

## II. ПРОБЛЕМЫ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ОСВОЕНИЯ И ЭКОЛОГИИ В АРКТИКЕ

*Воронцов Н.С.*

### **Проект Северо-Сибирской железной дороги инженера Н.Д. Аверина (1945 г.): к вопросу о транспортном освоении Севера в середине XX в.**

Статья посвящена проекту железнодорожного освоения арктических территорий СССР, предложенному в 1945 г. инженером-строителем института «Гипрооргстрой» Н.Д. Авериним. Данный проект предполагал постройку широтной магистрали, дополняющей Северный морской путь, поэтапное соединение сетью железных дорог ключевых портов Арктики с транспортной системой Европейской части СССР, Сибири и Дальнего Востока. Работа, выполненная Н.Д. Авериним в инициативном порядке, не была опубликована и долгое время оставалась вне поля зрения исследователей. Представленный в Государственном архиве Хабаровского края экземпляр докладной записки по вопросу постройки Северо-Сибирской железной дороги, а также картографическое приложение позволили изучить проект в контексте актуальных для того времени задач освоения Севера, сопоставить идеи Н.Д. Аверина с иными инициативными и государственными планами развития транспортной сети Заполярья середины XX в.

*Ключевые слова: Северо-Сибирская железнодорожная магистраль, Арктика, Дальний Восток, транспортная инфраструктура, магистральные пути сообщения.*

Задача транспортного освоения труднодоступных, но богатых ресурсами арктических территорий остаётся важнейшим элементом стратегии развития Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока России. Более ста лет назад, в «век пара», крупнейшие порты России на берегах Ледовитого и Тихого океанов – Владивосток и Архангельск – были соединены железнодорожными линиями с центром России. Вскоре появились проекты создания сети железных дорог, призванных содействовать ускоренному

освоению периферийных территорий. В начале XX в. некоторые из них получили известность, широко обсуждались современниками [6, с. 93], а спустя годы были исследованы в исторической ретроспективе [4, с. 43]. Пожалуй, наиболее амбициозным проектом имперского времени является план французского инженера де Лобеля и синдиката Аляско-Сибирской железной дороги по строительству межконтинентальной магистрали, призванной соединить Америку и Евразию непрерывной железнодорожной линией Нью-Йорк – Париж [8, с. 122]. Наиболее протяжённые участки этой магистрали должны были пройти по российской территории: от Берингова пролива до слияния с Транссибом в районе Канска [2, с. 112].

Значительный резонанс вызвали публикации художника и исследователя Русского Севера А.А. Борисова, выступившего с инициативой строительства железнодорожной магистрали Мурманск – Котлас – Обь [7, с. 393]. В дореволюционной России его проект был встречен настороженно, причём замечания исходили не только от ведомственной бюрократии, но и от общественных деятелей, связанных с железнодорожным транспортом. Примером такой критики может служить неоднозначная оценка проекта А.А. Борисова на совещании представителей военно-промышленных комитетов в 1916 г [11, с. 90]. Примечательно, что в том же году выпустил свой футуристический очерк «Экспресс. Сибирская фантазия» писатель-революционер А.К. Гастев, представивший читателям образ железной дороги будущего, проходящей сквозь просторы Сибири, Якутии и Чукотки, где автору виделись новые города Энергия и Беринг [12, с. 139-140].

В начале советской эпохи планы железнодорожного освоения Севера продолжали вызывать интерес у людей самых разных взглядов и профессий. В 1920-е гг. А.А. Борисов вновь обратился к идее северной магистрали и на этот раз представил проект Великого Северного железнодорожного пути, соединяющего европейский Север, Урал и Сибирь. Соавтором А.А. Борисова выступил известный юрист, профессор В.М. Воблый [4, с. 44]. Несмотря на то, что представленный проект был раскритикован сторонниками развития

Северного морского пути [1, с. 12], он закрепил в умах будущих поколений образ арктической магистрали, объединяющей бассейны Оби, Енисея, Лены и выходящей к Тихому океану [13, с. 70-75].

В годы Великой Отечественной войны планы железнодорожного освоения Севера частично воплотились в ходе постройки Северо-Печорской железной дороги Котлас – Воркута. Однако интерес к северным магистралям на этом не угас. Как и прежде, он был присущ даже людям, напрямую не связанным с железнодорожным делом. Так, в Государственном архиве Хабаровского края среди документов плановой комиссии крайисполкома представлен один малоизвестный проект, не нашедший отражения в исследовательской литературе. В октябре 1945 г. свой замысел Северо-Сибирской железной дороги\* представил инженер, руководитель лаборатории института «Гипрооргстрой»† Николай Дмитриевич Аверин [10, л. 1], Ранее Н.Д. Аверин занимался преимущественно вопросами организации земляных и строительных работ, технологиями восстановления зданий. Судя по всему, представленный им проект был выполнен в инициативном порядке. Хабаровский крайисполком оказался среди адресатов не случайно – в 1945 г. край включал обширные северные пространства: Камчатскую область, Корякский и Чукотский национальные округа, а также районы под управлением треста «Дальстрой» – территорию будущей Магаданской области.

Материалы, направленные Н.Д. Авериним, состояли из докладной записки на пятнадцати страницах с приложением карты СССР в границах 1941 г. с обозначенными на ней направлениями железных дорог: широтной магистрали и меридианных линий к арктическим и тихоокеанским портам. Новая магистраль должна была дополнить Северный морской путь. «Совершенно очевидно, – утверждал инженер, – что параллельно морскому

---

\* С планами строительства Северо-Сибирской магистрали («Севсиба») начала XXI вв. по маршруту Нижневартовск – Белый Яр – Лесосибирск – Усть-Илимск [9, с. 54] проект Н.Д. Аверина, за исключением названия, совпадений практически не имеет.

† Государственный институт проектирования организации строительства. Впоследствии – Центральный научно-исследовательский и проектно-экспериментальный институт организации, механизации и технической помощи строительству, ныне – ЗАО «ЦНИИОМТП».

необходимо построить железнодорожный путь, идущий с запада на восток между Полярным кругом и Северным океаном от Печоры до Берингова пролива» [10, л. 2об]. Дорога могла не только соединить морские порты и обеспечить круглогодичное транспортное сообщение в условиях ограниченной навигации в северных широтах, но и связать Ледовитый океан с южными районами Урала и Сибири.

Ключевым элементом новой транспортной системы должна была стать магистральная широтная линия от Печорского бассейна к Чукотскому полуострову. По замыслу Н.Д. Аверина железнодорожный путь начинался у станции Кожва Северо-Печорской дороги, преодолевал Обь у деревни Кушеват, последовательно пересекал сибирские реки: Енисей у Игарки, Лену у Джарджана, Колыму у Нижнеколымска, а затем выходил к Берингову морю. Конечным пунктом магистрали на советской территории автор предлагал избрать Уэлен либо бухту Провидения. С широтной магистралью соединялись порты Северного морского пути: Мезень, Индига, Хабарово, Новый Порт, Игарка, Диксон, Нордвик и Тикси [10, л. 3]. Общая программа строительства северных путей протяжённостью почти в 24700 км была разбита на четыре очереди по 6000 км каждая [10, л. 12].

К первой очереди, помимо основной части магистрали от Печоры до Лены, автор проекта отнёс меридианную ветвь Тикси – Якутск – Комсомольск-на-Амуре. Поворот на юг соединял магистраль с Владивостоком и Советской Гаванью и создавал вторую непрерывную дорогу из европейской части СССР к Тихому океану. Н.Д. Аверин ожидал, что новая железная дорога в перспективе сможет разгрузить Транссиб: «Так как новый путь с запада на восток пройдёт по более северным широтам, то он будет короче существующего направления, и можно ожидать, что транзит ориентировочно сократится на 1000 км» [10, л. 3об].

Вторая очередь строительства предполагала достройку широтного хода от реки Омолой через Индигирку и Колыму к Берингову проливу (линия Омолой – Нижнеколымск – Уэлен). Ко второй очереди также относилась ветка

к Магадану через Колымский бассейн и линия Якутск – Томмот, пересекающая золотоносный район Алдана. Одновременно следовало построить участки Ухта – Индига, Воркута – Хабарово, Игарка – Норильск и ветку к порту Нордвик [10, л. 11об].

В третью очередь Н.Д. Аверин включил меридианные линии: Новосибирск – Кушеват – Воркута, Воркута – Новый Порт (на Обской губе), Амбарчик (устье Колымы) – Тиличики (залив Корфа в Беринговом море), Томмот – Сквородино и Норильск – Диксон, а также ветку к Николаевску-на-Амуре.

К четвёртой очереди были отнесены меридианные дороги Котлас – Мезень, Соликамск – Ухта, Томск – Игарка, Тильчики – Петропавловск-Камчатский и участок Кожва – Самодед. Примечательно, что проектируемая с 1930-х гг. Байкало-Амурская магистраль, в проекте названная Северобайкальской, по мнению Н.Д. Аверина, не имела первостепенного значения. В этой связи инженер отнёс её лишь к четвёртой, финальной, очереди строительства [10, л. 12].

Инициативы Н.Д. Аверина не ограничились идеей постройки железных дорог на советской территории. Как и его предшественники, он обратил взор на американский берег: «Трудно сейчас говорить об установлении непрерывной железнодорожной связи между СССР и Америкой, но дальнейшее развитие техники тоннелестроения, а также наличие островов в Беринговом проливе могут создать такое положение, что к концу постройки железных дорог с нашей и американской стороны может встать вопрос о постройке тоннеля под дном Берингова пролива» [10, л. 8об].

Свои соображения Н.Д. Аверин дополнил кратким экономическим обоснованием проекта. Он перечислил возможные преимущества: доступ к месторождениям Сибири и Дальнего Востока, перспективы развития металлургической, лесной и рыбной промышленности. Помимо экономических преимуществ от реализации проекта он также подчеркнул его оборонное значение: «Развитие северо-западной промышленности цветных

металлов повысит обороноспособность страны. В зоне этого пути располагаются залежи угля. Связь с Уралом обеспечит район чёрным металлом. Обеспечение деревом очевидно. При таких благоприятных условиях в районе этого пути могут возникнуть оборонные заводы, защищённые от воздействия неприятельской авиации дальностью расстояния от границ с юга, запада и востока» [10, л. 7об]. Автор проекта не обошел стороной возможность создания новых военно-морских баз на Севере Тихого океана и в Арктике [10, л. 8].

На строительство каждой очереди дороги Н.Д. Аверин отводил 4 года. Для полного выполнения плана, по его оценке, требовалось 16 лет или три пятилетки [10, л. 12]. Прогноз был основан на сроках строительства Мурманской железной дороги и восточных участков Транссиба: «Постройка Северной железнодорожной магистрали не представляет больших трудностей, чем были на указанных примерах. Поэтому мы полагаем, что указанная дорога вполне осуществима. Срок строительства назначен 4 года, имея в виду пример строительства отдельных районов Амурской дороги, которые заканчивались обычно в трёхлетний срок. Дороги, выполняемые в более или менее нормальных условиях хотя бы и в безлюдной местности, не строились более чем в 3 года. В данном случае мы берём срок 4 года и считаем его вполне реальным» [10, л. 12об].

О том, кто должен строить будущую дорогу, Н.Д. Аверин в докладной записке не сообщал. Неизвестно, рассчитывал ли он на вольнонаёмный труд, либо полагался на подневольный труд заключённых, широко применявшийся впоследствии ГУЛЖДС МВД СССР на постройке дорог Чум – Салехард – Игарка (Строительства 501 и 503, известные как Трансполярная магистраль) и Апатиты – Кейва – Поной (Строительство 509 или Кольская железная дорога) [3, с. 68].

Экземпляр докладной записки, полученный руководством Хабаровского края, не содержит комментариев, за исключением краткой записи председателя крайисполкома о необходимости ознакомить с документом

заместителей и ответственных работников [10, л. 1]. На данный момент также не обнаружено документальных подтверждений обращения руководства СССР к проекту Н.Д. Аверина при разработке послевоенных планов железных дорог на Севере. Организованные в 1944-1952 гг. изыскания на Полярном Урале (Воркута – Енисей), в Восточной Сибири (Ермаково – Якутск) и на Дальнем Востоке (Усть-Кут – Хандыга – Зырянка, Сеймчан – Певек) [5, с. 61] лишь частично совпали с маршрутом, предложенным Н.Д. Авериным.

Вместе с тем, данный проект может служить наглядным примером широкого кругозора советского инженера и не ослабевшей в годы Великой Отечественной войны тяги к исследованиям Арктики. В этом плане идеи Н.Д. Аверина достойны упоминания наравне с более ранними проектами де Лобеля, А.А. Борисова и В.М. Воблого. Не подлежит сомнению его осведомлённость о планах предшественников, однако предложенный им маршрут, цели, задачи, очередность строительства и экономическое обоснование свидетельствуют об оригинальном подходе к решению проблемы освоения периферийных территорий. Несмотря на то, что изложенные в докладной записке предложения Н.Д. Аверина отличались от правительственного подхода к железнодорожному строительству на Севере СССР в 1947-53 гг., они могут служить примером исключительной прозорливости инженера, во многом предугадавшего замысел советского руководства.

#### **Список источников и литературы:**

1. Боякова С.И. Дискуссия о подходах к развитию транспортной системы северных территорий СССР в 1920-е гг // Природные ресурсы Арктики и Субарктики. 2014. № 3. С. 9-13.
2. Вивдыч М.А. Иностранные проекты железнодорожной экспансии российского Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX вв // Социум и власть. 2011. №. 4. С. 110-114.
3. Воробьева Е.Е. Трансформация лагерной системы МВД СССР в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР «Об изменении

строительной программы 1953 года» // Исторический журнал: научные исследования. 2021. № 1. С. 65-81.

4. Голубев А.А. Проект Трансполярной магистрали: история и современность // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2020. Т. 42. № 2. С. 42–50.

5. Гриценко В.В, Калинин В.А. История «мёртвой дороги». Екатеринбург: Баско, 2012. 239 с.

6. Зайцев Д.И. Железнодорожное строительство на Севере России с точки зрения интересов лесной промышленности. Усть-Сысольск: Типография «З.Д. Следников и Ко». 1917. 94 с.

7. Максимов Ю.И., Кривичев А.И. Решение социально-экономических проблем Крайнего Севера – научный вектор в творчестве художника А.А. Борисова. // Жизнь Земли: Междисциплинарный научно-практический журнал. 2018. Т. 40. № 4. С. 390-402.

8. Рэйнбоу Д. Американское проникновение? Проект соединения российской и американской сети железных дорог в начале XX в // Вестник Омского университета. 2011 № 3. С. 122-130.

9. Ткаченко В.Я. Северо-Сибирская магистраль: оценка значимости и эффективности строительства // Экономика железных дорог. 2014. № 2. С. 53-59.

10. Труд Н.Д. Аверина «Северо-Сибирская железнодорожная магистраль» // ГАХК. Ф. Р-353. Оп. 4. Д. 62.

11. Труды происходивших 20, 21 и 22 октября 1916 г. заседаний совещания представителей центрального и областных военно-промышленных комитетов для обсуждения плана железнодорожного строительства на ближайшее пятилетие. Часть 1. Петроград: Типография П.П. Гершунина. 1916. 321 с.

12. Царев В.И. Прогнозы и практика градостроительных преобразований Сибири в начале XX века // Теория и история архитектуры. 2020. № 2. С. 124-144.

13. Филин П.А., Емелина М.А., Савинов М.А. Арктика за гранью фантастики: будущее Севера глазами советских инженеров, изобретателей и писателей. М.: Паулсен. 2021. 248 с.