

Дискуссия о подходах к развитию транспортной системы северных территорий СССР в 1920-е гг.

С.И. Боякова

На основе привлечения новых архивных источников анализируются проекты создания магистральных путей сообщения как основы советской стратегии освоения природных ресурсов Севера. Впервые исследуются роль и позиция Якутии в обсуждении проекта строительства трансконтинентальной железнодорожной магистрали – Великого Северного пути, рассматриваются причины выбора в конечном итоге альтернативного (хотя и традиционного) варианта, связанного с освоением трассы Северного морского пути.

Ключевые слова: промышленное освоение, транспорт, магистральные пути сообщения, Великий Северный путь, Северный морской путь.

On the basis of new archive sources we analyzed the projects of creating main routes of transportation as a fundamental Soviet strategy for development of natural resources of the North. For the first time the role and position of Yakutia in the discussion of the project of building a transcontinental main railway – the Great Northern Route is investigated. The reasons for the ultimate choice of the alternative (though traditional) option connected with the development of the Northern Sea Route are considered.

Key words: industrial development, transport, main transportation routes, Great Northern Route, Northern Sea Route.

В социально-экономических преобразованиях, проводившихся в СССР в 1930-е гг., важная роль отводилась освоению природных ресурсов Крайнего Севера как составной части сталинского варианта индустриализации страны. Открытые в конце 1920-х–начале 1930-х гг. на Северо-Востоке России значительные запасы золота, олова, цветных металлов предопределили место региона в общесоюзной макроэкономической структуре как поставщика дефицитных металлов валютного и стратегического назначения для обеспечения сверхвысоких темпов индустриализации и укрепления обороноспособности СССР. Уже план второй пятилетки предусматривал начало широкомасштабной разработки сырьевых богатств Заполярья. Промышленному освоению предшествовало формирование системы транспортных коммуникаций региона. В конце 1920-х гг. выдвигались два варианта развития магистральных путей сообщения, базировавшихся на альтернативных концепциях транспортного освоения Севера: Великий Северный путь и Северный морской путь.

В 1928 г. в газете «Известия» появилась статья профессора В.М. Воблого и художника А.А. Борисова, в которой высказывалась идея о сооружении высокоширотной железнодорожной магистрали, которая соединила бы три океана:

Северный Ледовитый в незамерзающем порте Мурманск, Атлантический в Ленинграде, Тихий в ряде выходов к нему в районе портов Аян и Эйкан. Предполагалось строительство подъездных путей для соединения новой трассы с существующими Транссибирской и Амуро-Уссурийской железными дорогами, Великий Северный путь должен был составить единую транспортную систему с сибирскими водными путями сообщения, шоссейными дорогами и зимниками, а также воздушными линиями [НА РС(Я). Ф. 605, оп. 1, д. 75, л. 337–337об]. Тем самым предлагалось соорудить трансконтинентальную магистраль, которая, с одной стороны, на флангах, смыкаясь с морскими портами, обеспечила бы выход к границам и соединение с международными железными дорогами; с другой – используя естественное направление сибирских рек (с юга на север), способствовала бы развитию на них судоходства.

Справедливости ради следует отметить, что эта идея была не нова. Один из авторов (А.А. Борисов) обращался с проектами широкомасштабного железнодорожного строительства на Севере (правда, в границах европейской части России) как к царскому правительству в годы Первой мировой войны, так и в первые годы советской власти лично к В.И. Ленину. Однако оба раза проекты были отвергнуты в связи с необходимостью серьезных капитальных вложений, чего в условиях военного времени ни один

правляющий режим себе позволить не мог [6, с.97–107]. После окончания гражданской войны в 1922 г. третьей сессии ВЦИК был представлен доклад Госплана «Экономическое районирование России». В нем была предпринята первая в советский период попытка построения модели развития транспортной системы страны, в том числе Сибири. По мнению авторов доклада, основой для развития восточных районов страны могла бы стать сверхмагистрализация Транссиба. Кроме усиления Транссиба представлялось возможным сооружение линии, соединяющей р. Обь с бухтой Индиги, обеспечивающей обход Карского участка Северного морского пути, и Ленской дороги, соединяющей золотые прииски с сибирской железной дорогой [6, с. 107–109]. Однако даже эти весьма скромные и прагматичные подходы в тот момент не были реализованы; после окончания гражданской войны главные усилия на транспорте сосредоточились на восстановительных работах. На Севере же развитие получили морские и каботажные плаванья на отдельных участках Северного морского пути: Карские операции и Колымские рейсы.

Новый проект широкомасштабного железнодорожного строительства, подробно изложенный затем в изданной в 1929 г. в Великом Устюге и бесплатно раздававшейся брошюре, трактовался авторами (А.А. Борисовым и В.М. Воблым) как составная часть комплексной программы хозяйственного строительства, охватывающего весь Север России от Мурманска до Тихого океана. Кроме транзитной магистрали предполагалось интенсивное строительство подъездных путей, среди которых особое место отводилось автодорогам. Предусматривалась сеть железнодорожных ответвлений, которая должна была обеспечить выход к месторождениям полезных ископаемых и лесным ресурсам [1; 4, с. 112–114].

Инициаторам проекта удалось заинтересовать своей идеей не только редакцию газеты «Известия», но и ряд союзных ведомств: Наркомат рабоче-крестьянской инспекции СССР, Комитет СТО по строительству, Главконцесском. На Межведомственном совещании при последнем в 1929 г. была образована специальная Комиссия содействия сооружению Великого Северного пути под председательством С.Л. Лукашина. В состав комиссии из 40 человек вошли представители наркоматов, известные ученые и партийно-советские деятели Н.П. Горбунов, С.С. Каменев (председатель Арктической комиссии), В.П. Милютин, Д.З. Лебедь и др., а также постоянный представитель Якутской АССР при Президиуме ВЦИК Н.С. Варфоломеев [НА РС(Я). Ф. 386, оп. 1, д. 182, л. 4].

Якутская республика проявила большую заинтересованность в осуществлении проекта Великого Северного пути. Еще в начале XX в. местная администрация и предпринимательские круги Якутии настойчиво добивались соединения края с Сибирской или Амурской железными дорогами. В этой связи предлагалось строительство железнодорожных линий Тулун–Усть-Кут, Иркутск–Жигалово, Якутск–Большой Невер (варианты: Якутск–Зея, Олекминск–Тункур); были проведены геологические и землеустроительные экспедиции в данных направлениях [7, с. 116–122]. Со второй половины 1920-х гг. правительство молодой Якутской автономии возвратилось к проблеме железнодорожного строительства. Предсовнаркома ЯАССР М.К. Аммосов активно ставил вопрос о сооружении железной дороги в Якутии перед союзным правительством. С целью обеспечения грузопотока по будущей магистрали он обращался также в соответствующие центральные ведомства с просьбой о геологическом и комплексном колонизационном исследовании районов, непосредственно тяготеющих ко всем трем группам железнодорожных выходов – Томской, Уссурийской дорогам, Охотскому морю. Районы рек Чоны, Вилюя, Наманы, Эйкана, Аяна, Май, Алдана, а также золотоносные месторождения Тимптона, Учюра, Нюкжи, вилюйской соли, эндыбальского свинца, ботомского железа предполагалось изучить, прежде всего, с точки зрения перспектив развития горной промышленности, как основы будущих железнодорожных перевозок [4, с. 205–211]. Сооружение Великого Северного пути, таким образом, весьма удачно вписывалось в концепцию формирования транспортной схемы республики, что, в конечном счете, должно было обеспечить подъем ее экономики, дальнейшее развертывание индустриального освоения на базе горнодобывающих предприятий Южной Якутии.

Представители Якутии приняли участие на всех этапах подготовки проекта магистрали. Особенно активно они вели работу по определению основной трассы Великого Северного пути, которая в ее восточной части вызывала наибольшие споры и разногласия. Уже в январе 1930 г. собрание общественных работников ЯАССР и студентов-якутян с участием представителей ведомств и организаций, действовавших в республике, на основании доклада сотрудника постпредства ЯАССР при Президиуме ВЦИК Л.Б. Гольдина постановило, что наиболее полно «государственным интересам и всем задачам, преследуемым соединением ЯАССР с общей сетью железных дорог (снабжение, облегчение внутриреспубликанского товарооборота»

пределения, колонизация, индустриализация, общее политико-экономическое оживление края)» отвечает проект, соединяющий Якутию с Уссурийской железной дорогой (станция Большой Невер) через р. Алдан до р. Лены (у Якутска, Саньяхтата и Тойон-Ары) [НА РС(Я). Ф.605, оп. 1, д. 75, л. 95].

Л.Б. Гольдин принял участие и в заседании Комиссии содействия сооружению Великого Северного пути в июне 1930 г., где обсуждался вопрос определения трассы восточной части пути. Этот участок членами Комиссии увязывался с перспективами экономического развития Якутии. Учитывались опорные пункты строительства дороги (Бодайбо, Незаметный, Якутск); колонизационные возможности края, особенно в вилюйской группе районов, Олекминском крае, Центральной Якутии; освоение естественных богатств региона. В соответствии с этими условиями инженерами А.Н. Лагутиным и И.Ф. Молодых были представлены проекты трассы Великого Северного пути. Бывший начальник партии по исследованию Ленского бассейна А.Н. Лагутин предложил 3 варианта проведения дороги. Северная трасса должна была пройти несколько южнее Якутска с пересечением р. Лены и Покровска с выходом в Охотск или Эйкан (Енисей–Ербогачен–Чона–Сунтар–Покровск–Амга–Алдан–устье Май-верховья Юдомы–Охотск). Южная трасса планировалась от Енисейска, минуя Якутию, с выходом на порты Николаевска и Восточного Сахалина. Средняя представляла собой симбиоз двух предыдущих направлений и должна была проходить через Енисейск, Подкаменную Тунгуску, устье Витима, Большую Патому, Чару, Токко, Олекминск, Амгу с выходом на Томмот, Алдан, Учур, Маю и закончиться в Эйкане. Поскольку, по мнению А.Н. Лагутина, Охотск представлялся не совсем удачным в морском навигационном отношении и требовались большие затраты на его переоборудование, было предложено конечным пунктом Великого Северного пути сделать порт Нагаево. А.Н. Лагутин возражал и по поводу строительства Амуро-Якутской железной дороги, настаивая на большей необходимости смычки р. Лены с Сибирской железной дорогой.

Другой иркутянин, известный исследователь Колымо-Индигирского края И.Ф. Молодых остановился на «пунктах изолированности Ленского бассейна». В качестве точек пересечения с железной дорогой он выделил: западное направление – соединение р. Лены с Сибирской железной дорогой; выход с р. Амура на р. Лену, как более краткое соединение с железной дорогой; связь ленской системы с Охотским побе-

режем, обеспечивающая выход к морю и открывающая экспортные возможности. Молодых отметил отсутствие полных карт и обследования местности, планируемой под строительство, высказался за тщательное научное изучение территории. Отметил он и возникновение нового промышленного очага в верховьях Колымы, для снабжения которого необходимо срочно построить железнодорожную ветку от бухты Нагаево. Как известно, подобная дорога была сооружена в конце 1930-х гг. Резюмируя обсуждение обоих проектов и выражая позицию республиканского правительства, представитель Якутии на совещании Л.Б. Гольдин подчеркнул, что интересы ЯАССР требуют как можно более северного прохождения трассы магистрали [НА РС(Я). Ф. 605, оп. 1, д. 75, л. 295–309].

Окончательное определение трассы основной магистрали Великого Северного пути состоялось на Междуведомственном совещании в Москве 2–5 августа 1930 г. В совещании приняли участие представители наркоматов и ведомств, а также Комитета Севера при Президиуме ВЦИК, всего более 100 специалистов. С основным докладом выступил В.М. Воблый, который кратко охарактеризовал все 18 представленных в Комиссию содействия сооружению Великого Северного пути проектов (авторы В.В. Богданов, А.А. Борисов, Л.А. Водопьянов, К.К. Волконский, Л.М. Кременер, А.Н. Лагутин, С.Г. Малиновский, И.Ф. Молодых, П.В. Слепин, В.И. Попов, В.В. Сахаров, В.П. Талицкий). По итогам обсуждения совещание вынесло решение об организации «в срочном порядке» широких комплексных технических изысканий и экономических исследований на местах, в том числе и статистического изучения «всех отраслей народного хозяйства на Севере СССР» путем «переписи на территории административных областей, прилегающих к Великому Северному пути». Эти исследования предлагалось провести на широкой полосе, северной границей которой должна была стать линия Нагаево–Якутск–Вилуйск–Сургутиха–Кандинское–Усть-Вымь–Сорока, а южной – морское побережье от Хабаровска далее по Томмоту–Бодайбо–Киренску–Енисейску–Тобольску–Ленинграду [НА РС(Я). Ф. 605, оп. 1, д. 75, л. 338, 340].

Второе совещание комиссии, состоявшееся при Совете по изучению производительных сил Академии наук СССР в октябре 1930 г., также согласилось с основными положениями доклада В.М. Воблого. Было принято решение о подготовке издания журнала «Великий Северный путь». В ноябре 1931 г. в Москве был созван первый пленум постоянного совещания по проблемам сооружения Великого Северного пути,

на котором присутствовали представители центральных наркоматов и ведомств, ученые Москвы и Ленинграда, руководители плановых органов Урала, Сибири и Дальнего Востока. На этом пленуме впервые выступили не только сторонники проекта В.М. Воблого и А.А. Борисова, но и его противники. Особенно резкой критике план строительства Великого Северного пути подвергли представители Наркомата путей сообщения. Суть их возражений сводилась к нерентабельности сооружения всей трансконтинентальной магистрали и о целесообразности строительства железных дорог лишь на отдельных участках: Тайшет–Усть-Кут и к побережью Тихого океана. В то же время указывалось на необходимость всемерного развития природных ресурсов северо-восточных районов с целью создания грузооборота и обслуживания внутреннего рынка СССР. Забегая вперед, отметим, что эти задачи были поставлены пленумом перед объединением «Комсеверпуть». Участники совещания высказались за развитие Северного морского пути, особенно его восточного сектора, что «даст возможность, – как говорилось в резолюции пленума, – установить смычку его через Таймыр с освоенным Карским морем» [2, с. 409]. Эта задача также была возложена на объединение «Комсеверпуть». Что касается авторов проекта Великого Северного пути, то В.М. Воблый и А.А. Борисов изначально весьма скептически относились к идее сквозных плаваний по Северному морскому пути, в общем-то, справедливо указывая на низкую экономическую рентабельность грузоперевозок по этой магистрали. Они считали недопустимым «внедрение в массы мысли, что на Северном морском пути – только экспортной тропинке исключительно одного сырья может быть построена экономика всей Северной Сибири, а, тем более, что ежегодное осеннее рискованное паломничество небольшой флотилии судов, руководимых радиостанциями и поддерживаемых ледоколами, может заменить мировое начинание – Великий Северный путь» [1]. Однако, если на сооружение высокоширотной железнодорожной магистрали необходимы были значительные финансовые вложения, то ввод в эксплуатацию трассы Северного морского пути не требовал столь крупных затрат.

Конец дискуссии был положен I Всесоюзной конференцией по развитию и размещению производительных сил Севера в 1932 г., проведенной в рамках подготовки Второго пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР на 1933–1937 гг. Утвержденная конференцией концепция индустриального освоения северных территорий предусматривала: очаговый харак-

тер освоения, строительство тех предприятий, которые крайне необходимы для всесоюзной экономики и не могут быть построены в других районах с большей эффективностью и наименьшими затратами; базой индустриальных очагов определялись центральные, южнее расположенные промышленные районы, поставляющие технику, рабочую силу, инженерно-технические кадры [3]. Предполагалось опережающее транспортное освоение Севера. В качестве стратегического направления был избран Северный морской путь, получивший, в начале 1930-х гг. в преддверии надвигавшейся Второй мировой войны, новое стратегическое звучание в качестве важнейшей военной коммуникации между Северным и Тихоокеанским военно-морскими флотами. Идея строительства трансконтинентальной железнодорожной магистрали была отвергнута. Решено было построить только несколько железнодорожных веток к районам наиболее перспективного промышленного освоения [5]. Таким образом, приоритет был отдан очаговому характеру освоения природных ресурсов на основе преимущественного развития Северного морского пути. Тем самым экономические интересы северных регионов, связывавшиеся с комплексным освоением их территории, были принесены в жертву политическим и стратегическим устремлениям державы.

Однако идеи и проекты, высказывавшиеся в 1920–1930-е гг., казалось бы навсегда похороненные, в том числе по идеологическим мотивам, в архивах и письменных столах разработчиков, получили в начале XX в. новый импульс. Республика Саха (Якутия) в новой Арктической доктрине России видится, прежде всего, как крупный транспортный центр на Северо-Востоке Азии. При этом его развитие связывается не только с модернизацией морских портов Тикси и Зеленый Мыс, но и с дальнейшим железнодорожным строительством. В перспективе планируется продолжение железной дороги от Якутска на восток к Берингову проливу и на запад к нефтегазовым месторождениям Ленского и Мирнинского районов. На основе комплексного развития транспортной системы региона арктические и северные районы республики должны стать новыми зонами опережающего развития, инновационной модернизации экономики и социальной сферы.

Литература

1. Воблый В.М., Борисов А.А. Великий Северный путь. – Великий Устюг: Сев. –Двин. Губплан, 1929. – С. 5–6.
2. История открытия и освоения Северного мор-

ского пути: В 4 т. / Под ред. Я.Я. Гаккеля, М.Б. Черненко. – Т. 3. Белов М.И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. – М.: Мор. транспорт, 1959. – 510 с.

3. Киселев Л.Е. Север раскрывает богатства: из истории промышленного развития советского Крайнего Севера. – М.: Мысль, 1964. – 110 с.

4. М.К. Аммосов: Неизвестные страницы жизни и деятельности: сб. док. и мат. – Якутск: НИПК «Саха-полиграфиздат», 1998. – 367 с.

5. Славин С.В. Социалистическое освоение Севера во 2-й пятилетке // Сов. Север. – 1932. – №4. – С. 15–27; №5–6. – С. 23–29.

6. Траектории проектов в высоких широтах / Под ред. Ю.В. Неелова, А.В. Артеева, В.А. Ламина и др. – Новосибирск: Наука, 2011. – 440 с.

7. Федоров В.И. Якутия в эпоху войн и революций (1900–1919). – Кн. 1. – М.: Academia, 2002. – 328 с.

Поступила в редакцию 31.07.2014

УДК 636.294 (571.56)

Обычаи и обряды, связанные с оленем, и некоторые проблемы доместикации северного оленя в Якутии

А.А. Алексеев

Рассматриваются проблемы доместикации северного оленя в Якутии, обычаи и обряды, связанные с оленем. Основываясь на петроглифах Центральной и Южной Якутии, высказывается предположение, что первыми оленеводами Якутии были тунгусские племена во II тыс. до н.э., которые были расселены в верховьях рек Лены, Витима, Олекмы, Алдана и Амги. Обсуждаются солярные изображения оленя эпох неолита и бронзы и раннего железного века, исследованных на территории Якутии. Описываются типы священных оленей у эвенов и других тунгусских народов, обряды, связанные с оленем, в том числе жертвоприношения по разным случаям.

Ключевые слова: оленеводство, доместикация, обычай, обряд, петроглифы, традиционная культура, солярный, тунгус.

Problems of domestication of reindeer in Yakutia, customs and ceremonies, connected to deer are considered. On the basis of petroglyphs of Central and South Yakutia it is suggested that the Tungus tribes which were settled in upper reaches of the Lena, Vitim, Olyokma, Aldan and Amga Rivers were the first reindeer breeders of Yakutia in the II thousand BC. The solar images of deer of the Neolithic and Bronze Eras and The Early Iron Age investigated in the territory of Yakutia are discussed. The types of sacred deer at the Evens and other Tungus peoples, ceremonies, connected to deer, including sacrifices in different cases are described.

Key words: reindeer breeding, domestication, custom, ceremony, petroglyphs, traditional culture, solar, Tungus.

Происхождению оленеводства посвящена обширная литература, причем по вопросу о времени и центрах возникновения оленеводства, путях и формах его распространения нет единого мнения. Некоторые исследователи видели в оленеводстве древнейшую форму скотоводства, восходящую чуть ли не к палеолитическим традициям. Эту точку зрения поддерживали В.Г. Богораз, Г.П. Сосновский, В.И. Равдоникас, Н.Я. Марр, У. Сирелиус, В. Шмидт, В. Копперс, С.В. Киселев, С.А. Токарев и Х. Паульхаузен [1–10]. В настоящее время, по мнению россий-

ского исследователя происхождения оленеводства С.Б. Помишина, северный олень был одомашнен 18 тыс. лет назад [11]. Ряд исследователей, как Э. Ланг, Б. Лауфер, Г. Хэтт, К. Виклунд, А.Н. Максимов и др., возражал против глубокой древности возникновения оленеводства и относил его к нашей эре [12–22].

Выдающиеся ученые-специалисты, такие как А.П. Окладников, Г.М. Василевич и М.Г. Левин и др., полагали, что оленеводство в Якутию было занесено тунгусскими племенами во II тыс. до н.э. В частности, М.Г. Левин считает, что «распространение оленеводства ... привело к развитию на основе древнего типа таежных охотников нового хозяйственно-культурного типа таежных охотников-оленеводов» [18, 20, 23,