

*Валерия Владимировна Лавриненко, студентка 2 курса
ГАПОУ РК «Петрозаводский техникум городского хозяйства», г. Петрозаводск,
научный руководитель Александр Константинович Егоров, кандидат исторических наук,
преподаватель ГАПОУ РК «Петрозаводский техникум городского хозяйства»*

Проекты транспортного пути на Русский Север в XIX веке (по материалам «Записки» олонецкого губернатора Г. Г. Григорьева)

В 1875 году вниманию олонецкой общественности была представлена большая записка, посвященная обзору проектов строительства дороги, которая должна была соединить центральную и северную части Европейской России.¹ Она была составлена олонецкими чиновниками по поручению начальника губернии Г. Г. Григорьева, одного из самых известных губернаторов Олонецкой губернии за всю её историю.² Возглавив управление губернией в 1870 году, Г. Г. Григорьев очень много внимания уделял проектам строительства путей сообщения на Русском Севере, видя в этом залог успешного развития региона.

Мы рассмотрим проекты дороги, изложенные в этой записке (далее – «Записка»), особенности аргументации и позицию самих авторов «Записки» по выбору более предпочтительного варианта. Можно предположить, что идеи авторов «Записки» в целом соответствовали идеям самого Г. Г. Григорьева.

Целью «Записки» было привлечение предпринимателей к строительству пути на Север.³ Дорога от Онежского озера к Белому морю должна была, по мнению авторов «Записки», создать условия для экономического развития края, хозяйство которого якобы находилось в упадке. Дорога могла обеспечить доставку рыбы северных морей в центральную Россию и перевозку хлеба на Русский Север.⁴ «Записка» создает контраст между неким воображаемым процветанием минувших эпох и кризисом современным, одновременно наводя читателя на мысль о том, что экономику края можно восстановить – ведь раньше она уже была процветающей.

«Записка» дает серьезную предысторию проектов строительства дороги, возводя ее к замыслам Петра I. Такая ссылка на великого реформатора придавала особенную легитимность предложениям о строительстве пути на Север. Также «Записка» рассматривала проекты более позднего времени, отражая серьезную «прожектерскую» активность в разных слоях русского общества. Уже в 1800 году некто Армстронг⁵ и петрозаводский мещанин Жданов выступили с идеей строительства канала между Белым морем и Онежским озером. В 1835, 1842, 1857, 1858, 1868 годах разные лица и организации предлагали свои проекты строительства пути к Белому морю.⁶

Но своё основное внимание «Записка» обращает на предложения последних лет, выделяя 4 проекта.

Первый проект был предложен образованной в 1868 году группой предпринимателей и предполагал строительство водного канала между Онежским озером и Белым морем от Повенца к Соробе. Длина канала составляла 240 верст. Стоимость постройки канала оценивалась в 12 млн рублей.⁷ Проект вызвал много критики со стороны экспертного сообщества, начиная с небольшой глубины Соробской бухты и заканчивая коротким сезоном эксплуатации канала (всего 4 месяца).⁸

¹ Олонецкие губернские ведомости (далее – ОГВ). 1875. № 8-11

² Мошина Т. А., Кораблёв Н. А. Григорий Григорьевич Григорьев (к 190-летию со дня рождения) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://library.karelia.ru/kalend2009/kalendar2009/months/html/14.09.1819.html> (дата обращения: 15.10.2020).

³ ОГВ. 1875. № 8

⁴ Там же

⁵ Вероятно, Адам Армстронг, видный горный специалист, с 1807 г. – начальник олонецких заводов и с.-петербургских заводов

⁶ ОГВ. 1875. № 8

⁷ ОГВ. 1875. № 9

⁸ Там же

Второй проект датирован 1872 годом и предлагал строительство узкоколейной железной дороги между городами Вытегра и Онега. Автором проекта был вытегорский купец 2-й гильдии Василий Воробьев. Длина дороги составляла 334 версты. Стоимость строительства оценивалась в 6 млн рублей. Проект вызвал критику авторов «Записки», указавших, что дорога невыгодна для большей части Олонецкой губернии.⁹

Третий проект, представленный статским советником Большаном в 1872 году, планировал строительство железной дороги с конной тягой Кемь-Повенец. Длина дороги составляла 230 верст. Стоимость постройки была определена в 2 млн 662 тыс. рублей. Проект был отклонен олонецким земством по причине «скудости местных средств».¹⁰

Четвертый проект был предложен по поручению самого Г. Г. Григорьева. Он предполагал строительство узкоколейной железной дороги с паровозной тягой Повенец-Сумский посад.¹¹ При описании возможного маршрута этой дороги в «Записке» приводилось большое количество информации, собранной при исследовании местности между Белым морем и Онежским озером. Это могло создать представление, что проект Григорьева был лучше обоснован. Однако сами авторы «Записки» предполагали, что изложенные ими топографические, геологические и гидрографические сведения будут полезны авторам будущих проектов. При этом косвенные свидетельства могут говорить о том, что авторы «Записки» (а вслед за ними и сам губернатор) все-таки склонялись к идее строительства канала, несмотря на его дороговизну.¹²

Несмотря на всю основательность «Записки» Г. Г. Григорьева, в ней присутствует противоречие, которое характерно для России в разные исторические эпохи. Оно заключается в противоречии между соображениями выгоды и «государственным» интересом, или, другими словами, между «экономикой» и «политикой». Что неудивительно для российских реалий, выбор делался в пользу «политики» - пусть водный канал и не является выгодным в коммерческом отношении, но зато он важен в государственном отношении.¹³

В целом «Записка» Г. Г. Григорьева является ценным источником. Во-первых, она позволяет представить значительный масштаб работы по составлению проектов каналов и дорог на Русский Север в XIX веке. Во-вторых, «Записка» характеризует самого олонецкого губернатора и его приближенных как людей, проявлявших большую заинтересованность в развитии региона.

⁹ Там же

¹⁰ ОГВ. 1875. № 10

¹¹ Между Повенцом и Сумским посадом по инициативе Г. Г. Григорьева была построена почтовая дорога

¹² ОГВ. 1875. № 10

¹³ ОГВ. 1875. № 8