

ционеро́в. Проект концессии рассматривался на заседании СНК РСФСР 4 февраля 1919 года под председательством В. И. Ленина. Один из пунктов постановления гласил: «Данную концессию признать желательной и осуществлять ее практически (необходимой) необходимым». Однако постановление не было осуществлено.

ГОРОДУ Котласу по проекту дороги отводилась существенная роль. «Во-первых, он должен стать крупным железнодорожным узлом, так как от него проектировалось сделать два крупных ответвления. Первое — на Устог, Кострому и далее на Москву. Второе — на Вельск, Званку и Петроград. В связи с этим художник считал нецелесообразным пе-

рестройку железной дороги от Котласа до Архангельска по правую сторону Северной Двины. «В самом деле, для того, чтобы вести от Котласа такую дорогу, необходимо будет перекинуть мост через р. Вычегду... необходима будет постройка моста и через р. Пинегу в ее низовья, что повлечет за собой излишние расходы, не избавит нас в будущем от постройки моста через реку Малую Северную Двину, так как рано или поздно мы должны будем соединить Мурман с Котласом».

Если возникнет необходимость строить будущую Обь-Мурманскую дорогу по этапам, то первым должен быть участок от Котласа до Плесецкой. «Если бы даже, все пути, ведущие к Мурману, были признаны в данный момент несвоевременными, то

и в таком случае надо отдать безусловное предпочтение пути из Котласа на Архангельск через ст. Плесецкую, — считает Борисов, — так как это дает экономии при постройке пути и в будущем этот участок будет обслуживать Великий Сибирский путь к Мурману...».

Художник полагал, что значительная часть грузов, идущих из Сибири по Обь-Мурманской дороге, а также грузы с Ватки будут перевалиться на речной транспорт и отправляться в Архангельск. В связи с этим место для речного порта в Котласе считалось крайне неудачным и предлагал перенести речной порт на левый берег Северной Двины в Шипицыно. Этому обоснованию посвящено в брошюре много места. Доводы следующие: «Котлас, как конечный пункт выбран крайне неудачно... справа низкий песчаный берег р. Вычегды, слева — мелководная Малая Северная Двина. Вследствие этого в Котласе получился земельный голод...». Уже тогда существовал проект переноса порта выше Котласа в Кузинский затон, но он был отвергнут из-за малой глубины реки Малой Северной Двины.

Этих недостатков, по мнению художника, лишено Шипицыно. Здесь могут грузить с баржи ранней весной и переждать ледоход в Шипицынском затоне, в летний период сюда будут подходить баржи грузоподъемностью в три-четыре раза больше, чем к Котласу. «В Ускорье, в 5 верстах от Шипицына, великолепный высокий берег материка с глубокой водой». Но для этого надо построить железнодорожный мост выше Котласа и продолжить до Шипицына железную дорогу. Этот железнодорожный мост вписался бы в будущую Обь-Мурманскую магистраль.

ПИ жизни художника проект Обь-Мурманской железной дороги не был осуществлен, хотя он был включен в план ГОЛПРО. В план первой пятилетки участок дороги Котлас—Плесецкая был включен как первоочередное строительство. Но к этому времени наметился прорыв в освоении Северного морского пути. Посчитали, что через него решим все транспортные связи с Сибирью.

Заканчивая брошюру, художник писал: «Мы непростительно опоздали с постройкой железной дороги от Петрограда на Мурман и начали строить ее только после того, как грянул гром, Сдается мне, что железную дорогу Обь—Котлас—Сорока мы начнем строить только после второго громового удара».

Эти слова оказались вещими. Очень скоро почувствовали ущербность упования на один только Северный морской путь. В годы войны была построена Печорская железная дорога до Воркуты, затем продолжили ее до Салехарда на Оби. С 1947 по 1953 годы шло строительство дороги от Оби до Игарки на Енисее. В 1953 году все строительство бросили, а ведь в это же время здесь открыли богатейшие залежи нефти и газа. Теперь ученые подсчитывают, какой ущерб стране принесло упование только на Северный морской путь...

В годы же войны построена ветка, соединяющая Обозерскую с Кемью, появилась железнодорожный путь и до Устога. Сама жизнь заставила осуществить идеи, в борьбе за которые столько энергии отдал известный художник, наш земляк.

С. ТУПИЦЫН.

Краевед.

с. Краенборск.

РОДИЛСЯ А. А. Борисов 14 ноября 1866 года в деревне Глубокий Ручей Александровской волости Сольвычегодского уезда, по современному административному делению — Красноборский район.

Биография и художественное наследие его изучены не плохо, достаточно назвать хотя бы книгу Н. П. Борисова «Художник вечных льдов». Однако в творческом наследии его есть вторая сторона — увлечение экономическими вопросами. Среди них немало тем, которых не коснулись исследователи, обозначив лишь общие контуры. Такое положение несправедливо по отношению к памяти художника, ибо вопросам преобразования Севера отдала бы фактически вся вторая половина его жизни, сип и энергии затрачено ничуть не меньше, чем на полярные экспедиции. И нет вины в том художника, что идём преобразования экономики Севера при его жизни нашли малое практическое претворение. Одним из главных моментов был проект постройки Обь-Мурманской железной

и Оби, но практически борьбы за идею речного пути больше не вел. Зато все силы сосредоточил на проекте Обь-Мурманской железной дороги.

КРАТКО суть проекта такова. Трасса будущей дороги должна начинаться в сред-

нем течении Оби, перевалить через Уральские горы, выйти к Усть-Сысольску (Сыктывкару), ПОДОЙТИ К Котласу. От него повернуть на Шенкурск, у станции Плесецкой выйти к железной дороге Москва—Архангельск и отсюда взять направление к станции Сорока (Кемь), где произойдет соединение со строящейся дорогой Петрозаводск—Мурманск.

Художник не просто опубликовал проект. Сразу же началось практическое претворение его в жизнь: подготовлена проектная стоимость дороги, сделано экономическое обоснование. Для разработки отдельных участков начались изыскания, для чего были наняты инженеры, пройден визир будущей трассы от Котласа до Шенкурска.

У проекта сразу же обнаружилась масса противников, прежде всего в лице архангельских купцов и банкиров, которые увидели в проекте угрозу будущим доходам: ведь дорога замыкалась не на Архангельск, а на Мурманск. «Давили» не только капиталами, сразу же были вытасены на щит другие проекты железных дорог Севера.

Так, был проект Беломорской дороги, которая должна бы пройти от Архангельска до Оби примерно в том же направлении, как идет современная дорога от Архангельска на Карпогоры, существовал проект дороги от Двины.

Казалось, что противники задушат борисовский проект, художник начал его по частям продавать. Помощь пришла неожиданно — в лице норвежского банкира Ганневена, который загорелся идеей постройки грандиозной железной дороги в Сибирь в северном направлении. В

1916 году в России он создал концессию на постройку будущей дороги. Концессионеры рассмотрели ряд проектов. Проект Борисова был признан лучшим, и автор приглашен в число кон-

дороги, а в связи с ним небезынтересно познакомиться, какая роль отводилась Котласу.

В конце XIX — начале XX веков оживился интерес русской общественности к проблемам транспортного и торгово-промышленного освоения Сибири. Достаточно сказать, что активное участие в дискуссиях принимали академик Д. И. Менделеев, адмирал С. О. Макаров. В декабре 1906 года в Иркутске состоялось совещание о путях сообщения в Сибири, было представлено более ста проектов дорожного строительства. 10 из них касались строительства железнодорожных линий, 12 — разработки водных сообщений, в том числе грандиозный замысел — соединить балтийское море с Тихим океаном через систему рек и каналов.

С конца прошлого века на российский рынок стал поступать сибирский хлеб. С целью вывоза его за границу была построена железнодорожная ветка Вятка—Котлас. Проблема вывоза сибирских грузов обострилась после переселения в Сибирь по форме Столыпина 15 млн. крестьянских хозяйств. Единственная железная дорога в Сибирь явно не справлялась с этой задачей. Все были едины а вопросе, что без развития новых, транспортных магистралей Сибирь и Россия не могут успешно развиваться. А какой магистрали отдать предпочтение? Мнения были резко полярны.

Одни ратовали за освоение Северного морского пути, другие — за железнодорожное строительство, третьи — за соединение Печоры и Оби каналом. Александр Александрович Борисов выразил свое отношение ко всем трем идеям. По отношению к Северному морскому пути — резко отрицательное. Он не верил в возможность регулярного судоходства по Ледовитому океану, отдавал ему вспомогательную роль. В

1910 году опубликовал брошюру «Великий речной путь из Сибири в Европу и, в которой изложил план соединения каналом рек Печоры