



Северный Сибирский торговый путь и Полярно-Уральская железная дорога. Часть 1



Пресс-архив

Воспроизводимая статья, опубликованная в журнале «Железнодорожное дело» в 1912 году, посвящена проекту строительства железнодорожной линии, связывающей речную сеть Сибири (примерно, от нынешнего Салехарда на Оби) с Арктическим побережьем в районе Варандея, где предполагалось строить морской порт.

Вне зависимости от того, что развитие транспортной инфраструктуры Заполярного Урала и Севера Европейской части России пошло в итоге другим путём, изменилась экономическая география, внешнеторговый баланс, статья интересна в историческом аспекте сложившимся уже более 110 лет назад сбалансированным и выверенным подходом к всесторонней оценке комплексных транспортных проектов и их технико-экономического обоснования.

Авторы рассматриваемого проекта учитывали при аргументации множество факторов – стратегического характера (развитие Сибирского региона, снижение транспортной нагрузки на опорную транспортную сеть Европейской части страны, минимизацию конкуренции между отечественными производителями на пути прохождения товаропотоков), внешнеторговые потоки, сезонность навигации по рекам и Северному морскому пути, технические и экономические аспекты строительства, распределение частных и государственных инвестиций, прогнозируемые оптимальные тарифы и налогообложение, сроки окупаемости с учётом выплаты дивидендов и многие другие.

Конечно, содержание учитываемых факторов и методики оценки с тех пор существенно изменились. Одним из парадоксов является то, что несмотря на новые технологии, современные инженеры уже значительно выше оценивают риски и сложности строительства в приполярной зоне, которую в начале прошлого века считали чуть ли не лёгким и удешевлённым вариантом для строительства железной дороги.

В целом же надо отдать должное авторам за комплексность их подходов с учётом времени, когда они были сделаны.

При воспроизведении публикации максимально сохранены стиль, пунктуация и лексика того времени.

Продолжение публикации в следующем номере.

Ключевые слова: транспорт, история транспорта, инфраструктурный проект, приполярный Урал, Арктическая зона.

Для цитирования: Северный Сибирский торговый путь и Полярно-Уральская железная дорога. Часть 1 // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 2 (105). С. 132–136. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-2-15>.

Благодарность: редакция выражает признательность сотрудникам библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

Текст архивной статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The text of the archival article in English is published in the second part of the issue.

ВСТУПЛЕНИЕ

Сравнительно недавно в газетах были помещены нижеследующие, не лишённые интереса, известия о Полярно-Уральской железной дороге.

Правление Северной жел. дороги, получившее концессию на проведение линии от устья р. Оби через г. Обдорск к Ледовитому океану, обратилось в сибирскую парламентскую группу с просьбой высказать своё заключение о желательности проведения такой линии. Группа, не желая взять на себя эту ответственность, постановила немедленно снестись с местным населением по этому поводу и затем уже дать своё заключение (Биржев. Вед. № 10918).

Последнее заседание сибирской парламентской группы было посвящено вопросу о предполагаемом сооружении Уральской жел. дороги. Вопрос этот имеет весьма важное экономическое значение для Сибири. Представленный правительству концессионерами Голохвастовым и Кнорре, проект сооружения этой дороги признан депутатами не отвечающим интересам сибирского населения. По мнению последних, – единственно возможным решением данного вопроса является введение в район устьев Оби и Енисея порто-франко. Постановлено обратиться с предложением к лицам и учреждениям, заинтересованным в этом вопросе, прислать материалы для детального его освещения. Также решено предложить экспедиции, организованной чайной фирмой «Губкина и Кузнецова» для изучения Северного Урала, – иметь в виду направление Полярной жел. дороги и собрать на местах по этому вопросу материалы (Слово № 698).

Поднятая гг. Голохвастовым и инженером Кнорре тема о Полярной железной дороге вызвала в «Обществе изучения Сибири» любопытные речи, доказывавшие бесполезность этой дороги:

Ни Карское море, ни Югорский пролив не считаются недоступными для плавания. Они ежегодно посещаются шхунами норвежских рыбаков. Опыт капитана Вигинса с 1887 до 1898 г. показал несостоятельность утверждения, что Югорский пролив и Карское море опасны для судоходства. В Норвегии организуется большое предприятие, рассчитанное на торговлю в устьях сибирских рек. Торговля в этом районе задерживается не опасностью пути, а высокою для судов страховою

премией, доходящею до 15 % их стоимости. Кроме того, путь этот находится в первобытном состоянии: нет ни телеграфа, ни маяков, ни пристаней. Оратору известно, что один предприниматель предлагал правительству оборудовать путь на собственные средства, если ему разрешат беспрошленный провоз миллиона пудов груза. Ему отказали. Между тем плавание по Гудзонову заливу в С.-Америке, представляющему гораздо более неудобств, чем Карское море, происходит весьма оживленно, только благодаря хорошо устроенному водному пути по всему протяжению берегов залива. Что касается доступности Медынской губы для морских судов, то, по наблюдениям капитана Варнека, путь к Медынскому заливу 9-го августа был ещё загромождён льдом. В иные годы он освобождается лишь поздно осенью. Устье р. Печоры вскрывается в конце июня, т.е. на месяц и более раньше Медынского залива. Железная дорога к устью р. Печоры работала бы дольше проектируемых, избирающих конечным пунктом Медынскую губу, часто недоступную в течение всего года. Благодаря Гольфстриму, огибающему северо-западную часть Европы, Ледовитый океан в этом месте вскрывается ранее, чем у сибирских берегов, хотя они лежат южнее. Это хорошо известно норвежским рыбакам, ежегодно появляющимся в мас у Новой Земли.

Возможность через Ледовитый океан пройти к устьям сибирских рек доказана плаваниями Норденшильда, Нансена и барона Толя. В настоящее время пытаются организовать сообщение с Америкой через Ледовитый океан, вдоль берегов Европы и Азии. Часть этого пути до Ново-Сибирских островов считается уже установленною.

Предприниматели Полярной дороги повторяют ошибки защитников линии Пермь–Котлас. По мнению последних, эта дорога должна была заменить морской путь к устьям сибирских рек, так как она, якобы, открывала дешёвый способ перевозки сибирского хлеба на европейский рынок. На деле же оказалось, что сибирский хлеб попадает на линию Пермь–Котлас через Москву, и дорога приносит казне огромный убыток.

Проектируемая Полярная дорога будет работать только три месяца в году: июль, август и сентябрь, причем эксплуатационные расходы могут быть так высоки, что окажется выгоднее совсем отказаться от дороги.



Что касается предложения инженера Кнорре построить дорогу для общего пользования, то весьма вероятно, что эта дорога, заваленная собственными грузами, фактически превратится в дорогу частного пользования (СПБ. Ведом. 1909, № 35).

Известия эти довольно сбивчивы: они указывают, например, на перевозку сибирского хлеба в Котлас из Москвы, ставят в сравнение порто-франко в устьях сибирских рек и железную дорогу, предназначенную для перевозки грузов из Сибири в Ледовитый океан в направлении к Гольфстриму, смешивают проекты гг. Голохвастова и Кнорре. Так смешения понятий замаскировывают истину. Имея в своем распоряжении материалы, доставленные нам покойным сотрудником г-на Кнорре, инженером путей сообщения П. Э. Гетте, мы постараемся разъяснить сущность этого вопроса, хотя бы ради памяти и уважения к этому столь много потрудившемуся и за Полярным кругом строителю железных дорог в России.

Далее мы перейдем к некоторым подробностям о Полярно-Уральской жел. дороге, коснемся необходимых для этой дороги порта и гавани и приведём особую записку Е. К. Кнорре, кратко освещающую весь вопрос.

Уже сто лет тому назад, в царствование Императора Александра I, выдающимся государственным деятелем, графом Румянцевым, в бытность его «министром коммерции и главным водяных коммуникаций директором», было сделано распоряжение к обследованию притоков рек Оби и Печоры, с целью устройства «удобнейшего и кратчайшего» водного пути между Сибирью и Архангельским портом¹. Необходимые для того изыскания были произведены в 1807 году инженер-подполковником Поповым, составившим два превосходных атласа топографических съемок и описания рек Соби и Усы, притоков Большой Оби и Печоры, отделяемых друг от друга Уральским хребтом¹. К осуществлению соответственного водного сообщения, однако, приступлено не было, и до 1874 г. исследования северных путей ограничиваются лишь

¹ В составленной по сему поводу памятной записке весьма характерно начало: «Внутренняя часть Сибири изобилует многими произведениями природы; но жители оной, не имея средств с выгодою доставлять их к местам, где сии произведения нужны, не радуют об их сохранении и ещё менее стараются об их умножении» (Из дел архива М-ва пут. сооб.).

морскими экспедициями в Ледовитый океан, то подкреплявшими предположения о пригодности для торгового мореплавания Карского моря, как естественного соединительного звена между реками Сибири и Мурманским морем, то охлаждавшими возлагаемые на этот путь надежды².

Затем, в 1874–76 годах, за дальнейшее исследование быта рек и проходов Северного Урала, для соединения водным же путем Печоры с Обью, берётся известный знаток Печорского края, П. И. Крузенштерн, руководимый также убеждением, что морской путь через Карское море для развития торговых сношений Сибири с Европою не пригоден. Но и проекты Крузенштерна не были приведены в исполнение, равно как предположения Сидорова и Сибирякова.

В последнее время, т.е. с осуществлением Сибирской магистрали, означенная цель продолжает преследоваться устройством прямых рельсовых сообщений между Сибирью, с одной стороны, и Архангельском, С.-Петербургом и прибалтийскими портами – с другой; но этими мерами удовлетворительных результатов достигнуть невозможно не только вследствие того, что перевозка поименованными путями больших масс сравнительно малоценных грузов обходится несоразмерно дорого, но и потому, что при, этом, как доказал опыт, решительно нельзя рассчитывать на срочность доставки товаров к местам назначения, чем утрачивается всякое значение правильных торговых операций.

К неудобствам, вызываемым провозом грузов по длинным железнодорожным линиям³, в данном случае присоединяется и другое весьма важное обстоятельство, на которое уже несколько лет тому назад обратил внимание бывший министр финансов, ст.-секр., ныне и граф С. Ю. Витте, а именно то, что прилив к нашим внутренним рынкам и балтийским портам значительного количества хлеба из-за Урала может повлиять крайне вредно на сельское хозяйство Средней России, не терпящее

² Ю. Шокальский. «Морской путь в Сибирь». СПб- 1893 г.

³ В круглых цифрах длина рельсовых путей составляет: От ст. «Обь» до Котласа 2.845 вер.

« » « » Архангельска (через Вологду).....	3690
« » « » С.-Петербурга	3900
« » « » Ревеля.....	4180
« » « » Риги.....	4140
« » « » Виндавы.....	4295
« » « » Либавы.....	4370



Транссибирская магистраль (1891 г.).

дальнейшей конкуренции и, наоборот, требующее энергического ограждения от всякого угнетающего хлебные цены влияния⁴.

При таких условиях казалось естественным искать решение задачи в направлении транзитного грузового движения из Сибири не через Восточную и Центральную Россию, но в обход Сибирского магистрального пути (через Челябинск) и ему тождественных; это же побудило обратиться снова к использованию могучих сибирских рек и Северного Ледовитого океана, за исключением перегона через Карское море, исключаяющего, за кратковременность в нем навигации⁵, установление и поддержание правильных торговых сношений между Западом и Востоком.

Предпочтительнейшей заменой означенного соединительного звена более надёжным является Полярно-Уральская ж. дорога, образующая главную составную часть Северного сибирского пути.

⁴ С другой стороны, со введением, с сказанною целью, в Челябинске перелома тарифов, хлебопашество Сибири поставлено в крайне стеснённые условия, так как то, что было признано необходимым в интересах сельского хозяйства Европейской России, достигается лишь нарушением тех же интересов Сибири. Насколько такое положение отражается пагубно на всей экономической жизни Центральной Сибири – этой богатейшей житницы в мире, всего нагляднее доказывают неоднократные в ней неурожаи, которые, в виду быстрого роста переселенчества, должны быть отнесены, главным образом, к крайней неустойчивости местных торговых конъюнктур.

⁵ П. И. Крузенштерн. «Путешествие к Северному Уралу в 1874–76 годах, для исследования водяного сообщения между притоками Печоры и Оби», СПб, 1879 г., стр. 46, и Литке «Четырёхкратное путешествие в Северный Ледовитый океан».

Не входя в подробный разбор условий, коими будет связана эксплуатация сего транзитного пути, укажем лишь на важнейшие его преимущества, согласно изложению, сообщённому покойным инж. Гетте в 1900 году.

О Полярно-Уральской железной дороге

Общий взгляд. На всем протяжении от главных торговых центров Западной Сибири: Тобольска (Тюмени), Омска, Семипалатинска, ст. «Обь», Барнаула, Томска, Красноярска и Иркутска, до европейских портов будет существовать – в виде перерыва сплошного водного пути – лишь одна, сравнительно не длинная, железнодорожная линия, между ст. «Собь», на левом берегу Оби (в 30-ти вёрстах южнее Обдорска [сейчас – Салехард]) и «Варандейской бухтой», на Самодском побережье Северного (Мурманского) моря, к юго-западу от Югорского шара⁶. Длина сего рельсового сообщения не превысит 400 верст; длина же речного пути, от центрального торгового пункта

⁶ Первоначально имелось в виду направить линию к Белковской губе, в 60-ти вер. южнее Югорского шара, по каковому направлению, начиная от Малой Оби (устья р. Лонгот-юган), и были произведены подробные изыскания; но последующими исследованиями кап. Сергеева и других лиц) выяснены несравненно большие, для сказанной цели, преимущества Варандейской бухты, несколько южнее «Медынского Заворота», составляющего западную оконечность Хайпудырской губы, вследствие чего местом устройства морского порта ныне предположено избрать означенную бухту, которая и имеет служить западною оконечностью Полярно-Уральской ж. дороги (См. карту Сев. Лед. океана Гидр. Д-та Морс. М-ва, дополненную примерами Гидр. Эксп. 1900 г. полк. Вилькицкого).



Западной Сибири – ст. «Обь» до указанной ст. «Собь», составит до 2 400 верст⁷, а морского пути – от Варнадейского порта до Лондона, Антверпена, Гамбурга и С.-Петербурга – от 6 900 до 8 500 вёрст. Таким образом провоз грузов ж. дорогом не будет превышать 4 % всего протяжения между Западною Сибирью (ст. «Обь») и означенными портами (ср.ч. 10 000 вер.), тогда как провоз сей на прочих транзитных линиях (через Архангельск и балтийские порты) составляет от 25 до 80 %.

Так как, по имеющимся данным, для эксплуатации проектируемой ж. дороги, даже в продолжение зимних месяцев, не предвидится особых затруднений, зависящих от почвенных и климатических условий края⁸, то Северный торговый путь будет пользоваться тем важным преимуществом, что по всем судоходным рекам, в район его входящим, а именно: Оби, Иртышу, Тоболу, Туре, Чулыму, Томе и Енисею с притоками вывозное сырье будет следовать *вниз по течению оных*, тогда как морское плавание вдоль Мурмана и восточного побережья, находясь под влиянием Гольфстрима и местных тёплых течений между Печорским лиманом и Хайпудырской губой⁹, может считаться вполне *беспрепятственным* с июня месяца до середины октября, т.е. в продолжение 3¹/₂ до 4 месяцев¹⁰. В свою очередь, Обь и Енисей, с их притоками, судоходны в продолжение 5 месяцев¹¹, ввиду чего значительная часть зерновых грузов последней заго-

товки могла бы попадать на ст. «Собь» до закрытия навигации и, следовательно, доставляться на заграничные рынки к началу зимы того же года.

Рассматриваемый путь, лежащий *вне всякой конкуренции* с прочими транзитными путями между Сибирью и Европою, удовлетворяет в полном объёме условия *срочности* доставки товаров в места назначения, так как будет независим от факторов, затрудняющих грузовое движение по длинным железнодорожным линиям (задержек в перевозке грузов вследствие сложности манипуляций при передаче их с одной дороги на другую, потерь времени при проходе грузов через узловые пункты скрещивающихся дорог и т.п.), а также от разных препятствий, с которыми связано судоходство по рекам и морям менее просторным и надёжным. Остается заметить, что время доставки грузов от ст. «Обь» до Лондона не превзойдёт, с перегрузками, 26 суток¹².

Приняв, наконец, во внимание, что большинство рек Западной Сибири, принадлежащих к бассейнам Оби и Енисея, общию длиною свыше 20 000 вер., оставались до сих пор почти неиспользованными, с осуществлением же нового торгового пути сразу примут активное участие в развитии торговых оборотов Сибири и, далее, что пространство, прорезаемое означенными водными путями, составляет свыше 5 млн верст, т.е. равняется площади Европейской России со включением Царства Польского, Финляндии и Кавказа, станет очевидным, какую громадную пользу Полярно-Уральская ж. дорога может оказать Западной Сибири и, следовательно, всему государству.

Далее следуют отделы: А. Район влияния и грузы его. Б. Условия её осуществления. В. Результаты расценочной ведомости.

**(«Железнодорожное Дело» 1912 год,
№ 33 С. 194–196,
№ 37–38 С. 227–230,
№ 40 С. 239–243) ●**

⁷ От Барнаула – 2 740 верст.

⁸ Полярно-Уральская ж. дорога будет пролегать в пределах между 66° и 69° северной широты. Почва – за исключением Уральского хребта – преимущественно суглинистая, промерзшая на глубину 1,50 саж. Средняя температура воздуха всего на 2–4° ниже таковой Среднего Урала (Обдорск – 6,5°; Сургут – 3,1°; Тобольск – 5,6°; Екатеринбург – 1,8° по Цел.). Атмосферные осадки сравнительно незначительны (290 мм. в год) Dr. E. Hofmann. «Der. Nordische Ural und das Kustengebirge Pae-Choi» Bd. II, 1856 г. и А. А. Дунин-Горкачевич. «Север Тобольской губернии», Ежегодник Тоб. губ. музея. Вып. VIII, 1897 г.

⁹ Н. Морозов. «Лоция Самоедского берега», СПб, 1896 г.

¹⁰ По указаниям покойного вице-адм. С. О. Макарова и А. И. Вилькицкого. Тут кстати заметить, что при помощи ледорезов означенный выше период навигации вблизи ос. Варандея может быть увеличен на 4–6 недель.

¹¹ По записям Обдорской метеорологической станции, с 1891 по 1900 г., р. Об вскрывалась у с. Обдорска, ср.ч. 2 июня и замерзала 29 октября нов. ст. (21 мая–17 окт. ст. ст.), что соответствует среднему навигационному периоду 149-и дней в году.

¹² А именно: от ст. «Обь» до ст. «Собь» – 11 суток по железной дороге (включительно с задержками на конечных станциях и в элеваторах) – от 3 до 5 суток, а морем до Лондона и прочих указанных выше пунктов – от 10 до 12 суток. При вывозе же сибирских грузов через Архангельск или другие порты Европейской России время провоза колеблется от 3 до 5 и более месяцев.