

### «ВЕЛИКИЙ СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ» В ПРОЕКТАХ И МЕЧТАХ ХУДОЖНИКА АЛЕКСАНДРА БОРИСОВА

Via est vita («дорога - это жизнь») - говорили древние римляне. И по сию пору их слова не утратили актуальности. А в периоды модернизации общества и тревожные военные годы значение транспортных коммуникаций возрастало во много раз. Еще со времен князя Владимира Святого «дороги прямоезжие» были одной из главных забот правителей Руси. Первый общерусский Судебник 1497 г., составленный при Иване III Васильевиче, содержал «Указ о езде». Кстати, самая дорогая поездка при Иване III обходилась в «8 рублев московскаа», и это был путь на Север «до Двины до Колмогор». В Московии XV-XVII вв. в направлении «юг-север» преобладали водно-волоковые пути, но с расширением территории России на восток наибольшую важность приобретали дороги по суше. Особенно их значение усилилось с освоением Сибири. В 1595 г. последним царем из династии Рюриковичей, Федором Ивановичем, был издан указ, повелевавший «охочим людям» разведать прямой и удобный путь в Сибирь. Раде-нием таких людей была проложена «государева дорога» до Тобольска. Дорога «встречь солнцу» сразу приобрела печальное назначение: с XVII в. в Сибирь отправляли по этапу ссыльных и каторжников. И строили Сибирский кандалный тракт силами местного крестьянства и ссыльнокаторжных, наиболее интенсивно - с 1735 г., когда в период абсолютизма усилилась карательная функция самодержавного государства. Традиция применения принудительного труда на строительстве дорог сохранилась на несколько столетий.

Ситуацию с развитием коммуникаций кардинально изменило появление железнодорожного транспорта. Подобный вид передвижения был особенно важен для России с её большой территорией, и прежде всего важен путь с запада на восток страны. В середине XIX в., в эпоху великих реформ, начавшийся промышленный переворот потребовал усиление транспортных коммуникаций с отдаленными регионами, имеющими промышленный потенциал и запасы полезных ископаемых. С середины 1860-х гг. газеты трубили: «Нужна нам Сибирская железная дорога». В 1891-1916 гг. была проложена Транссибирская магистраль, соединившая центр России с Дальним Востоком. Но Транссиб не решал задачи освоения севера Сибири, не давал выхода в порты Северного морского пути. А насущная потребность прокладки широтной железнодорожной магистрали вдоль побережья Ледовитого океана была очевидна.

Однако строить железные дороги в экстремальных климатических и геологических условиях было крайне сложно. Описывая Европейский Север, исследователь Н.П.Загоскин отмечал: «перед трудностями приполяр-

ных путешествий бледнеют черноморские подвиги киевских руссов с их переходами через днепровские пороги и степные междуречные волоки»<sup>1</sup>. Поэтому, несмотря на наличие в конце XIX - начале XX вв. большого количества проектов северных железных дорог, решать вопросы строительства коммуникаций к берегам Ледовитого океана пришлось в экстренном порядке только к началу Первой мировой войны. Дорога к Баренцеву морю была построена ценой невероятных усилий в максимально короткий срок - за 1,5 года. До того Европейский Север России был соединен с центром страны только одной (узкоколейной!) железной дорогой Архангельск - Вологда, что фактически приводило к обрыву всех экономических контактов в зимний период. Необходима была новая транспортная артерия. Это отмечали и дореволюционные<sup>2</sup>, и современные исследователи<sup>3</sup> проблемы промышленного освоения Севера.

Еще до начала строительства железнодорожного пути на Мурмане северный художник Александр Алексеевич Борисов предложил более масштабный проект: проложить путь, связывающий три мировых океана. Это был проект строительства Обь-Мурманской железной дороги. Александр Борисов хорошо знал север России. Крестьянский сын, в пятнадцать лет он пришёл из Красноборска в Соловецкий монастырь и нес послушание, обучаясь рисованию и иконописи. На работы самородка-иконописца обратили внимание паломники, прибывшие на Соловки: президент Академии художеств Великий князь Владимир Александрович и известный собиратель живописи генерал А.А.Боголюбов. Юноше была выделена стипендия «как государственному крестьянину», и спустя несколько лет он уже студент Академии художеств, ученик И.И.Шишкина и А.И.Куинджи. В эти же годы Борисов сопровождал министра финансов С.Ю.Витте на пароходе «Ломоносов» в поездке на Северу, а затем сам встал во главе полярных экспедиций на Новую Землю. Кроме рисования, путешественник вел метеорологические наблюдения, собирал геологические, ботанические и зоологические коллекции. По возвращении с Севера Борисов побывал со своими работами в России и за рубежом.

Вернувшись в Россию, А.А.Борисов поселился на родине, близ Красноборска. Александр Алексеевич в это время пишет ряд проектов: «Великий Северо-Восточный путь. Великий речной путь из Сибири в Европу» (1910), «Обь-Мурманская железная дорога» (1915). Особенного внимания заслуживает последняя работа, где автор исследует экономическую жизнь Севера, подробно анализирует и аргументирует необходимость строительства Северного железнодорожного пути и соединения северных и сибирских рек каналами<sup>4</sup>.

Исследователь северных морей, которого трудно упрекнуть в нелюбви к океанским просторам, Борисов настаивает на целесообразности развития транспортных коммуникаций по суше. Для этого он приводит аргументы о неэффективности морских перевозок и трудности прохождения судов по

Белому и Карскому морям. «Достаточно взглянуть на карту Белого моря, и вы увидите довольно большой бассейн самого моря и сравнительно узкий пролив в него, так называемое горло Белого моря. Во время прилива весь бассейн Белого моря, менее, чем в шесть часов должен наполниться водой из океана и также менее, чем в шесть часов приливная вода во время отлива должна вылиться обратно в океан. Вследствие этого, течение в горле Белого моря является очень сильным, и коммерческие суда, проводимые каким-нибудь ледоколом по горлу Белого моря, забитому льдом, легко могут быть выдавлены в общей каше льда на ... мели, равно как и на самые берега пролива. В таком положении гибель этих судов неизбежна»<sup>5</sup>, - писал Александр Алексеевич. Кстати, на скопление льда в горле Белого моря, как один из главных факторов невозможности эффективного судоходства, и указывали те, кто ратовал за прокладку сухопутных дорог и разрабатывал проект железнодорожного строительства на Мурмане<sup>6</sup>. При этом автора проекта - «певца льдов» и исследователя Арктики — заботила и судьба морского судоходства. «Эта система железнодорожного пути принесет в то же время громадную пользу и предполагаемому морскому пароходству к устьям рек Оби и Енисея»<sup>7</sup>, - не без оснований полагал художник.

Главная задача для народного хозяйства в тот период заключалась в вывозе хлебных запасов из Сибири, и Борисов справедливо считал, что «постройка даже нескольких железных дорог к портам Белого моря не решит задачи в полном объеме, так как в этом море навигация продолжается не круглый год, а лишь 6-7 месяцев»<sup>8</sup>. По его мнению, следует делать ставку на незамерзающий берег Мурмана. Строительство железной дороги на Мурмане было предпринято в период Первой мировой войны и стало «стройкой века», о чем с ликованием писали газеты всего мира<sup>9</sup>. Таким образом, часть проекта Борисова была воплощена в жизнь. Но ученый разрабатывал проект и ранее, и в годы Первой мировой, причем предлагал использовать уже имеющиеся и строящиеся магистрали. «Мы также говорили и о том, что дороги Вологодско-Архангельская, или точнее, Московско-Ярославско-Архангельская и Пермь-Котласская должны слиться в с. Сорочке и идти на Мурман», - пишет Борисов, и мечтает о том, что «со слиянием этих дорог и проводкой их до Мурмана мы будем иметь таким образом непрерывные железнодорожные линии с одной стороны к волжскому бассейну, а с другой к Владивостоку»<sup>10</sup>.

Автор продумал маршрут Великого северного пути, как называл он свое «детище», до мелочей, и с тем расчетом, чтобы принести пользу и родным землям. «Пермь-Котласская дорога должна перекинуться через р. Малую Северную Двину (с постройкой моста через нее), направиться, коснувшись городов Красноборска и Шенкурска, с таким расчетом, чтобы пересечь Вологодско-Архангельскую линию в районе ст. Плесецкой, и соединиться с Петроград-Мурманской железной дорогой в с. Сорочке»<sup>11</sup>.

Борисов возражал против постройки Котлас-Архангельской железной дороги по правому берегу Северной Двины и находил такие аргументы: «Чтобы вести от Котласа такую дорогу, необходимо будет перекинуть мост через р. Вычегду. Кроме того, при проведении железной дороги по правому берегу р. Северной Двины необходима будет постройка моста и через р. Пинегу в её низовьях, что повлечет за собою излишние расходы. А р. Вычегда в три раза многоводнее и шире р. Малой Северной Двины в Котласе, и следовательно сооружение моста через Вычегду будет стоить гораздо дороже и послужит только одной Котлас-Архангельской железной дороге и этим самым не избавит нас в будущем от постройки моста через р. Малую Сев. Двину»<sup>12</sup>.

Автор много раз упоминает в проекте о родных местах: Котласе, Красноборске, Шипицино, Черевково. Особенное внимание он уделяет экономическому и стратегическому потенциалу железнодорожной станции города Котлас и прилегающих к нему территорий. В своем проекте он так видел будущие магистрали: «железнодорожный путь Обь - Котлас в своем протяжении переходит Урал, перерезает реку Печору в том месте, где эта река вполне судоходна, коснется в двух пунктах р. Вычегды, а именно в Усть-Коломе и Усть-Сыольске, пройдет мимо гор. Сольвычегодска и наконец подходит к реке Большой Северной Двине. Отсюда он делится на две линии: одна идет, как сказано выше, на Мурман, а другая на Петроград по прямому направлению чрез города Вельск и Вытегру или же через города Великий Устюг, Тотьму, ст. Сухона и гор. Вологду»<sup>13</sup>. Если бы проект был воплощен в жизнь в то время, судьба многих провинциальных городов, которые должны были быть связаны железной дорогой, сложилась бы иначе.

Прокладывать путь необходимо было через горы, лесные массивы, тундры и болота, и не просто положить полотно железной дороги, но и создать инфраструктуру магистрали: построить станции, разъезды, мосты и другие сооружения. Автор проекта мечтал о том, как будут сотрудничать между собой жители территорий, которые свяжет эта транспортная артерия, как они будут обмениваться опытом ведения сельского хозяйства и животноводства. Прокладка дороги, по его мнению, помогла бы избежать «острой нужды для широких масс народа в пахотной и сенокосной земле». «А для того, чтобы этот фонд земли для народа начал увеличиваться, ныне же необходима железная дорога»<sup>14</sup>, - настаивал А.А.Борисов. С проектом строительства дороги художник несколько раз выступал в прессе накануне Первой войны; обращался к руководителям соответствующих ведомств. Проект получил одобрение профессионалов, но вопросы финансирования работ решены не были.

С началом мировой войны потребность в строительстве северной «широтной» магистрали возросла. В 1915-1916 гг. А.А.Борисов вновь обращается к планам строительства Обь-Мурманской железной дороги, и разраба-

тывает еще более подробный проект. «С возникновением настоящей войны наши моря Балтийское и Черное оказались для нас закрытыми и провоз по ним товаров как за границу, так и обратно совершенно прекратился»<sup>15</sup>, - сетует художник. Автор программы намеревался в кратчайшие сроки проложить рельсовый путь вдаль от обжитых районов и баз снабжения, в условиях войны и сурового климата. Кроме того, в период войны остро стоял кадровый вопрос. Об этом художник-предприниматель не задумывался, но он предложил решение главного вопроса - финансирование проекта.

Обычно дореволюционные крупные железнодорожные проекты финансировались из частных средств и имели финансовую поддержку на правительственном уровне, так как по закону 5 декабря 1912 г. часть денежных расходов на дорожное строительство предоставлялась казной. Интерес к проекту Борисова проявил владелец крупной норвежской банковской фирмы Эдвард Ганневик, преследовавший цель получения крупных лесных концессий в районе проведения линии дороги. С инициативой получения концессии на строительство Обь-Мурманской железной дороги Ганневик, Борисов и юрист Воблый выступали и перед Временным правительством, и перед советским. Совнарком под председательством В.И.Ленина выразил позитивное отношение к идее. 6 февраля 1919 г. в «Известиях ВЦИК» было опубликовано официальное сообщение «О Великом Северном пути». Оно состояло из двух разделов: постановления Совнаркома от 4 февраля того же года по вопросу о концессии на строительство Великого Северного пути - железнодорожной магистрали Обь - Котлас - Сорока - Званка, и справки «К истории вопроса». Проект постановления был подписан рукой В.И.Ленина, следовательно, этому решению Советское правительство придавало большое политическое и экономическое значение.

Борисов не только пропагандировал проект Обь-Мурманской «железки», но и привлек лучших художников и архитекторов к проектированию железнодорожных станций. Сам он мечтал о новых городах, красивых вокзалах, портах и элеваторах, а главное - о новых людях, которые будут счастливо жить и трудиться на территориях, освоенных с помощью новой дорожной артерии.

По ряду причин договор на концессию не был заключен, но это была первая попытка заключения концессионного договора. С широким обоснованием концессионной политики В.И.Ленин выступил в 1920 г., вопрос о концессиях обсуждался на X съезде РКП(б), который даже принял решение по этому вопросу. Тогда В.И.Ленин ясно дал понять, что концессии как одно из средств привлечения в Россию технической помощи более передовых держав являлись одной из форм мирного сосуществования с капиталистическими странами «на разумных условиях». Но все же концессия на строительство Великого Северного пути не была дана. Причина отказа

от концессии - «отсутствие гарантий кредитоспособности Эдварда Ганневика». По другой версии, норвежца обвинили в денежных спекуляциях.

Тем не менее, потребность в освоении лесных ресурсов, а также открытие минеральных богатств в северо-восточной части Европейского Севера обусловили сооружение ряда новых железных дорог в тех районах, о которых писал А.А.Борисов, а отдельные участки этих магистралей совпадали с проектировавшейся трассой Великого Северного пути. Так, в 1920-30-х гг. и в годы Великой Отечественной войны был создан железнодорожный выход от Котласа до Мурманска, а также на Ленинград через Коношу и Вологду. Открытие Печорского угольного бассейна и освоение Воркутинского месторождения, а также изучение и освоение месторождений нефти и газа в районе Ухты обусловили строительство Печорской железной дороги от Котласа на Ухту и Воркуту протяжением 1200 км. Дорога была введена в строй в 1942 г., когда печорские угли стали основной топливной базой для Северо-Западного экономического района. В послевоенный период, в конце 1940-х гг., построена железнодорожная ветка Чум - Лабытнанги, прорезавшая Северный Урал и вышедшая к низовьям Оби.

Выполнение работ на самых сложных участках контролировал лично И.В.Сталин. Трудно сказать, какие мотивы были для него более важными: хозяйственно-экономические или стратегические. Работы, главными исполнителями которых были заключенные (в большинстве «политические»), шли в труднейших геологических и климатических условиях. И, тем не менее, транспортная артерия была введена в строй и функционирует. Таким образом, проект Великого Северного пути был почти полностью воплощен в жизнь.

Художник, ученый и предприниматель А.А.Борисов, более двадцати лет жизни отдавший проекту строительства Великого Северного пути, так и не увидел воплощение своего замысла. Он ушел из жизни в 1934 г. Произведения «певца вечных льдов» А.А.Борисова, автора проекта и книги «Обь-Мурманская железная дорога», хранятся в ведущих музеях России, они достаточно хорошо исследованы. Изучение научного наследия и проектной деятельности художника могли бы помочь ввести в научный оборот новые источники для написания биографии Александра Борисова - человека мечты и дела.

<sup>1</sup> Дороги поморья. Архангельск, 2003. С.25.

<sup>2</sup> Шидловский А.Ф. О путях на Севере к открытому морю // Правительственный вестник. Пг., 1915; Борисов А.А. Обь-Мурманская железная дорога. Пг., 1915; К открытию временного движения от Петрозаводска до Сороцкой бухты. Пг., 1916; Платонов С.Ф. Начало русских поселений на Мурмане // Производительные силы района Мурманской железной дороги. Петрозаводск, 1923 С. 1-11.

<sup>3</sup> Голубев А.А. Мурманская железная дорога. История строительства (1894-1917 гг.). СПб., 2011.

<sup>4</sup> Борисов А.А. Обь-Мурманская железная дорога. Пг., 1915.

<sup>5</sup> Там же. С.3.

<sup>6</sup> Пресс МЛ. История сооружения Мурманской железной дороги // Производительные силы района Мурманской железной дороги. Пг., 1923. С. 19.

<sup>7</sup> Борисов А. А. Обь-Мурманская железная дорога. Пг., 1915. С.23.

<sup>8</sup> Там же. С.7.

<sup>9</sup> Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурмане с описанием её района Пг., 1916. С.131 -137.

<sup>10</sup> Борисов А. А. Обь-Мурманская железная дорога. Пг., 1915. С.17-18.

<sup>11</sup> Там же. С.9.

<sup>12</sup> Там же. С. 10.

<sup>13</sup> Там же. С.9.

<sup>14</sup> Там же. С.23-24.

<sup>15</sup> Там же. С.1.