связан с выбором главной северной базы российского флота. Руководство военного и морского ведомств выступало за строительство порта в Либаве на Балтийском море. Им удалось отстоять свою точку зрения, и с 1893 г. начались строительные работы. Но Александра III заинтересовал и другой вариант. По его распоряжению в 1890 г. на Кольский полуостров был командирован капитан 2-го ранга П.М. Иванов, в 1894 г. – инженер Б.А. Риппас. В июне 1894 г. император поручил С.Ю. Витте также отправиться на Мурманское побережье для поиска наиболее удобной гавани [7. С. 356–360; 16; 18; 20. С. 91–104].

По возвращении в Петербург министр финансов представил Александру III доклад, в котором высказался за открытие порта в незамерзающей Екатерининской гавани на Кольском полуострове. Он подчеркнул военно-стратегическое значение этой меры: в случае войны с Германией российский флот может быть заперт в Балтийском море и даже блокирован в Либаве или Кронштадте, а незамерзающий порт на Мурманском побережье обеспечит судам свободный выход в море в любое время года и полный простор для боевых действий. При этом С.Ю. Витте рекомендовал развивать на Севере пароходное сообщение и улучшить грунтовые дороги. Самым эффективным средством для подъема хозяйственной жизни края он считал строительство железной доро-

ги, которая, по его мнению, со временем приобретет большое экономическое значение [14].

Однако после смерти Александра III новый самодержец окончательно решил вопрос в пользу Либавы [7. С. 395–398]. Тем не менее, С.Ю. Витте настаивал на создании вместо Колы нового административного и торгового центра на Кольском полуострове. В апреле 1896 г. в ответ на его представление в Государственный совет (декабрь 1895 г.) Николай II распорядился выделить средства на устройство в Екатерининской гавани городского поселения и коммерческого порта. В 1896 г. на Кольский полуостров был командирован контр-адмирал А.К. Сиденер, в 1897 г. – адмирал Ф.В. Дубасов. В феврале 1898 г. последовало высочайшее повеление о перенесении уездного центра из Колы в Екатерининскую гавань. Новый город-порт, получивший название Александровска (ныне – г. Полярный), был торжественно открыт в июле 1899 г. Однако никаких портовых сооружений в нем так и не построили, сама гавань оказалась тесной, неудобной, расположенной высоко над уровнем моря и удаленной от ближайших промыслов. Вскоре выяснилось, что Александровск как порт не отвечает требованиям хозяйственного развития Севера [2. С. 39–45; 17. С. 130; 20. С. 108–123, 163–195]. Кроме того, соединение города с центром страны железнодорожной магистралью было надолго отложено.

Вопрос о строительстве железных дорог в регионе в последующие годы неоднократно обсуждался в высших инстанциях. В 1895 г. император удовлетворил ходатайство Петербургской городской думы и Олонецкого губернского земства о прокладке дороги от Петербурга до Петрозаводска. Но сооружение этой линии началось только в 1913 г. силами учрежденного акционерного общества Олонецкой железной дороги. Образованная в мае 1910 г. Комиссия по выработке плана железнодорожных изысканий признала целесообразным проектирование



С.Ю. Витте

линий от станции Званка на Вытегру–Каргополь и станцию Няндому Вологодско–Архангельской железной дороги с ветвью на Петрозаводск и далее до Мурманского побережья. Действовавшая с 1908 г. Особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России в плане строительства на пятилетие 1912–1917 гг., обсужденном в апреле 1912 г., наметила соединение Москвы с Олонецкой губернией и Мурманом через Савелово–Кашин–Красный холм, через запланированную дорогу на Петрозаводск и далее до побережья [16. С. 18–19].

Однако только закрытие с началом первой мировой войны выходов из балтийских и черноморских акваторий заставило правительство обратить более серьезное внимание на порты Белого и Баренцева морей. В январе 1915 г. Николай II утвердил решение Совета министров о сооружении казенной железной дороги Петрозаводск–Мурман. Строительство было завершено в короткий срок к началу ноября 1916 г. Ранее, в сентябре этого же года у Семеновской бухты на месте выхода к побережью железной дороги был заложен новый портовый город Романов–на–Мурмане (в апреле 1917 г. переименован в Мурманск). До конца войны дорога выполняла функцию важной коммуникации, связывающей Россию с западными союзниками [3; 5; 9. С. 194–202; 16. С. 20–23; 25. С. 10–27]. В апреле 1917 г. казна выкупила частную Олонецкую линию и передала ее Мурманской железной дороге. Тем самым окончательно сложилась магистраль, соединяющая центр страны с Мурманом.

Кроме того, в апреле–июне 1916 г. образованное при путевом ведомстве Особое совещание по выработке плана железнодорожного строительства на пятилетие 1917–1922 гг. запланировало сооружение Обь–Беломорской магистрали (Обь–Котлас–ст. Сорока на Белом море) общей протяженностью 1500 тысячи верст. При этом было признано желательным в первую очередь приступить к прокладке восточной части линии от Котласа до Оби, чтобы дать выход сибирским грузам к Мурману [6. С. 39–53]. Учрежденное в декабре 1916 г. также при Ми-



Строительство железной дороги в конце XIX века.

нистерстве путей сообщения Особое совещание по вопросу об устройстве и развитии Русского Севера указало, в частности, на необходимость улучшения морских сообщений, развития судостроения, портов и других сооружений, в которых нуждались промыслы и торговля [17. С. 645–647].

Правительство предпринимало шаги и по развитию водных путей сообщения на Севере. Казна оказывала финансовую поддержку частным предпринимателям, занимавшимся организацией пароходных сообщений. В 1875 г. было учреждено "Товарищество Архангельско–Мурманского срочного пароходства", в 1898 г. – "Северное пароходное общество Котлас–Архангельск–Мурман", в 1895 г. начали действовать пароходные линии на р. Печоре и между Архангельском и р. Печорой [17. С. 128–130; 23; 26. С. 258]. В последние десятилетия XIX века в правительстве обсуждался вопрос о строительстве через Онежское озеро Беломорско–Балтийского канала. В марте 1886 г. Александр III утвердил решение Комитета министров о технических исследованиях в зоне предполагаемого строительства. На средства казны были проведены необходимые изыскания и составлен проект канала. Но к его сооружению так и не приступили [13. С. IV–VIII].

В 1908 и 1909 гг. при обсуждении бюджета Государственная дума признала необходимым составить классификацию водных путей сообщения и выработать общий план их усовершенствования. В связи с этим в феврале 1909 г. при Министерстве путей сообщения была образована Комиссия для составления плана работ по улучшению и развитию водных сообщений империи. Она подготовила программу исследования водных путей, схему водной сети и план капитальных работ на пятилетие 1912–1916 гг. Особое значение придавалось развитию северных коммуникаций. В качестве одной из основных магистралей намечалась Северо–Российская. По схеме она начиналась на западе двумя ветвями: одна – от Балтийского моря по р. Неве, Ладожскому озеру и р. Свири, другая – от Белого моря к Онежскому озеру; обе ветви соединялись в устье р. Вытегры. Далее магистраль проходила по Мариинской системе (современному Волго–Балтийскому водному пути), по системе герцога А. Вюртембергского (современной Северо–Двинской системе), рекам Сухоне, Малой Северной Двине, Вычегде, через водораздел между Северной и Южной Мылвами в р. Печору, а затем в ее приток Илыч, через водораздел в Северную Сосьву и Обь.

Другая северная магистраль, Каспийско–Балтийско–Беломорская, проходила вверх по Волге до устья Камы и здесь разделялась на две части. Одна шла вверх по Волге, затем по р. Шексне, по системе герцога А. Вюртембергского, по рекам Сухоне и Северной Двине в Белое море. Вторая ветвь шла вверх по Каме, по бывшему Се-

веро–Екатерининскому каналу (закрит в 1838 г.), по р. Вычегде в р. Печору и по ней до Северного Ледовитого океана. Единая водная сеть должна была способствовать развитию внутреннего товарообмена, однако комиссия предусматривала и широтные магистрали, которые должны были связать водную сеть России с европейскими водными системами и облегчить организацию внешнеторговых перевозок. По схеме Северо–Российская магистраль через Балтийское море связывалась со шведским Готским каналом, соединяющей Стокгольм с Готенбургом [1. С. 158–161; 21].

Планы комиссии были приняты Министерством путей сообщения к исполнению. Однако после начала первой мировой войны ассигнования на водное строительство были значительно сокращены, и от проведения большинства капитальных работ пришлось отказаться. Новый план развития водной сети был составлен в путевом ведомстве в феврале 1917 г. с учетом обстоятельств военного времени. Он предусматривал в семилетие 1918–1924 гг. выполнение первой очереди работ и среди них шлюзование рек Сухоны и Малой Северной Двины и строительство Беломорско–Онежского водного пути. Этот план в том же году был окончательно скорректирован Соединенной комиссией Центрального военно–промышленного комитета и Совета съездов промышленности и торговли. Однако его утверждению помешал октябрьский переворот 1917 г. [1. С. 161–163; 22. С. 12, 14, 15].

Актуальность на рубеже веков приобрел также вопрос о возможности морского пути из Белого и Баренцева морей через Карские ворота вдоль побережья Северного Ледовитого океана. В правительстве принимали во внимание слабость экономического и военного потенциала России на Тихом океане, ненадежность имевшихся путей сообщения с Дальним Востоком. С.Ю.Витте выступал за освоение морского пути, который бы позволил установить более прочные связи с восточными регионами и осуществлять переброску военных кораблей через северные моря на Тихий океан. Министр финансов поддержал предложение адмирала С.О. Макарова о создании мощного ледокола, способного форсировать льды и обеспечивать проводку судов по Северному морскому пути. Ледокол "Ермак", построенный на английских верфях, вступил в строй в 1899 г. В 1899–1901 г. он совершил несколько полярных плаваний. Однако в итоге финансовое ведомство отказалось от использования ледокола в арктических водах. В октябре 1901 г. по распоряжению С.Ю. Витте "Ермак" был передан Главному управлению мореходства и в дальнейшем занимался лишь проводкой судов через льды на Балтике [8. С. 558–560; 17. С. 266–285].

В дальнейшем задача освоения Северного морского пути неоднократно рассматривалась в "верхах". После

поражения в русско–японской войне 1904–1905 гг. правительство решило проверить возможность использования этого направления для военных целей. В 1905 г. Министерство путей сообщения организовало морскую экспедицию по доставке грузов для Сибирской железной дороги. Плавание от Екатерининской гавани до устья Енисея прошло успешно и доказало возможность проводки судов по Северному морскому пути [19]. В 1906 г. при Морском министерстве была образована Комиссия по вопросу о продолжении гидрографических работ в Северном Ледовитом океане. Она признала вполне осуществимым переход судов из Белого моря в Тихий океан через арктические моря. В 1910–1913 гг. были организован ряд полярных экспедиций на специально построенных пароходах ледокольного типа "Таймыр" и "Вайгач". В 1914–1915 гг. оба судна, выйдя из Владивостока, и проведя зиму в дрейфе, обогнули мыс Челюскина и достигли Архангельска. Тем самым они впервые совершили плавание по Северному морскому пути за две навигации.

Но, несмотря на постоянные просьбы предпринимателей восточных регионов, правительство долгое время не предпринимало никаких шагов для организации в арктических водах коммерческих плаваний. Некоторый сдвиг наметился лишь накануне первой мировой войны, когда на Севере были построены первые радиостанции и на морском пути в Сибирь установлены навигационные знаки. В апреле 1914 г. Министерство торговли и промышленности направило в Государственную думу законопроект об организации паромных сообщений между портами Европейского Севера и устьями рек Оби и Енисея. Однако в связи с началом войны он был рассмотрен в финансовой комиссии Думы только в феврале 1916 г. Из–за нехватки судов и отсутствия необходимых кредитов решение вопроса пришлось отложить на неопределенное время. В правительственных кругах интересовались главным образом возможностью проводки по Северному морскому пути боевых кораблей. Но в итоге Морское министерство из–за недостаточной изученности и освоенности маршрута так и не решилось на эту меру [17. С. 399–401, 594–624, 662, 678].



Караван судов на трассе Северного морского пути.

\* \* \*

Затягивание с реализацией правительственных проектов объяснялось хронической нехваткой средств и чрезвычайными обстоятельствами – экономическим кризисом 1900–1903 гг., русско-японской войной 1904–1905 гг., революционными событиями 1905–1907 гг., первой мировой войной. Однако необходимо учитывать и другую причину. Правительство не было в достаточной степени заинтересовано в усилении экономической самостоятельности отдельных регионов. Бюрократическая элита стремилась поставить под свой контроль развитие внешнеэкономических связей пери-

ферийных губерний с мировым рынком и воспрепятствовать возможным центробежным тенденциям, которые могли угрожать целостности империи. В "верхах" в первую очередь поддерживали предпринимателей Европейской России, которые не рисковали вкладывать средства в экономику Севера, Урала и Сибири, а предпочитали получать огромные доходы за счет посредничества между ними и западным рынком. Тем не менее, меры, предпринятые правительством на рубеже веков, на многие десятилетия вперед определили основные направления освоения северных территорий уже в советский период российской истории.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Беляков А.А. Внутренние водные пути России в правительственной политике конца XIX – начала XX века // Отечественная история. 1995. № 2. – С. 154–165.
2. Богданов В.В. Мурман и порт Александровск // Землеведение. 1900. № 1. – С. 13–58.
3. Вехов Н.В. Мурманская железная дорога // Архив наследия – 2002. – М., 2004. – С. 146–180.
4. Гаврилов Д.В. Урал, Российский Север, Сибирь и Дальний Восток в "Зауральском плане" С.Ю. Витте // Гаврилов Д.В. Горнозаводский Урал: XVII–XX вв.: избранные труды. – Екатеринбург: УрО РАН, 2005. – С. 498–508.
5. Голубев А.А. История строительства Мурманской железной дороги (1894–1917). – СПб.: ПГУПС, 2011. – 204 с.
6. Журнал заседаний Особого междудеомственного совещания по выработке плана железнодорожного строительства на предстоящее пятилетие 1917–1922 гг. – [Пг., 1916]. – 89 с.; 147 с.
7. Из архива С.Ю. Витте: Воспоминания: в 2 т. – СПб.: Дмитрий Буланин, 2003. Т. 1. Кн. 1. – 523 с.
8. Из архива С.Ю. Витте: Воспоминания: в 2 т. – СПб.: Дмитрий Буланин, 2003. Т. 1. Кн. 2. – 649 с.
9. История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917. – СПб; М.: Петерб. гос. ун-т путей сообщ., 1994. – 335 с.
10. История Карелии с древнейших времен до наших дней. – Петрозаводск: Периодика, 2001. – 943 с.
11. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: в 4 т. – СПб.: Канцелярия Комитета министров, 1902. Т. 3. – 329 с.
12. Кораблев Н.А., Макуров В.Г. Промышленное освоение Европейского Севера России в конце XIX – начале XX века // Вопросы истории Европейского Севера: сборник научных статей. – Петрозаводск: ПГУ, 1999. – С. 5–15.
13. Крылов Н.А. Экономическое значение Беломорского канала. –Петрозаводск: Изд. Олонецкого губернского земства, 1889. – 261 с.
14. Либава или Мурман? Из архива графа С.Ю. Витте // Прошлое и настоящее: сборник. Вып. 1. – Л.: тип. Акад. художеств, 1924. – С. 25–39.
15. Министерство финансов: 1802–1902: в 2 ч. – СПб.: Экспедиция заготовления государственных бумаг, 1902. Ч. 2. – 717 с.
16. Мурманская железная дорога: краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием ее района. – Пг.: Упр. по постройке ж.-д. линий Петрозаводск – Сороцкая бухта и Мурманской, 1916. – 168 с.
17. Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. – Л.: Морской транспорт, 1962. – 767 с.
18. Риппас Б.А. На Кольском полуострове: отчет о поездке летом 1894 г. для осмотра местности по линии предполагаемой С.–Петербург–Муромской железной дороги. – Пг.: тип. Министерства путей сообщения (т-ва И.Н. Кушнерев и К°), 1915. – 84 с.
19. Северная морская экспедиция Министерства путей сообщения на реку Енисей в 1905 году. – СПб.: Упр. внутр. вод. путей и шос. дорог, 1906. – 94 с.
20. Сиденснер А.К. Описание Мурманского побережья. – СПб.: Гл. гидрогр. упр. Мор. м-ва, 1909. – 272 с.
21. Тимонов В.Е. Общие сведения об обстоятельствах возникновения Междудеомственной комиссии для составления плана работ по улучшению и развитию водяных сообщений Империи и краткий обзор ее деятельности (1909–1912): Журналы заседаний Междудеомственной комиссии. – Пг.: тип. Министерства путей сообщения (т-ва И.Н. Кушнерев и К°), 1915. – 701 с.
22. Тимонов В.Е. О плане водного строительства в России по данным 1917 года. – Пг.: НКПС, 1920. – 21 с.
23. Товарищество Архангельско–Мурманского срочного пароходства. – СПб., 1914.
24. Трофимов П.М. Очерки экономического развития Европейского Севера России. – М.: Соцэкгиз, 1961. – 264 с.
25. Харитонов С.Ф., Звягин Ю.К. Мурманская–Кировская–Октябрьская. – Петрозаводск: Карелия, 1996. – 157 с.
26. Энгельгардт А.П. Русский Север: Путевые записки. – СПб.: Издание А.С. Суворина, 1897. – 258 с.