



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 94:001.8:656(470.1/2) «1945/1949»

DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-3-13>

Послевоенные проекты академика В. Н. Образцова по развитию транспорта на Европейском Севере СССР



Лариса РОЩЕВСКАЯ



Михаил РОЩЕВСКИЙ

*Лариса Павловна Рощевская¹,
Михаил Павлович Рощевский²*

¹ Федеральный исследовательский центр «Коми научный центр Уральского отделения Российской академии наук», Сыктывкар, Россия,

² Институт языка, литературы и истории Федерального исследовательского центра «Коми научный центр Уральского отделения Российской академии наук», Сыктывкар, Россия.

✉ ¹ lp38rosh@gmail.com.

АННОТАЦИЯ

В 2024 году будут отмечать трёхсотлетие Российской академии наук. В связи с этим возрастает необходимость осмысления вклада советских учёных в восстановление экономики страны после Великой Отечественной войны. В 2021 году отмечается 125-летие Российского университета транспорта, в котором работал академик В. Н. Образцов. Особую важность для развития транспортной системы России представляет научное осмысление путей развития Севера страны. В силу всех этих факторов актуальной представляется цель статьи – проанализировать проекты развития транспорта на Европейском Севере СССР, выдвинутые академиком В. Н. Образцовым в послевоенный период.

Для достижения поставленной цели использованы системно-структурный и историко-сравнительный методы.

Впервые проанализирована деятельность В. Н. Образцова как аналитика и эксперта в области развития послевоенного железнодорожного транспорта. Сделаны выводы,

что обладая талантом крупного руководителя транспортных проектов, Образцов выдвигал научно-исследовательские задачи, адекватные требованиям времени по восстановлению экономики страны после войны. Одной из таких задач он считал модернизационное развитие транспорта. В проектах 1945 года Образцов заложил основы перспективного планирования железнодорожного, автомобильного, речного и авиационного транспорта на Европейском Севере СССР на несколько десятилетий вперед. Объемы предполагаемого строительства были огромными. Несмотря на то, что задуманное масштабное проектирование транспортной инфраструктуры было не вполне реально для выполнения в короткие сроки в силу ограниченных сил и ресурсов страны, оно поражает далеко идущими перспективами освоения территории Европейского Севера и Арктики. Программы академика Образцова по освоению севера, являясь большой научной ценностью, особенно актуальны в XXI веке.

Ключевые слова: транспорт, история, Российская академия наук, Академия наук СССР, База АН СССР в Коми АССР, проектирование транспортной инфраструктуры, Северо-Печорская железная дорога, академик В. Н. Образцов.

Для цитирования: Рощевская Л. П., Рощевский М. П. Послевоенные проекты академика В. Н. Образцова развития транспорта на Европейском Севере СССР // Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 3 (94). С. 124–132. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-3-13>.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

В истории отечественной и мировой науки приближается важная дата: трехсотлетие Российской академии наук в 2024 году. В связи с этим возрастает необходимость выявления и осмысления вклада советских учёных в восстановление экономики страны после Великой Отечественной войны. Научные открытия обеспечиваются многими факторами, в том числе расположением научных подразделений АН СССР по всей территории страны. Одним из таких подразделений является Федеральный исследовательский центр «Коми научный центр Уральского Отделения РАН» (ФИЦ «Коми НЦ УрО РАН»), отметивший в 2019 году 75 лет своей деятельности. История центра связана с началом Великой Отечественной войны, когда были эвакуированы академические учреждения из Архангельска и Кировска (Мурманская обл.). На их основе 30 сентября 1941 года была создана База АН СССР по изучению Севера в г. Сыктывкар Коми АССР во главе с академиком А. Е. Ферсманом. В июне 1944 года в связи с эвакуацией части сотрудников на прежние места работы базу преобразовали в Базу АН СССР в Коми АССР. Её директором в 1944–1948 году был академик Владимир Николаевич Образцов.

НОВИЗНА

Предстоящий юбилей побуждает проанализировать проектную деятельность академика Образцова как аналитика, эксперта и директора Базы АН СССР в Коми АССР в 1945 году в области развития послевоенного железнодорожного транспорта. В предлагаемой статье введены в научный оборот две публикации по докладам на научных конференциях и текст научно-просветительской лекции В. Н. Образцова.

МЕТОДОЛОГИЯ

Для раскрытия темы использованы системно-структурный и историко-сравнительный методы. Системно-структурный метод требует вычленения элементов, которые входят в систему, а также анализа характера отношений между элементами, изучение взаимодействия с внешней средой. Историко-сравнительный метод позволяет проводить сравнение в пространстве и времени. Жанр статьи определил биографический принцип как ключевой для данной работы.

Внутренняя периодизация определяется чётко обозначенной датой – окончанием Великой Отечественной войны.

ИСТОРИОГРАФИЯ

Для освоения Севера в XX веке важнейшее значение имели Северный морской путь, развитие речного транспорта и строительство железных дорог. Но до 1930-х годов советское государство не было готово к масштабному освоению Севера. Новационная концепция развития советского Севера принадлежит экономисту С. В. Славину, который акцентировал внимание на необходимости создания на Севере и в Сибири благоприятной среды для населения, в том числе на строительстве железных дорог (Славин, 1961 [1]). Пониманию вклада В. Н. Образцова в развитие железнодорожного транспорта содействуют исследования по истории индустриализации и обеспечения крупнейших стратегических операций в годы Великой Отечественной войны (Ковалев, 1981 [2]).

В региональной литературе уделяют достаточное внимание железнодорожным проектам (Калеменева, 2018 [3]; Киселенко, 2014 [4]; Куратова, 2010 [5]; Куратова, Рощевский и др., 2001 [6]), но преобладает краткая биографическая информация в справочных изданиях (Ванеев, 1999 [7, с. 349]; Силин, 2000 [8]). Некоторые авторы считали В. Н. Образцова «засекреченным учёным» (Сивкова, 2017 [9]), другие для характеристики особенностей работы В. Н. Образцова в Сыктывкаре использовали понятие «дистанционное управление» (Самарин, 2006 [10]). Тем не менее, в литературе до сих пор отсутствует характеристика послевоенных проектов В. Н. Образцова о развитии транспорта на Европейском Севере.

Источники по выбранной теме имеются в нескольких архивах. Личный архивный фонд учёного отложился в Архиве РАН (научные труды, переписка, документы, относящиеся к поездкам в Сыктывкар и пр.). В Республике Коми документы В. Н. Образцова отложились в двух архивах. В Национальном архиве Республики Коми его документы имеются в фондах Совета Министров Коми АССР и Коми обкома ВКП(б) (докладные записки, справки и отчёты о работе Базы АН СССР в Коми АССР). В Научном архиве ФИЦ «Коми НЦ УрО РАН» имеются



протоколы заседаний с участием В. Н. Образцова, машинописная копия его доклада «Ближайшие перспективы развития транспорта в СССР» на собрании партактива г. Сыктывкара (1945 год), текст которого в 1970-х годах был передан в Архив АН СССР; отчёт о работе в 1946 году.

К опубликованным источникам относится несколько сотен трудов академика, однако полный их список не установлен. Накануне избрания в члены АН СССР в 1939 году Владимир Николаевич составлял такой список, но ему не удалось восстановить точные выходные данные многих публикаций. В 1944 году в АН СССР подготовили библиографию его трудов, но в неё не вошли публикации последних лет его жизни (Владимир Николаевич Образцов, 1944 [11]). В газетах Коми АССР также были опубликованы статьи Образцова, что доказывается просьбой сотрудника Совета филиалов и баз АН СССР в сентябре 1945 года выслать «номера республиканских газет (на русском и коми языках) с его статьями» (НА Коми НЦ УрО РАН. Ф. 1. Оп. 19. Д. 40. Л. 1). Выявить их пока не удалось. Ещё одну группу источников составляют публикации в газете «За новый Север»: обзор деятельности академика как директора Базы АН СССР в Коми АССР (Шишкин, 1949 [12]) и некролог (Образцов Владимир Николаевич, 1949 [13]).

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ

В совокупности выявленные источники позволяют выяснить, какие проекты перспективного развития транспорта на Европейском Севере СССР выдвигал академик В. Н. Образцов в послевоенный период.

КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ В. Н. ОБРАЗЦОВА

Не останавливаясь подробно на биографии, выделим наиболее значимые события жизни Образцова до Сыктывкара. Владимир Николаевич (6 (18) июня 1874, Николаев – 28 ноября 1949, Москва) окончил Петербургский институт инженеров путей сообщения (1897), ещё до революции 1917 году приобрёл авторитет крупного специалиста в области проектирования и работы железнодорожных станций, участвовал в строительстве новых линий и участков Московско-Курской и Московско-Ярославской железных дорог. Позже Образцов, став доктором технических наук (1934, без защиты диссертации) и За-

служенным деятелем науки и техники РСФСР (1935), избран академиком АН СССР (1939). Стал лауреатом Сталинских премий в 1942 и в 1943 годах.

В 1935 году Владимир Николаевич возглавил Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта Народного комиссариата путей сообщения СССР, где занимался переустройством всех железнодорожных узлов и развязок в Москве. Его идея радиального размещения железных дорог по территории столицы с переходами к станциям метро вошла в первый генеральный план реконструкции столицы. По его рекомендациям переустроили Нижегородский, Саратовский, Ленинградский, Запорожский железнодорожные узлы, реконструировали транспортные развязки Кузнецкого и Донецкого угольных бассейнов. Он был членом технического совета Днепростроя и проектировал «Уралмашзавод». Образцов являлся членом Госплана СССР, с 1939 года – председателем секции по научной разработке проблем транспорта АН СССР и заместителем председателя Совета филиалов и баз АН СССР (1942–1949). Учёный награжден орденами Ленина (1935, 1944, 1949), Трудового Красного Знамени (1939), Отечественной войны 1 степени (1945), медалью «За оборону Москвы» (1945). Имел персональное звание генерал-директора движения первого ранга.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ЭВАКУАЦИИ НА УРАЛЕ

В 1942 году Владимир Образцов вместе с Президиумом академии был эвакуирован в Свердловск и вошел в академическую комиссию по мобилизации ресурсов Урала для обороны страны. Одним из направлений деятельности комиссии была разработка мероприятий, связанных с развитием и реконструкцией железнодорожного транспорта Урала (Байков, Грицке, 1942 [14]). В. Н. Образцов оперативно изучил специфику работы железных дорог Урала и выдвинул на первый план их кардинальную перестройку (Образцов, 1943 [15]), чтобы добиться упорядоченной эвакуации предприятий и людских потоков в восточные районы и дальних перевозок угля из Кузбасса на предприятия Урала.

Одним из самых напряженных транспортных узлов Урала был Тагильский промышленный район. По некоторым данным,

в начале войны в Нижний Тагил прибыло свыше десяти тысяч вагонов эвакуированного оборудования и населения, оперативно разгрузить которые оказалось невозможно. С этой гигантской железнодорожной пробкой связана и история нашей семьи, эвакуированной из Курска в с. Лая под Нижним Тагилом. Наш отец Павел Рощевский в это время служил в Курском военном госпитале № 1932, двигавшемся в эвакуацию на Урал. Состав с ранеными бойцами в Нижнем Тагиле стоял так долго, что отец, получив увольнение, добрался до с. Лая и провел с семьей несколько часов. Когда он вернулся в Тагил, эшелон всё ещё ожидал дальнейшей отправки. Он вспоминал об этом в 1944 году: «Из Курска меня судьба, а точнее военная служба, занесла далеко, сначала на Урал, где я был с Курским госпиталем. Там на Урале совершенно неожиданно я встретил свою семью, о судьбе которой я не знал несколько месяцев. Надо же случаю меня направить как раз в ту сторону, где была семья. Встреча была неожиданной и радостной» (ГАС-ПИТО, Ф. 4060, Оп. 1, Д. 2, Л. 25).

Изучение транспортного обеспечения Тагильского промышленного района очевидно показало перегрузку железной дороги. Под руководством В. Н. Образцова были рассчитаны внутриузловые и магистральные грузопотоки, определен порядок работы около 20 станций. Он предложил срочно построить небольшую рельсовую вставку до линии на Нижний Тагил, чтобы поезда от Нижнего Тагила могли без затруднений покидать перегруженный участок. За работу «О развитии народного хозяйства Урала в условиях войны» В. Н. Образцов был в 1942 году удостоен Сталинской премии первой степени.

Назначение В. Н. Образцова в Сыктывкар было вызвано не только болезнью академика А. Е. Ферсмана. Ситуацию определяла заинтересованность руководства Коми АССР в консультациях, связанных с вводом в эксплуатацию стратегической Северо-Печорской железной дороги, по которой в центр страны и Ленинград поступали уголь и нефть. Недаром Совет Министров Коми АССР в 1943 году вёл переписку с В. Н. Образцовым по научно-организационным вопросам.

21 декабря 1944 года Президиум АН СССР назначил В. Н. Образцова директором Базы АН СССР в Коми АССР. Но условия военно-

го времени складывались таким образом, что Образцов из-за громадного объема выполняемой работы в структуре АН СССР не мог находиться в Сыктывкаре постоянно.

Приезд Владимира Николаевича в Коми АССР в августе 1945 года был организован в связи с правительственным решением торжественно отметить 220-летие АН СССР (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 1, Д. 123, Л. 8). В Сыктывкаре 24 августа состоялось юбилейное заседание учёного совета, как отмечено в протоколе, «в присутствии В. Н. Образцова» (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 1, Д. 110, Л. 6, 15). Несколько сотрудников Базы АН в Коми АССР наградили почётными грамотами Президиума АН СССР «за хорошую добросовестную научную работу, аккуратное и честное выполнение различных производственных заданий» (Рощевская, Бровина, 2009 [16]). Повестка дня учёного совета включала обсуждение итогов деятельности и проблемно-тематический план работ базы на 1946 год. Из других документов Научного архива Коми НЦ УрО РАН видно, что несколько сотрудников, «пользуясь присутствием на Базе» директора, просили освободить от занимаемой должности, ссылаясь на бытовую неустроенность и отсутствие в библиотеках города научной литературы (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 19, Д. 40, Л. 8).

ПОЕЗДКА НА СЕВЕР КОМИ АССР

Региональные властные структуры использовали приезд В. Н. Образцова, чтобы ознакомить его с состоянием Северо-Печорской железной дороги в связи с предстоящей её реконструкцией (достройкой). Подробных сведений об этой поездке на север республики не сохранилось, но известно, что он посетил Воркуту, Абезь, Ухту и Княжпогост. Академик консультировал строителей по разным проблемам: укрепление насыпи, реконструкция железнодорожных мостов, устройство разъездных путей и др. «Сейчас, между прочим, идёт вопрос о том, не следует ли уложить второй путь на Воркутинской линии, – писал В. Н. Образцов, – а ведь там лежат наши самые тяжёлые рельсы 1А, а паровозы ходят самые лёгкие. Почему так? Потому что мы уложили самые тяжёлые рельсы, а не уложили настоящего балласта. Балласт там плохой, а во многих случаях вообще нет



балласта. Если мы уложим балласт, мы сможем резко поднять провозную способность нашей Печорской магистрали. Эти вопросы сейчас занимают наше внимание, и в этом направлении пойдёт в дальнейшем вся железнодорожная политика Советского Союза» (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 1, Д. 98, Л. 14). Следовательно, в поездке на север республики академик Образцов выполнял экспертные функции.

Окончание поездки В. Н. Образцова в промышленные районы севера Коми АССР совпало с обнародованием 19 августа 1945 года правительственного решения о подготовке четвёртого пятилетнего плана восстановления народного хозяйства.

Отметим, что проблемы послевоенного восстановления разрушенной войной экономики Образцов обдумывал давно. В Московском институте инженеров железнодорожного транспорта в 1944 году на первом заседании специального семинара по изучению научно-технических проблем послевоенного развития транспорта СССР академик выступил с докладом «Взаимодействие различных видов транспорта, перспективы работы и развития отдельных видов транспорта в СССР». В докладе говорилось о значительном усилении роли автотранспорта, авиатранспорта и трубопроводов.

В Коми АССР Образцов продолжал разработку проектов послевоенного развития всех видов транспорта, прежде всего железнодорожного. Он предвидел сложности и дискуссии при обсуждении планируемого пятилетнего плана: «Сейчас отдельные линии только намечаются и предполагаются правительству для внесения в пятилетний план» (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 9, Д. 53, Л. 20).

ДОКЛАД НА СОБРАНИИ ПАРТИЙНОГО АКТИВА СЫКТЫВКАРА

Некоторые свои идеи Владимир Николаевич озвучил в августе 1945 года на собрании партийного актива г. Сыктывкара, уделив главное внимание транспортному обеспечению промышленных районов Коми АССР и роли Северо-Печорской железнодорожной магистрали (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 9, Д. 53, Л. 20). Слушателями были секретари первичных партийных организаций и руководители кружков системы партийно-политического образования.

Докладчик начал выступление тезисом, что, несмотря на тотальный характер прошедшей войны, неразрывная связь фронта и тыла и построенные в годы войны железные дороги, обеспечили победу. В качестве примера Образцов упомянул линию «от Котласа до Коноши и дальше по Архангельской дороге для передачи на Мурманск»: «Если бы мы не построили этих двух линий, то фактически мы потеряли бы Мурманск. Это стратегическая дорога и тут нельзя было рассчитывать выгодно или невыгодно строить» (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 9, Д. 53, Л. 13).

Академик подробно рассказал, какие изменения произойдут на железнодорожном, водном, автомобильном и авиационном транспорте. Он считал, что в Коми АССР «авиационное сообщение будет сильно развиваться», появятся новые виды транспорта, такие как трубопроводный, что необходимо развивать механизацию строительного дела и погрузо-разгрузочных операций на транспорте (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 9, Д. 53, Л. 16).

Главная задача развития транспорта в Коми АССР, по его мнению, была обусловлена соседством с «великолепными железными рудами на Кольском полуострове» и северном Урале. Но эти районы не имеют энергии для их обработки. Чтобы республика (как промежуточное звено) обеспечивала существование двух ближайших соседей, «нужно построить новую линию» (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 9, Д. 53, Л. 17) и «возможно, что в ближайшую пятилетку станет вопрос о линии от Кожвы до Ивделя» (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 9, Д. 53, Л. 19).

Развитие транспорта Образцов связал с проблемами демографии: «...создание Печорской магистрали почти удвоило население вашего края и в дальнейшем заселять район нам, безусловно, придётся [...], в частности ваш район – Коми республику, северную Сибирь и др.» (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 9, Д. 53, Л. 14).

Доклад заканчивался оптимистическим утверждением, что многие задачи придется решать в ближайшую пятилетку, т.к. необходимо «развить промышленность всей республики, поднять её до такого уровня, чтобы она из области почти аграрной и лесной превратилась в промышленную и сельскохозяйственную страну». «Нельзя иметь столицы, которая не связана сообщением с теми промышленными предприятиями,

которыми она владеет. Вам надо иметь связь с Котласом, с Троицко-Печорском, придётся построить железную дорогу Шиес–Сыктывкар» (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 9, Д. 53, Л. 19). Упоминание железнодорожной станции Шиес в Ленском районе Архангельской области объяснялось территориальной близостью до границы с Коми АССР – всего 4 км или 7 км по железной дороге. «Мы считаем, – подвёл итог докладчик, – что первоочередной должна быть Ивдельская линия и линия Шиес–Сыктывкар» (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 9, Д. 53, Л. 20).

В сущности, научно-пропагандистское выступление перед партийной элитой города вышло за рамки жанра. Сравнивая состояние транспорта в крупнейших странах мира, докладчик показал перспективы экономического развития страны и региона в связи с возрастанием роли почти всех видов транспорта как инфраструктуры для развития производительных сил.

Изучением естественных производительных сил страны в системе Академии наук занимались исследователи, объединённые по инициативе академика В. И. Вернадского в 1915 году в Комиссию по изучению производительных сил (КЕПС), с 1930 года – Совет по изучению производительных сил АН СССР (СОПС). В. Н. Образцов участвовал в её работе почти с самого начала, что видно из некоторых его публикаций в трудах Госплана. СОПС не только организовал экспедиции, в том числе Северо-Уральскую (1924–1928), Северо-Уральскую кварцевую (1932–1934), Уральскую комплексную (1939–1945), но проводил в разных городах научные конференции по изучению производительных сил. Как правило, на них только предоставляли обширный материал по конкретной территории, но не затрагивали межобластные проблемы.

Одна из таких Всесоюзных научных конференций по изучению производительных сил состоялась в г. Молотов (так в 1940–1957 годах называли Пермь) в ноябре 1945 года. В конференции участвовали вице-президент АН СССР акад. И. П. Бардин, академики Б. Е. Веденеев, Д. Н. Прянишников, С. Г. Струмилин и В. Н. Образцов. Предметом выступления В. Н. Образцова стала возрастающая роль в экономике страны развития транспорта на территории Коми АССР. По результатам конференции изданы тексты докладов (Конференция, 1947 [17]),

постановления и резолюции (Труды, 1947–1948 [18]).

О том, что доклад В. Н. Образцова был издан отдельной книгой, свидетельствует сохранившийся в Научном архиве Коми НЦ УрО РАН конспект заведующего экономической группой Базы АН СССР в Коми АССР, выпускника Ленинградского института народного хозяйства С. Ф. Попова. Сведения о самом Попове отрывочны. До войны он работал в плановых органах на Дальнем Востоке, в Саратове и Кирове, занимаясь перспективным планированием и экономическим обоснованием строительства новых предприятий. Современники отмечали, что Попов успел значительно пополнить научную библиотеку Базы АН СССР в Коми АССР книгами по лесной промышленности и транспорту, но 23 декабря 1947 года он скончался (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 1, Д. 108, Л. 1–3).

Конспект сделан по книге, опубликованной издательством Академии наук (Образцов, 1945 [19]). Попов выделил 20 рубрик, в том числе о долгосрочных проектах, перспективах развития железнодорожного, водного, автомобильного и авиационного транспорта (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 9, Д. 68, Л. 1–19).

Поиски этой публикации не увенчались успехом, что увеличивает значение сохранившегося в Сыктывкаре конспекта одной из работ академика В. Н. Образцова. Доклад был настолько содержательным и широко-масштабным, что его как самостоятельную публикацию выпустили и в Молотове. Благодаря заведующей отделом краеведения Пермской краевой универсальной библиотеки им. А. М. Горького Я. Е. Араптановой, удалось обнаружить это издание (Образцов, 1945 [20, с. 13]), которое можно рассматривать как тезисный вариант предыдущей публикации.

Следует напомнить, что доклад состоялся в конце победоносного 1945 года, когда страна ещё находилась в руинах. Поэтому перспективы развития транспорта после войны, представленные академиком, безусловно, произвели на слушателей и читателей сильное впечатление. Для целей нашего историко-биографического исследования подчеркнем, что выступление было нацелено на развитие экономики Коми АССР.

Образцов утверждал, что народное хозяйство и транспорт Молотовской области не



могут рассматриваться изолированно от соседних областей. Решающее значение для его развития имеют народное хозяйство и транспорт Коми АССР, Свердловской, Архангельской, Вологодской и Кировской областей. Великая Отечественная война резко изменила и продвинула экономику этого региона. За годы войны осуществлено широкое развитие угольной, нефтяной, газовой промышленности в Коми АССР и построена Северо-Печорская железнодорожная магистраль, «завершившая оформление крупного энергетического центра на северо-востоке Европейской части СССР».

«Наличие больших запасов высокоценной руды, тепло- и энергоёмкого сырья на Кольском полуострове, на восточном склоне Уральского хребта, т. е. как раз по обе стороны от необходимого для обработки их энергетического центра (Печорского бассейна и воркутинских коксующихся углей) должно быть использовано. Это выдвигает вопрос о немедленной разработке и частичном строительстве уже в предстоящем пятилетии Кольско-Печорского комбината (а в дальнейшей перспективе встаёт на очередь реализация и Урало-Печорского комбината), с использованием энергетического центра Коми АССР, морских путей для экспорта и внутрисоюзных связей для Кольско-Печоро-Уральского комплекса в целом». Строительство крупнейших гидроэлектрических станций в районах Молотова, Соликамска, Печоры и Вычегды «существенно изменит энергетику области, условия водного транспорта, положение и площади затопления» (Образцов, 1945 [20, с. 4–5]).

Для расширения экономических связей с Ленинградом, Мурманском, Архангельском и развития международных отношений может быть использована намеченная «постройка порта в Индиге и железнодорожной линии Кожва–Цильма–Индига, соединяющей этот порт с ж[елезно]-д[орожной] сетью». Село Индига Ненецкого национального округа имеет удобное географическое положение на восточном берегу Баренцева моря в устье одноименной реки, находится в зоне вечной мерзлоты, но бухта почти не замерзает. В ней можно создать хорошо защищённый порт круглогодичного действия, доступный для океанских судов, т. к. морская глубина здесь довольно значительна, а портовые устройства возможно соорудать на

большой площади бухты. Кроме того, здесь не наблюдалось значительных колебаний уровня воды при речных паводках и морских приливах, что не осложняет работу порта. С конца XIX в. район привлекал внимание экономистов для создания порто-франко (от итал. *porto franco* – свободный порт) – гавани, в который ввоз и вывоз иностранных товаров допускается беспошлинно (Иогансон, Белобородов, 1928 [21]).

Идею строительства морского порта и железной дороги до Инди́ги В. Н. Образцов впервые высказал ещё на собрании партийного актива Сыктывкара: «Это будет незамерзающий порт, он будет работать значительно дольше, чем Архангельск, может быть десять месяцев, а при некоторых условиях даже и круглый год» (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 9, Д. 53, Л. 18).

Для коренного улучшения водных путей Камского, Печорского и Вычегдского бассейнов предполагаемый проект строительства трёх плотин на Каме, Печоре и Вычегде, связанный с созданием крупных водохранилищ, не затрудняет в дальнейшем постройку железнодорожной линии из Молотовской области через Кожву к Индиге.

Создание мощного энергетического центра в районе Северо-Печорской железнодорожной магистрали, по его мнению, было возможно, потому что Воркутинский бассейн расположен между «двумя недостаточными по коксу районами добычи руды (на Урале и на Кольском полуострове)». «Для связи Воркутинского угольного бассейна с районами железорудных месторождений необходимо строительство новых железных дорог»: от Кожвы на Индигу к Кольскому полуострову и от Кожвы на Ивдель и Соликамск. Большую роль в транспорте угля должно сыграть Баренцево море после постройки портов в Хабарове и Индиге». С другой стороны академик высказал предложение о строительстве «металлургического завода в районе Воркуты (например, у Кожвы) с целью уменьшения пробегов угля и создания двустороннего сообщения по углю на Урал и по руде в Кожву, что может послужить основой будущего Урало-Печорского комбината» (Образцов В. Н., Комплексное, 1945 [20, с. 5]).

Связь Молотовской области с Северо-Печорской линией и в последующем с Индигой, по мнению В. Н. Образцова, наиболее

целесообразно было проектировать по направлению от Соликамска в район к северо-востоку от Кожвы, по правому берегу Печоры, что позволило бы использовать близкие угольные площадки на западных склонах Урала и богатые, неосвоенные транспортом, массивы леса. В первую очередь, надо строить линию от Кожвы на Ивдель, с переходом Урала севернее Вишеры, поскольку это направление захватывает крупнейшие богатства минерального сырья (марганца, железных руд, бокситов, золота) и позволяет освоить лесные массивы севера Свердловской области. Независимо от этого движение сибирского леса на экспорт желательнее обеспечить линией Самарово–Кожва–Ивдель.

В. Н. Образцов подчёркивал «исключительно великую» роль создания на северо-востоке Европейской части Урало-Печорского комбината. По его словам, вопрос об Урало-Печорском комбинате находится в такой стадии, когда «настоятельно необходимо производство ряда детальных расчётов, научно-исследовательских и проектно-изыскательских работ». Необходимо «организованно заняться практической разработкой проблемы Урало-Печорского комбината в целом». Чтобы увеличить грузоподъёмность и скорость железнодорожных составов, Образцов говорил об утяжелении рельсового пути, расширении железнодорожной колеи, прокладке вторых рельсовых путей. Обращая внимание на строительство шоссе для автомобильного транспорта, он повторил, насколько актуально усовершенствование техники погрузо-разгрузочных работ.

Главная идея доклада заключалась в необходимости энергетического обеспечения транспорта. В то же время академик признавал, что плотины и водохранилища сильно затрудняют строительство железных дорог, увеличат их протяжённость и удорожат эксплуатацию.

Таким образом, после поездки в Коми АССР В. Н. Образцов обобщил необходимые усовершенствования Северо-Печорской железной дороги, сформулировал её стратегическое значение и экономические перспективы использования. Академик разработал и выдвинул комплексный план развития крупнейших железнодорожных центров Европейского севера и Урала. Выступление

в Молотове отразило эти новационные позиции Образцова.

Академик понимал, что не все его проекты будут приняты, и предвидел сложности при обсуждении планируемого пятилетнего плана: «Вы представляете, сколько тут будет споров и разговоров» (НА Коми НЦ УрО РАН, Ф. 1, Оп. 9, Д. 53, Л. 20).

В «Законе о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг.», принятом 18 марта 1946 года, главное внимание уделяли восстановлению разрушенных западных и южных районов страны. Однако в плане была поставлена ещё одна задача. Чтобы, обойдя перегруженные железнодорожные узлы Нижнего Тагила и Свердловска, соединить богатые рудой промышленные пункты Сосьву и Алапаевск была введена в эксплуатацию в 1947 г. линия Сосьва–Алапаевск. Так была завершена новая меридиональная линия, связавшая Южный Урал (Челябинск) с промышленными районами Северного Урала.

Образцов же ратовал за развитие промышленности и транспорта на территории Европейского Севера. Обладая мощным аналитическим умом, академик Образцов понимал, что его собственные проекты носят глобальный характер. Тем не менее, именно в период повсеместного обсуждения проекта четвёртого пятилетнего плана он инициировал более далёкие для выполнения проекты. Эти задачи представляют большую научную ценность как программы освоения территории Севера и Арктики, но не реализованы до сих пор.

ВЫВОДЫ

Послевоенные проекты железнодорожного строительства академика В. Н. Образцова позволяют по-новому оценить его творчество по отношению к северным (полярным) регионам. Главным районом развития экономики и транспорта европейской части СССР Образцов считал территорию Коми АССР.

Образцова можно отнести к экспертам, влиявшим на проекты и практику освоения Севера. В. Н. Образцов разработал необходимую логистику для реализации первых программ строительства железных дорог, потому что признавал наиболее удобными районы, близко расположенные к основным районам, где сосредоточены строительные



материалы, углеводородное сырьё и имеются резервы достаточной рабочей силы. Для бесперебойного транспортного обеспечения экономики он считал необходимым прокладывать рациональные маршруты, развивать железнодорожный транспорт, создавать транспортные коридоры, сводить к минимуму транспортные затраты. Очевидно, что Владимир Николаевич Образцов – крупная фигура развития логистической транспортной инфраструктуры.

Академик Образцов инициировал более далёкие для выполнения проекты, которые в силу объективных обстоятельств не реализованы до сих пор. Но его программы освоения территории Севера и Арктики представляют огромную научную ценность и особенно актуальны в условиях XXI века.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Славин С. В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. – М.: Экономиздат, 1961. – 302 с.
2. Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). – М.: Наука, 1981. – 480 с.
3. Калеменева Е. А. Смены моделей освоения Сибирского Севера в 1950-е гг. // Сибирские исторические исследования. – 2018. – № 2. – С. 181–200.
4. Киселенко А. Н. О развитии транспортной системы Европейского севера России // Региональная экономика: теория и практика. – 2014. – № 11 (338). – С. 2–11.
5. Куратова Э. С. Методология экономической оценки товарообменных процессов для целей совершенствования пространственной организации транспорта // Автореферат дис... док. экон. наук. – М.: Московский гос. университет путей сообщения (МИИТ), 2010. – 48 с.
6. Куратова Э. С., Рощевский М. П., Рощевская Л. П., Елькин А. Ю. Проектирование и строительство железных дорог в XIX–начале XX в. Проектирование и строительство железных дорог после 1917 г. // Атлас Республики Коми. – М.: ДИК, 2001. – С. 306–307, 428–429.
7. Вансеев А. Образцов Владимир Николаевич // Республика Коми: Энциклопедия. – Т. 2. – Сыктывкар: Коми кн. изд-во, 1999. – 576 с.
8. Силин В. Академик Образцов Владимир Николаевич // Связь времен / Ред.-сост. И. Л. Жеребцов, М. И. Курочкин. – Сыктывкар: Фонд «Покаяние», 2000. – 863 с.
9. Сивкова А. Н. Путь на Усть-Ухту // Дым отечества. Кн. 11. 2012 год. – Сыктывкар, ООО «Коми республиканская типография», 2017. – 640 с.
10. Самарин А. В. История Коми научного центра Уральского отделения АН СССР: становление и разви-

тие (1944–1991 гг.) / Коми научный центр Уральского отделения РАН. – Сыктывкар, 2006. – 236 с.

11. Владимир Николаевич Образцов / Вступ. статья В. В. Звонкова, В. П. Ключарева. – М.: Изд-во Всес. книж. палаты, 1944. – 32 с.

12. Шишкин Н. И. Учёный патриот. 75 лет со дня рождения В. Н. Образцова // За новый Север. – 18.06.1949.

13. Образцов Владимир Николаевич [Некролог] // За новый Север. – 30.11.1949.

14. Байков А., Грицке Э., Образцов В. Ресурсы Урала [О работах Комиссии АН СССР по изучению и мобилизации промышленности, энергетических и транспортных ресурсов] // Известия. – 14.03.1942.

15. Образцов В. Н. Транспорт Урала // Вестник Академии Наук СССР. – 1943. – № 4–5. – С. 52–57.

16. Рощевская Л. П., Бровина А. А., Самарин А. В., Чупрова Э. Г. Документальная история Коми научного центра Уральского отделения Российской академии наук: Коми филиал АН СССР в 1944–1964 гг. / Коми НЦ УрО РАН. – Сыктывкар, 2009. – 456 с.

17. Конференция Академии наук СССР по изучению производительных сил Молотовской области. 26 ноября – 4 декабря 1945 г. Постановления и резолюции. – Молотов, 1947. – 146 с.

18. Труды конференции по изучению производительных сил Молотовской области. 26 ноября – 1 декабря 1945 г. Народнохозяйственные проблемы Молотовской области. В 2 т. – М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1947–1948.

19. Образцов В. Н. Комплексное развитие транспорта Молотовской области // Доклад на конференции по изучению производительных сил Молотовской области 27 ноября 1945 г. – ОГИЗ. Молотовское обл. изд-во, 1945. – С. 4–5.

20. Образцов В. Н. Комплексное развитие транспорта Молотовской области. Тезисы доклада на конференции по изучению производительных сил Молотовской области 26 ноября – 1 декабря 1945 г. – М.-Л.: Изд-во АН СССР и Молотовского облисполкома, 1945. – 38 с.

21. Иогансон Е. Г., Белобородов В. Я. Порт Индига. Соображения о железнодорожном строительстве к порту Индиги и о грузовых потоках к нему / Предисл. Г. М. Муравьёва. – Усть-Сысольск: Изд. Облисполкома авт. обл. Коми, 1928. – 56 с.

СПИСОК АРХИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 4060. Оп. 1. Д. 2. Л. 25.

Научный архив ФИЦ «Коми Научный центр Уральского Отделения РАН» (НА Коми НЦ УрО РАН). Ф. 1. Оп. 1. Д. 98. Л. 14.

НА Коми НЦ УрО РАН. Ф. 1. Оп. 1. Д. 110. Л. 6–15.

НА Коми НЦ УрО РАН. Ф. 1. Оп. 1. Д. 123. Л. 8–19.

НА Коми НЦ УрО РАН. Ф. 1. Оп. 1. Д. 196. Л. 1.

НА Коми НЦ УрО РАН. Ф. 1. Оп. 9. Д. 53. Л. 1–20.

НА Коми НЦ УрО РАН. Ф. 1. Оп. 9. Д. 68. Л. 1–19.

НА Коми НЦ УрО РАН. Ф. 1. Оп. 19. Д. 40. Л. 8. ●

Информация об авторах:

Рощевская Лариса Павловна – доктор исторических наук, главный научный сотрудник отдела междисциплинарных гуманитарных исследований Федерального исследовательского центра «Коми научный центр Уральского отделения Российской академии наук», Сыктывкар, Россия, lp38rosh@gmail.com.

Рощевский Михаил Павлович – доктор биологических наук, академик Российской академии наук, профессор, главный научный сотрудник Института языка, литературы и истории Федерального исследовательского центра «Коми научный центр Уральского отделения Российской академии наук», Сыктывкар, Россия, roshmp@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 14.03.2021, одобрена после рецензирования 18.05.2021, принята к публикации 30.06.2021.