

РЕЦЕНЗИИ И БИБЛИОГРАФИЯ

Голубев А. А. «Мурманская железная дорога: история строительства. (1894–1917 гг.)». СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2011. 250 с.

Становление и развитие железнодорожного транспорта в России было общегосударственным делом. Железнодорожные линии способствовали развитию экономики как в центре, так и на окраинах обширной державы. Автор рецензируемого исследования А. А. Голубев обратился к проблеме строительства магистрали, соединившей столицу Российской империи с Мурманским побережьем Баренцева моря. В монографии убедительно и аргументированно доказана необходимость безотлагательного сооружения Мурманской железной дороги в трудное для России время Первой мировой войны. Справедливо отмечено, что реализация данного крупного проекта была обусловлена потребностями укрепления внешнеполитических и внешнеэкономических связей со странами Антанты и решения военно-стратегических задач в рамках союзнических обязательств России, а также назревшими проблемами социально-экономического развития Русского Севера.

Проведенный А. А. Голубевым историографический анализ подтверждает, что избранная автором тема до сих пор оставалась недостаточно изученной, в особенности с учетом современных тенденций в отечественной исторической науке. Обращение к теме развития железнодорожного транспорта Северо-Западного региона в начале XX в. на основе новых научных подходов является актуальным и оправданным.

Монографию отличает широкий круг использованных источников. Автор ввел в научный оборот материалы 22 фондов Российского государственного исторического архива и Национального архива Республики Карелия, активно использовал опубликованные материалы по истории Северо-Западного региона и железнодорожного транспорта России.

В исследовании рассмотрены основные этапы подготовительных работ и проектирования железнодорожной магистрали от Санкт-Петербурга к побережью Баренцева моря в период с 70-х годов XIX века до начала строительства в 1913 г. При этом А. А. Голубевым приведен сравнительный анализ выдвигавшихся проектов с учетом их целесообразности и экономической эффективности. Результаты многолетних научных и проектных изысканий широко применялись в практике строительства северной магистрали. Документальный материал подчеркивает преемственность в развитии технической мысли в области железнодорожного строительства.

В книге последовательно характеризуется ход строительства магистрали, показаны связанные с ним экономические и финансовые проблемы и пути их разрешения правительством, частными предпринимателями и местными органами власти. В современных условиях ведутся широкие дискуссии о роли частных компаний в транспортном строительстве. На конкретном материале автор обосновывает вывод о том, что в развитии транспорта на рубеже XIX–XX вв. государство активно использовало возможности частного капитала. Скоординированные совместные усилия частных обществ и правительства обеспечивали высокие темпы строительства железных дорог в стране.

Строительство и эксплуатацию головного участка Мурманской магистрали – Олонецкой железной дороги – правительство передало акционерному обществу. Под контролем государственных органов и в соответствии с законами Российской империи был выработан основной нормативный документ – Устав Общества Олонецкой железной дороги, регламентировавший финансовую и хозяйственную деятельность компании. На основе этого документа государство обладало правом контроля над всеми действиями фирмы. Правительство, заинтересованное в успешной деятельности общест-

ва, предоставило ему ряд льгот, позволявших в короткие сроки и с оптимальными затратами построить железную дорогу, которая была призвана связать российскую столицу с центром Олонецкой губернии.

Поскольку в железнодорожном деле частный капитал находился под контролем государственных органов, правительственные учреждения оказывали ему всемерную помощь. Деятельность Акционерного общества Олонецкой железной дороги – наиболее показательный пример взаимодействия частной компании и государства, результатом которого стал ввод в строй 264-верстной магистрали Петроград – Петрозаводск.

Акционерное общество Олонецкой железной дороги оказало большое влияние на развитие экономической инфраструктуры Северо-Запада. Множество средних и мелких частных предприятий, созданных под эгидой этого Общества, не только ускорили строительство железной дороги, но и стали играть важную роль в экономическом развитии Петербургской, Олонецкой и Архангельской губерний.

Сегодня, когда важное значение приобрели вопросы развития местного самоуправления, также представляется актуальным обращение автора к теме участия земских органов в решении проблем проектирования и строительства Мурманской железной дороги. А. А. Голубев освещает роль земства в организации и деятельности акционерного Общества Олонецкой железной дороги, в обеспечении стройки необходимыми материалами, в снабжении рабочих и служащих продуктами, одеждой и обувью, в предоставлении медицинской помощи, устройстве жилья. Земские органы проводили работу по переселению хозяев тех земель, которые отчуждались для нужд строительства. На плечи земств легли также проблемы разрешения конфликтов, возникавших между местным населением и строительными организациями. Совместно с управлением стройки земцы занимались вербовкой местного населения на работы по прокладке железной дороги.

В отличие от Олонецкой железной дороги строительство основной части Мурманской магистрали практически полностью осуществлялось силами и на средства казны. Строительное управление Мурманской железной дороги стало крупнейшим в рассматриваемый период государственным предприятием в данном регионе, стимулировавшим создание разветвленной сети средних и мелких лесоперерабатывающих, горнодобывающих и транспортных предприятий различных форм собственности. В период стройки заметно активизировалось судоходство на Онежском озере и Белом море.

Всеми имеющимися средствами (политическими, дипломатическими, экономическими) Российское государство стремилось привлечь союзников (Англия, Франция, США, Канада) к сотрудничеству по возведению Мурманской железной дороги как транспортной артерии международного значения. Союзники оказали значительную помощь в финансовом обеспечении стройки (выделение целевого кредита на возведение дороги), снабжении ее материалами и механизмами. Правда, следует отметить, что деятельность союзников не всегда была плодотворной. Примером этому может служить неудачный подряд группы английских предпринимателей во главе с лордом Остином Френчем (братом известного фельдмаршала) по прокладке завершающего участка в 120 верст на линии Кандалакша – Кола (С. 104–105).

В ходе строительства Мурманской магистрали возникали большие проблемы, вызванные как общей обстановкой военного времени, так и специфическими природными условиями трассы (суровый климат Приполярья и Заполярья, исключительно сложный рельеф местности). Поскольку большая часть трудоспособного мужского населения Российской империи была мобилизована на фронт и на работы по выполнению военных заказов, исключительно острым был вопрос обеспечения строительства рабочими и специалистами. Лишь благодаря активной деятельности управления стройки и помощи правительства этот вопрос в целом удалось успешно решить. В обстоятельствах военного времени значительные трудности возникали с закупкой и доставкой на линию материалов, механизмов и продуктов питания.

Строители трассы столкнулись с множеством водных преград, скальных гряд и каменных полей ледникового происхождения, преодоление которых потребовало напряженных инженерных поисков и огромных трудовых затрат. В связи с тем, что большая часть работ в Приполярье и Заполярье проводилась зимой 1915 года, на их ход повлияли сильные морозы, снежные заносы и полярная ночь.

Большое внимание в работе А. А. Голубева отводится усилиям властей по решению социальных проблем строителей и эксплуатационников Мурманской железной дороги. В период строительства магистрали в Олонецкой губернии и на Кольском полуострове проводилась широкая работа по возведению новых поселков вдоль железнодорожной линии. Новые населенные пункты строились с учетом сложных климатических условий региона и обеспечивались необходимыми для проживания людей

строениями: домами, банями, магазинами, прачечными, складами, больницами и амбулаториями, аптеками, мастерскими и т. д. Для удобства пассажиров на станциях возводились вокзалы, багажные склады, буфеты. С целью обеспечения нормальных условий работы эксплуатационников сооружались столовые для локомотивных и кондукторских бригад. Проявлялась определенная забота о досуге жителей новых поселков – на некоторых станциях были возведены клубы железнодорожников. Первыми жителями этих поселков стали железнодорожные рабочие и служащие, а также бывшие хозяева отчужденных земель, переселенцы из оккупированных немецкими и австро-венгерскими войсками территорий и семьи, выехавшие в эти районы в связи со Столыпинской аграрной реформой.

В качестве достоинства монографии следует отметить и присутствие персональных характеристик личностей, внесших весомый вклад в сооружение великой северной магистрали. Материал, по крупицам собранный автором из различных источников, позволил показать участие многих людей в разработке и реализации масштабного транспортного проекта – от высокопоставленных сановников до специалистов-практиков. Среди них видные государственные деятели С. Ю. Витте, М. И. Хилков, С. В. Рухлов, А. Ф. Трепов, М. И. Терещенко; представители местных органов власти, земского и муниципального самоуправления – М. Д. Демидов, Т. А. Липинский, Н. А. Ратьков, В. В. Савельев, В. Д. Лысанов; талантливые ученые и инженеры – Н. А. Белелюбский, А. И. Браиловский, В. А. Важеевский, Г. К. Гониг, В. В. Горячковский, П. Е. Соловьев, Д. Д. Бизюкин; российские и иностранные предприниматели – В. А. Нагородский, А. И. Каминка, Я. М. Гольденов, В. И. Вольтман, И. Х. Гринберг, К. Бояр, Л. Люшер. Автор справедливо подчеркивает, что именно благодаря самоотверженным усилиям сотен и тысяч людей, и в первую очередь рабочих и служащих строительства самой северной в мире железной дороги, преодолевались многочисленные трудности.

Таковы, на наш взгляд, основные достоинства рецензируемого монографического исследования. Нет никакого сомнения в том, что автор успешно справился со стоявшими перед ним задачами. Он правомерно отмечает, что сооружение Мурманской магистрали, давшей значительный импульс социально-экономическому развитию Русского Севера, имело широкое общественное значение.

В качестве замечаний, не влияющих принципиально на общую положительную оценку работы, нужно отметить следующие.

В свете современной геополитической обстановки значительный интерес могло бы вызвать более обстоятельное освещение военно-политических аспектов, связанных со строительством великого северного пути, в особенности с аргументами против прокладки трассы через Финляндию, которая тогда входила в состав Российской империи и оказывала большое влияние на развитие Карельско-Кольского региона.

Анализируя историографию проблемы, автор почему-то не упоминает кандидатской диссертации Е. К. Арьевой о строительстве Мурманской железной дороги, защищенной в Петрозаводске в 1955 г. в Карело-Финском государственном университете.

На наш взгляд, автор некорректно сопоставляет уровень заработной платы строителей на трассе со столичными ценами на продукты в 1917 г., приведенными в журнальной статье А. В. Пешехонова (С. 123). В районе строительства дороги уровень цен был значительно выше столичных (см., например: Бубновский М. И. В глубоком тылу // Известия Арханг. об-ва изучения Русского Севера. 1916. № 5. С. 196).

Порою текст работы перегружен техническими деталями и подробностями, не содержащими конкретно-исторической информации.

В целом же рецензируемая монография вносит значительный вклад в изучение проблем истории Европейского Севера России в период Первой мировой войны и представляет несомненный интерес как для специалистов, так и для широкого круга читателей.

Е. Ю. Дубровская, Н. А. Кораблев