

ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА ЕВРОПЕЙСКОМ СЕВЕРЕ РОССИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – начале XX в. (к историографии вопроса)

Елькин А.Ю.

Проблема проектов транспортного освоения Европейского Севера России во второй половине XIX – начале XX вв. не нашла полноты отражения в научной литературе. По данной теме нет монографического исследования. Тем не менее, в ряде работ содержится материал, посвященный отдельным вопросам. Исследования сформулировали подход к проблемам организации властной структуры и политики в вопросах транспорта.

В дореволюционный период научных исследований по истории транспортного проектирования крайне мало. Можно предположить, что это объясняется, прежде всего, эффектом близости времени, когда ученые не обнаруживали необходимости анализа современных социально-экономических процессов или встречались с какими-либо затруднениями на пути к исследованию.

К 100-летию юбилею (1798-1898) Ведомства Путей Сообщения вышла книга, где дан обзор основным тенденциям транспортного развития России в XIX в. В ней подтвержден ряд успехов ведомства в организационной, проектировочной и строительной деятельности. Они увязываются с заслугами видных путейских деятелей и пионеров транспортного дела. Книга была первым полноценным историческим исследованием по истории путей сообщения России.[\[1\]](#)

В работе доктора финансового права, профессора Харьковского университета П.П. Мигулина, дан экономический анализ особенностей и тенденций развития российских железных дорог, а также условий, которые на рубеже XIX–XX вв. были созданы правительством в вопросах транспортного строительства. Рассмотрена на макроэкономическом уровне конъюнктура развития промышленности и транспорта, с точки зрения оценки периода деятельности на посту министра финансов С.Ю. Витте и его политики в вопросах займов. Он пришел к выводу, что правительство вынуждено было согласиться с фактическим разделением железных дорог на сферы влияния больших компаний.[\[2\]](#)

Важные теоретические вопросы железнодорожного транспорта, подходы правительства к формированию тарифов на различных линиях и принципы кредитования железнодорожного строительства рассмотрены в работе К.Я. Загорского, где в заключении автор делает важный теоретико-практический вывод о способности железной дороги приводить в упадок традиционно сложившиеся торговые связи. Сделан вывод об актуальном значении данных проектов для Коми края.[\[3\]](#)

В работе видного коми общественного деятеля Дмитрия Яковлевича Попова также приведен субъективный анализ проектов Обь — Беломорской и Обь — Котласской железных дорог. Это обусловлено тем, что Попов являлся заинтересованным лицом в осуществлении этих проектов. Вместе с тем содержится много ценной информации о состоянии путей сообщения начала XX века – существовавшей сети грунтовых дорог, грузопотоке на них и т.д. [\[4\]](#)

Книга о сооружении Мурманской железной дороги появилась не как научное исследование, но в ней поэтапно рассмотрен процесс создания линии, его достоинства и просчеты. Поэтому работа представляет интерес с точки зрения приведенного фактического материала. Авторство ее неизвестно.[\[5\]](#)

В дореволюционный период не отмечено ни одного специального исследования по данной теме. Отсутствует в историографии в принципе постановка проблемы создания транспортной сети Европейского Севера России как научного вопроса.

В дальнейшем, в советский и постсоветский периоды, проблема проектирования транспортных соединений на Европейском Севере привлекла к себе больше внимания в научной литературе. Среди работ можно выделить отдельные группы, где в той или иной степени освещаются интересующие нас вопросы.

Прежде всего, это – обобщающие труды по истории отдельных стран, России, её регионов, а также литература о развитии отдельных городов. Железнодорожный транспорт в этих работах рассматривается в контексте развития хозяйства региона. Авторы привлекали общий материал по истории развития железных дорог и транспорта. Эти работы носят фрагментарный характер, но предоставляют дополнительные сведения, как, например, Синельников С.А., Эвальд В. и др.[\[6\]](#)

Следующую группу составляют специальные исследования по транспортной проблеме. Здесь можно выделить ряд подразделов. Критерием такого деления служит объем и характер сведений о развитии железнодорожной системы на Европейском Севере в рассматриваемый период.

В советской историографии она представлена в виде брошюр и статей, опубликованных в различных сборниках. Авторами являются ученые-экономисты или инженеры путей сообщения. Для нашего исследования эти труды были важны приведенными сведениями о проектировании железных дорог на Европейском Севере, к тому же их авторы часто оказывались непосредственными свидетелями разработки и обсуждения проектов железнодорожных линий. В них раскрываются проблемы трассировки линий, изыскательских затрат, организации строительства, концепций развития транспортной сети. В исследованиях подняты вопросы улучшения транспортной сети, ближайшие перспективы развития железнодорожного строительства. Для этой группы литературы характерна разработка узких вопросов транспортной проблемы, выделяемых по отраслевому принципу или связанных с вопросами колонизации края, как, например, в работах А.А. Жилинского, Ю. Иорданского, А.Н. Кипарисова, В.А. Новоченко, Н.Я. Овчинникова, В. Сахарова, С.В. Славина и др.[\[7\]](#)

В связи с разработкой общетеоретических подходов к изучению процессов модернизации на Севере России появились такие монографии как «Опыт российских модернизаций. XVIII – XX вв.». В ней коллективом авторов сделаны четкие выводы, что «российская модернизация имела особенности и форсированный характер», и в результате названа «догоняющей».[\[8\]](#) Впрочем, подобная характеристика давалась российской модернизации еще советскими историками-экономистами, такими как П.И. Лященко и П.М. Трофимов и др.[\[9\]](#)

В 2001 г. появилась оригинальная работа, написанная коллективом екатерин-бургских авторов, «История транспорта России IX-XX вв.» В ней затронуты различные аспекты развития транспортной отрасли страны как таковой. В отношении развития путей сообщения на Европейском Севере рассматриваются лишь вопросы проектирования, строительства и эксплуатации «Великого Сибирского пути» и сопутствовавшего ему продолжения Транссиба на территории Европейского Севера России.[\[10\]](#)

Нельзя обойти стороной двухтомное издание «История железнодорожного транспорта России», подготовленное коллективом петербургских авторов. В центре внимания оказались вопросы строительства и эксплуатации таких значимых для Севера транспортных объектов, как Вологодско-Архангельская, Мурманская, Пермь-Котласская железные дороги, продолжение Транссиба (Пермь – Вологда – Санкт-Петербург). Тем не менее, вопросы проектирования и изысканий, сравнительного анализа различных вариантов трасс не раскрыты в полной мере.[\[11\]](#)

Важны для историографии работы специального характера. Это монографии, справочники и энциклопедии по истории развития транспорта в целом по стране, и на Севере. [\[12\]](#) Эти исследования объединяет мысль, что в развитии производительных сил региона и страны важная роль принадлежит транспортному освоению территории через посредство проведения необходимых коммуникаций. А решение крупных народно-

хозяйственных проблем на Севере ввиду географических особенностей напрямую зависит от развития транспорта. Работа финского исследователя Алпо Юнтунена наряду с фактическими данными имеет рассмотрение административного значения развития железных дорог на Европейском Севере России. Правда, политизированного характера, поскольку автор изучает проблему развития транспорта региона через призму «власть и железные дороги» и ведет речь о них, прежде всего, как о «фундаменте российского и советского империализма на Севере».[13] Книга американского историка Ричарда Хэйвуда посвящена начальному этапу развития железнодорожного строительства в России и исследует общие проекты создания сети русских железных дорог, целью которых была реализация «объединяющей» централизованной имперской политики.[14]

Коми ученые также уделили особое внимание проблемам транспорта. Среди работ – диссертация М.П. Дмитрикова «Создание единой транспортной системы Коми АССР (1938-1960 гг.)» (1986г.)[15], основной материал которой повествует о советском периоде развития транспорта на Севере. Основное внимание автор уделил вопросам советской кадровой политики на транспорте.

Позднее, к концу 1980-х появилось коллективное исследование «Развитие торговли и путей сообщения Коми края в конце XVIII – начале XX вв.»[16], по материалам которого вышла книга М.А. Мацука, В.В. Шаньгиной «Торговля и пути сообщения в Коми крае в XIX в.»[17]

Важной вехой стало появление обобщающей работы об истории и перспективах экономического освоения Европейского Севера, вышедшей под ред. академика В.Н. Лаженцева.[18]

Эти работы посвящены эксплуатации различных видов транспорта, поэтому история проектирования железных дорог рассматривается поверхностно, мало внимания уделено перспективам железнодорожного строительства. Труды привлекались как источник дополнительных сведений о периодах развития транспортной системы Коми края.

Третью подгруппу составляют специальные исторические исследования, посвященные истории сооружения конкретной железной дороги, либо транспортной отрасли. Пожалуй, первенство постановки проблемы истории транспорта в России в историографии принадлежит В.С. Виргинскому с его работой «Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века».[19] Наряду с другими исследователями он пытался раскрыть последовательность развития планов железнодорожной сети – от проектирования к воплощению.[20]

В работах А.М. Соловьевой сделан ряд важных выводов, например, о глубине влияния железнодорожных монополий на хозяйственное развитие регионов, уровне сращивания банковского и промышленного капитала. Важной стороной её исследований было установление причин выкупа частных железных дорог правительством во второй половине XIX в., их фактического огосударствления, что проистекало, по ее мнению, из необходимости пересмотра политики «расточительства» в вопросах транспортного строительства. Также отражаются вопросы создания и утверждения законодательной базы российских железных дорог. Некоторым преувеличением можно считать мнение А.М. Соловьёвой о довольно-таки самостоятельной и влиятельной политике «железнодорожных воротил».[21]

Таким образом, в научной литературе исследователями наиболее детально была изучена история развития путей сообщения и проектирования на Европейском Севере послереволюционного периода. Крупных обобщающих работ по дореволюционному периоду все-таки создано не было. Раскрываются в основном вопросы, связанные с уровнем развития экономики, с потребностями в улучшении путей сообщения и самим процессом сооружения железных дорог. Они рассматривались лишь в связи с тем, что этап проектирования был частью строительства. Проблема развития инженерной мысли и процесс составления проектов до сих пор остается не раскрытой как научная тема.

[1] Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства Путей Сообщения за сто лет его существования (1798-1898 гг.) /М-во Путей Сообщ. Канцелярия; Под руководством Ермолова; При участии: Тимирязева, Хижнякова, Таненбаума, Зарина; Сост. Борковским. СПб.: Тип. Министерства Путей Сообщения: Высочайше утв. Товарищество И.Н. Кушнерев и Ко. 1898. 218 с.

[2] Мигулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893-1902). Харьков, 1903. 313с.

[3] Загорский К.Я.. Железнодорожная политика и тарифы. Петроград, 1915.; Загорский К.Я. Наша железнодорожная тарифная политика. СПб., 1910; Загорский К.Я. Частное железнодорожное строительство и гарантия железнодорожных акций. СПб., 1912.

[4] Попов Д.Я. К вопросу железнодорожного строительства на Севере. Усть-Сысольск: Типография З.Д. Следникова, 1916.

[5] Мурманская железная дорога. Петроград, 1916.

[6] Административно-территориальное деление Архангельской губернии и области в XVIII-XX вв. Справочник. Архангельск, 1997. 413 с.; История Карелии с древнейших времен до наших дней. Петрозаводск, 2001; История Коми АССР с древнейших времен до наших дней. Сыктывкар, 1978. 560 с.; История Сибири. Т. 3. Л., 1968; Ненецкий автономный округ. Энциклопедический словарь. М. 2001. 304 с.; Расила В. История Финляндии. Петрозаводск, 1996; Синельников С.А. Северный край. Архангельск, 1936; Уральская историческая энциклопедия. Екатеринбург, 1998. 624 с.; Ушлик Н. Воркута. Сыктывкар, 1964; Эвальд В. Забытая река. Печорский край. М.-Л., 1928.

[7] Ерофейчев И.П. Дорожное строительство и колонизация // Материалы по вопросу о колонизации и внутреннему расселению Северо-Восточной области. Архангельск, 1925; Железнодорожное строительство на Севере с точки зрения лесной промышленности. Усть-Сысольск, 1917; Жилинский А.А. Крайний Север Европейской России. Петроград, 1919; Иорданский Ю. Колонизация Севера. Петроград, 1920; Кипарисов А.Н. Железнодорожные пути // Северо-Восточная область. Материалы по районированию. Архангельск, 1924; Новоченко В.А. Итоги железнодорожных изысканий в Северном районе // «Север», Вологда, 1924, № 1(5), 58 с.; Новоченко В.А. Пути сообщения Севера и проблемы их развития. Великий Устюг, Б. Г.; Овчинников Н.Я. Очередные задачи на Севере Европейской России. Петроград, 1922; Сахаров В. Железнодорожное строительство на Севере // Сборник материалов по колонизационным обследованиям Севера. Петроград. 1919; Славин С.В. К истории железнодорожного строительства на севере в дореволюционной России // Летопись Севера. №11. М., 1957; Теремов В.Н. Строительство Вологодско-Архангельской линии. Кадников, 2000, и др.

[8] Опыт российских модернизаций. XVIII – XX вв. М.: Наука, 2000. 246 с.

[9] Ляшенко П.И., История народного хозяйства СССР, 3 изд., т. 1-3, М.,ОГИЗ, 1952-56; Трофимов П.М. Очерки экономического развития европейского Севера России М., 1961; Ленин В.И. Развитие капитализма в России. Процесс образования внутреннего рынка для крупной промышленности // Ленин В.И. Полное собрание сочинений. Том 3. М., 1963. С.1-609.

[10] Крючков М.Т., Дмитриева Т.В., Шестакова О.В. История транспорта России IX-XX вв. Екатеринбург: УрГУПС, 2001. 178с.

[11] История железнодорожного транспорта России. Т. I. 1836-1917 гг. СПб., 1994. 335с. История железнодорожного транспорта России и Советского союза. Т. II. 1917-1945 гг. СПб., 1997. 404с.

[12] Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. М., 1995; История железнодорожного транспорта России. Т. I. 1836-1917 гг. СПб., 1994; История железнодорожного транспорта России и Советского союза. Т. II. 1917-1945 гг. СПб., 1997.;

Куратова Э.С. Артерии Республики. Сыктывкар, 1983; Славин С. В. Промышленное и транспортное освоение Севера. М., 1961; Транспорт страны Советов. М., 1987.

[13] Juntunen Alpo. Valta ja rautatiet. Luoteis-Venäjän rautateden rakentamista keskeisesti ohjanneet tekijät 1890-luvulta 2. maailmansotaan. Helsinki, 1997; Юнтунен А. Участие финнов в строительстве Сибирской железной дороги. Петрозаводск: Изд-во ПГУ, 1992.

[14] Richard Movbray Haywood. Russia enters the Railway age, 1842-1855. Columbia NY Press. 1998. 323 p.

[15] НА КНЦ УрО РАН. Ф.5. Оп.2. д.363.

[16] НА КНЦ УрО РАН. Ф.5 Оп. 2. д. 262, 263.

[17] Мацук М.А., Шаньгина В.В. Торговля и пути сообщения в Коми крае в XIX веке. Сыктывкар: Изд-во СГУ, 1996. 214 с.

[18] Север как объект комплексных региональных исследований. Отв. Ред. В.Н. Лаженцев. Научный совет РАН по вопросам регионального развития, Коми научный центр УрО РАН. Сыктывкар, 2005. 512 с.

[19] Виргинский В.С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века. М.: Просвещение, 1949.

[20] Ворончихин А.Ф. Из истории строительства Пермь — Котласской железной дороги // Очерки истории Удмуртии XIX века. Сборник статей. Ижевск: Удмурт. ин-т истории, яз. и лит. 1996. С.261-286; Гудкова О.В. Строительство Северной железной дороги и ее роль в развитии северного региона (1858 – 1917 гг.). Вологда, 2002; Китанина Т.М. Программа экономического освоения Севера и тарифная политика С.Ю. Витте (К оценке Челябинского тарифа) // Проблемы крестьянского землевладения и внутренней политики России. Дооктябрьский период. Труды. АН СССР. Институт истории СССР. Вып. 13. Ленинградское отделение. Л., 1972. С. 191-210.; Мацук М.А., Шаньгина В.В. Торговля и пути сообщения в Коми крае в XIX веке. Сыктывкар: Изд-во СГУ, 1996. 214 с.; Таскаев М.В. Комиссар в рясе. (Д.Я. Попов) // Родники пармы. Вып. 4. Сыктывкар, 1996; Таскаев М.В. Проекты железнодорожного строительства в Коми крае (До революции) // Актуальные проблемы краеведения Республики Коми. Сыктывкар, 1997. С. 127-128; Таскаев М.В. Экономическая деятельность Д.Я. Попова // Научные экспедиции и обследования Коми края. Сыктывкар, 1993. Ч. 1. С.49; Урюпин Н.Д. Первый проект железной дороги в Коми крае// Родники Пармы. Сыктывкар, 2000. Вып. 5. С. 69-71; Фруменкова Т.Г. Путешествия из Петербурга в Архангельск в XIX в. и строительство Северной железной дороги// Музей истории Санкт-Петербурга. Труды. Вып. 3.1998. С. 33-42 и др.

[21] Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975. 280с.; Соловьева А.М. Промышленная революция в России в XIX веке. М.,1990.