

1963; Vol. XII–XVII. Prepared by the Arctic Institute of North America with support of Government Agencies of the United States and Canada. McGill–Queen's University Press, 1965–1976.

26. Contributions to Circumpolar Anthropology. N. 1: Gateways: Exploring the Legacy of the Jesup North Pacific Expedition, 1897–1902. / Ed. by I. Krupnik, W.W. Fitzhugh. Washington D.C.: ASC, 2001.

27. Contributions to Circumpolar Anthropology. N. 4: Constructing Cultures Then and Now: Celebrating Franz Boas and the Jesup North Pacific Expedition / Ed. by L. Kendall, I. Krupnik. Washington D.C.: ASC 2003.

28. *McCannon J.* Red Arctic: Polar Exploration and the Myth of the North in the Soviet Union 1932–1939. N.Y.; Oxford: Oxford University Press, 1998.

29. *Дальманн Д.* Торговое судоходство за Полярным кругом во второй половине XIX века// Отечественная история. 2001. № 5. С. 21–32.

30. *Golder F.* Russian Expansion on the Pacific, 1641–1850: An Account of the Earliest and Later Expeditions Made by the Russians Along the Pacific Coast of Asia and North America, Including Some Related Expeditions to the Arctic Regions. Cleveland, 1914.

31. *Kolarz W.* The Peoples of the Soviet Far East. N.Y.: Frederick A. Praeger, 1954.

32. *Armstrong T.* Russian Settlement in the North. Cambridge, 1965

33. *Канпелер А.* Россия – многонациональная империя. М., 2000.

34. *Slezkine Y.* Russia and Small Peoples of the North: Arctic Mirrors. Ithaca. L., 1994.

35. *Anderson D.G.* Identity and Ecology in Arctic Siberia: The Number One Reindeer Brigade. Oxford, 2000.

Статья поступила
в редакцию 01.09.2014

УДК 94(98)

В.А. ЛАМИН¹, Я.А. КУЗНЕЦОВА²

ДОРОГИ ЖИЗНИ В ЧЕЛЮСТЯХ ХОЛОДА

¹чл.-кор. РАН,
Институт истории СО РАН,
г. Новосибирск
e-mail: lamin@history.nsc.ru
²канд. ист. наук,
Институт истории СО РАН,
г. Новосибирск
e-mail: scriptor@history.nsc.ru

В статье анализируются две противостоящие позиции в оценке экономического потенциала Севера и перспектив его хозяйственной реализации, сформировавшиеся в среде политической элиты – столичной и сибирской предпринимательской общественности конца XIX – начала XX вв. Этот период характеризовался не только внутренними коренными изменениями в стране, разрушением устоев Российской империи и установлением советской власти, но и тяжелой внешнеполитической обстановкой – Русско-японской и Первой мировой войнами.

На основе изучения идей, инициатив, замыслов и начинаний в сфере освоения и развития арктических территорий России показана бездейственность, дистанцированность правительства от проблем Севера, которая объяснялась не только отсутствием средств и возможностей, экстремальными климатическими условиями, но и неадекватностью государственных деятелей и политиков. На протяжении большей части XIX в. российский Север находился под печатью хозяйственного забвения. Механизм сопротивления его освоению действовал на всей территории страны. Местная администрация, находившаяся на столичном попечении, поддерживала данную политику, всячески препятствуя попыткам и инициативам сибирских предпринимателей и общественных деятелей, готовых инвестировать свои миллионные состояния в проекты транспортного и экономического развития Севера. Важное значение в проектах придавалось развитию сети железнодорожных коммуникаций, предлагавшиеся к постройке линии которых направлялись к Мурманскому побережью – будущему океанскому порту, который открывал России выход на трансокеанские торговые коммуникации. Однако частных средств было недостаточно для столь масштабного освоения северных территорий.

В 1920-е гг. с установлением советской власти и концентрацией всех финансовых ресурсов страны появилась реальная возможность для осуществления проектов строительства железных дорог и морских портов не только на Мурманском побережье, но и на Дальнем Востоке и т.д.

Ключевые слова: проекты, дискуссия, освоение Севера, Россия, железнодорожное строительство, концессионная политика.

Будущность арктических пространств России очень долгое время находится под воздействием двух противоборствующих позиций в оценке экономического значения северных территорий страны.

Первая, по историческому возрасту и, главное, по глубине и фундаментальности, разработка принадлежит академику М.В. Ломоносову. В его научных трудах обстоятельно и всесторонне прописаны ответы на

вопросы будущности северных территорий России – от возможных богатств их земных недр и судоходства в ледовитых морях до жизнеустройства людей на полуночных землях и условий, обеспечивающих прибыльность северного предпринимательства.

Суть другой противостоящей и, нередко определяющей, командной и решающей совокупности взглядов на будущность Севера образно, доходчиво и безапелляционно сформировал архангельский вице-губернатор А.Я. Софронов. Спустя 100 лет после деяний М.В. Ломоносова высокопоставленный чиновник в докладе на заседании II Отделения Вольного экономического общества, в частности, говорил: «Я сам был в Коле, посещал Мурманский берег, ходил по этим пунктам на оленях и по рекам, положительно, изучил его во всех видах, и скажу только то, что там борьба с природой едва ли выносима для человека. Желать развития торговли, промышленности какой бы то ни было, в особенности увеличения населения – значит желать невозможного, потому что население движется туда, где благоприятствует ему почва и климат, но кто пойдет на Север, в челюсти полюса?» [1, с. 22]

«Ученый» доклад архангельского администратора являлся своего рода оправданием почти вековой угасающей деятельности России на Севере, проекцией ее на будущее и ответом, все более энергичным во второй половине XIX в., инициаторам хозяйственного движения на Север. Главной фигурой в когорте так называемых патриотов отечественного Севера являлся феноменально удачливый сибирский золотопромышленник – миллионщик М.К. Сидоров, которого его единомышленники именовали «новым Ломоносовым». А региональные администраторы и некоторые весьма влиятельные чины – «сумасшедшим», поскольку он свои капиталы вкладывал в Север, заведомо самой естественной природой обреченный на безлюдье и хозяйственное забвение. В частности, генерал-адъютант Н.В. Зиновьев, воспитатель цесаревича, в разговоре с М.К. Сидоровым прямолинейно заявлял: «...на Севере постоянные льды и хлебопашество невозможно и никакие другие промыслы немислимы, то, по-моему мнению и моих приятелей, необходимо народ удалить с Севера во внутренние страны государства, а вы хлопчите наоборот, и объясняете о каком-то Гольфштреме, которого на Севере быть не может. Такие идеи могут приводить только помешанные» [1, с. 29].

Несмотря на такую смертельную диагностику хозяйственности будущности Севера, число «помешанных» на несбыточных фантазиях его экономической перспективы не убывало. Наоборот, прирастало. Особенно заметный всплеск критики правительственной позиции «ничегонеделания» на Севере произошел после того, как стало известно о келейно подготовленной и столь же негласно совершившейся продаже Аляски Соединенным Штатам Америки. Масло в пламя этой патриотической критики подливало само правительство, распорядившееся демонтировать пирсы Архангельского порта и продать их шведам на дрова. В правительственных кругах вызревало также намерение

отдать значительную часть беломорского и баренцево-морского побережья шведскому капиталу, столь же сочувственное отношение проявлялось к ходатайству финского сената и передаче Финляндии западного Мурман с Печенгенским заливом. Кроме того, английские, германские, голландские и австрийские экспедиции самочинно, без какого-либо обращения к русской администрации и даже без оповещения ее действовали на Новой Земле и других островах. Благо, что патриоты отечественного Севера в меру своих сил и возможностей, всеми способами старались воспрепятствовать этой раздате российских владений на Севере. И одновременно загружали правительственные инстанции собственными инициативами, проектами и ходатайствами по поводу их разрешения.

Одним из наиболее значимых объектов, о котором творцы северных идей и проектов хлопотали особенно настоятельно, являлось Мурманское побережье с его незамерзающими бухтами. В случае сооружения в этих бухтах морского порта и военно-морской базы для России открывался выход на трансокеанские торговые коммуникации. Главное достоинство предполагаемого порта состояло в том, что выход из него в Мировой океан, в отличие от черноморской и балтийской трасс, находился за пределами возможности блокады во время любой войны в Европе. Сооружение океанского порта на Мурмане естественным образом обязывало к необходимости строительства железной дороги к нему, без которой терялись все его достоинства. В итоге получалось, что расходы на сооружение всего комплекса обойдутся в сумму, неподъемную для частновладельческого капитала. Поэтому инициаторы проекта однозначно считали, что только государственная казна в состоянии реализовать их замысел общегосударственного значения.

Большие надежды на этот счет возлагались на министра финансов С.Ю. Витте, слывшего деятелем прогрессивным, мыслившего категориями государственного масштаба. Один из наиболее активных инициаторов Мурманского проекта М.И. Кази – «флота отставной капитан-лейтенант», неоднократно обращался к С.Ю. Витте с предложением посетить Мурманское побережье, чтобы лично убедиться во всех отношениях исключительно благоприятных природных условиях для создания океанского порта и использования большого числа бухт, удобных для военно-морских гаваней. С.Ю. Витте не отказывался, но ссылался на чрезвычайную занятость и отсутствие средств в бюджете аппарата министерства на такую экспедицию.

Поездка состоялась в июне – июле 1894 г., когда «Архангельско-Мурманское пароходство», президентом которого являлся М.И. Кази, гарантировало взять на свой счет расходы, необходимые для обеспечения служебного путешествия министра финансов и сопровождавших его специалистов [2, с. 31, 32].

Ознакомление с Мурманским побережьем произвело на С.Ю. Витте и столичных специалистов благоприятное впечатление. Министр пообещал изыскать некоторые средства, необходимые для предпроектных

изысканий, и в случае их положительного результата – для начала строительства портовых объектов. По вопросу о соединении будущего океанского порта с действующей сетью железнодорожных линий тоже много говорилось в положительном плане. Однако надеяться на скорое исполнение этого замысла не приходилось, поскольку развернувшееся двумя годами раньше сооружение «Великого железнодорожного пути через всю Сибирь» состояло в ранге главного, небывало дорогостоящего, но совершенно необходимого проекта для утверждения позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. К тому же С.Ю. Витте был одним из энергичных идеологов российской экономической гегемонии в Восточной Азии.

Важность постройки железнодорожной линии на Мурман не отрицалась, поскольку без нее будущий незамерзающий порт был бы обречен на судьбу пристани и довольствовался бы объемами грузооборота местного масштаба. Но реальная возможность начала постройки, примерно 1000-верстной, железной дороги на Север отодвигалась на неопределенное время.

Однако такое время наступило быстрее, чем происходило замедленное движение правительственной машины, надолго тормозившей претворение в жизнь какой-либо новой технико-экономической проблемы. Пионерные попытки подвинуть ее к разрешению мурманского железнодорожного вопроса были предприняты одним из участников экспедиции 1894 г. А.А. Борисовым, с которым С.Ю. Витте много беседовал как с природным северянином, обсуждая различные стороны быта и хозяйствования на Севере [2, с. 34].

Служение развитию Севера стало второй, параллельной художественному творчеству, программой жизни А.А. Борисова. Так в 1904 г. он обратился в Морское ведомство с запиской, в которой предлагал эскадру, формировавшуюся для разгрома вероломной Японии, тайно направить по трассе Северного морского пути. По его представлениям русский флот, неожиданно явившись с севера, мог бы разгромить и блокировать все японские порты и принудить Японию и ее флот к капитуляции.

Начиная примерно с 1908 г., он с возрастающей энергией бомбардировал правительственные инстанции указаниями на необходимость сооружения Мурманской дороги, подчеркивая, что дальнейшее промедление с ее постройкой ввиду военных приготовлений в Европе грозит России катастрофой государственного масштаба. Или, как минимум, тотальной блокадой транспортных коммуникаций с возможными западно-европейскими союзниками. Начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война воочию показала, что горькие пророчества, кажущиеся подчас фантастическими, имеют свойство сбываться. (В России такое происходит намного чаще, чем в ряде европейских стран.) Железную дорогу на Мурман пришлось строить в срочном, пожарном, мобилизационном порядке, в условиях войны, по временной схеме, облегченным нормам технического проектирования. Иначе говоря, на скорую руку, чтобы обеспечить какую ни на есть военно-транспортную

связь с западными союзниками. Между прочим сходная ситуация возникла и на Дальнем Востоке, где часть Сибирской железнодорожной линии была по настоянию С.Ю. Витте построена по территории Китая.

Принципиально важным уроком, извлеченным А.А. Борисовым из 20-летнего ожидания практического разрешения железнодорожного вопроса Мурманского порта, стала его убежденность в необходимости заблаговременной разработки программы железнодорожного строительства. И в первую очередь, такая необходимость диктовалась условиями Севера, пространства которого без какого-либо преувеличения представляли собой «транспортную пустыню» в подлинном значении этого термина. В 1916 г. такая программа для Севера была с участием приглашенных специалистов разработана и в ноябре того же года представлена на рассмотрение Межведомственного совещания по выработке плана железнодорожного строительства в Российской империи на 1917–1922 гг.

Предложенная А.А. Борисовым программа предусматривала три направления формирования железнодорожных линий: Обь–Котлас–Сорока–Мурман; Котлас–Вельск–Коноша–Петроград и Котлас–Великий Устюг–Кострома [2, с. 122]. Первое из названных направлений представлялось одновременно и первоочередным, поскольку открывало возможность для движения грузов из Сибири к незамерзающему Мурманскому океанскому порту. К тому же А.А. Борисов еще в 1915 г. на собственные средства организовал на этой трассе предпроектные изыскания. Межведомственное совещание изучило предложения Борисова, оценило в принципе положительно, но в рекомендации для включения в пятилетний план отказало. Спустя год совершилась Октябрьская социалистическая революция.

Ложка меда одобрительной оценки Межведомственным совещанием доклада А. Борисова, конечно, не могла нейтрализовать горечь фактического отказа от железнодорожного движения на Север. Справедливо говоря, отказное решение этого совещания основывалось на извечной российской причине – недостатка средств и прочих реальных возможностей для устойчивого движения по пути набиравшего скорость технико-экономического прогресса. Например, значительная часть рельсошпальной решетки Транссиба – «станового хребта» Российской империи – монтировалась на старогонимом рельсопрокате или закупленном в Англии. На действующей железнодорожной сети не хватало локомотивов, вагонов, современных средств организации движения и т.п. Начавшаяся война многократно умножила проблемы материально-технического дефицита. Конца войне не было видно. И даже в случае ее победоносного завершения приходилось принимать во внимание необходимость значительных затрат на восстановительные мероприятия, в том числе на железнодорожном транспорте. Поэтому выработанные Межведомственным совещанием рекомендации в области нового железнодорожного строительства носили ограничительный, лимитированный характер.

Совещание рекомендовало не препятствовать частному капиталу в железнодорожном строительстве на Севере, но исключительно за собственный счет, без каких-либо вливаний из государственной казны.

Художник А.А. Борисов был человек состоятельный, но фабриками и заводами, дворцами и пароходами и другими капиталами, сопоставимыми со стоимостью строительства предлагавшейся им системы железнодорожных линий на Север, не владел. Вероятность консолидации отечественного капитала на проблемах оснащения Севера железными дорогами представлялась ничтожной. Так, сибирское предпринимательское сообщество бредило желанием прямого выхода своих товаров на рынок западноевропейских стран. Однако от затрат на освоение Северного морского пути, за малым исключением, всеми способами самоустранялось.

Сопредставители горевали и возмущались тем, что центральный российский торговый капитал, расположившийся у ворот транспортного выхода из Сибири, бессовестно наживается на сибирском товаропроизводителе. Чтобы освободиться от этой гнетущей зависимости, инициировались проекты создания на побережье к западу от Урала океанского порта с железнодорожной привязкой его к Обь-Иртышскому грузообразующему пространству и в перспективе с Транссибом. Однако когда речь заходила о реальном финансировании такого рода инициатив, пламенные порывы к торгово-транспортной самостоятельности моментально угасали.

Межведомственное совещание по выработке плана железнодорожного строительства не располагало директивными полномочиями. Это была площадка для экспертной оценки и согласования ведомственных позиций, прямо или опосредовано связанных с разрешением проблем формирования системы транспортных сообщений. Поэтому работа над северными проектами, отодвинутыми Совещанием на неопределенную перспективу, продолжилась. И с удвоенной энергией в расчете на положительное разрешение в последующих инстанциях. Деловой хватки, энергии, пробивной силы, обширных связей с сильными мира сего, и не только отечественными, но и зарубежными А.А. Борисову было не занимать. Доработка железнодорожных начинаний проводилась по трем принципиальным позициям.

Первая касалась обоснования развития линии Котлас–Обь на восток, за Енисей, до Якутска с последующим разветвлением ее на Чукотку, Камчатку, портопунктам на трассе Северного морского пути, на Охотском побережье и к удобным бухтам побережья к югу от устья Амура.

Вторая часть доработки сосредоточивалась на расчетах объемов и структуры грузопотоков на различных участках генерального направления линии и весьма протяженных ответвлениях. Предполагалось, что на начальном этапе эксплуатации будет преобладать продукция лесодобычи с последующим, быстро нарастающим объемом и широким спектром продук-

ции промышленной эксплуатации многообразных природных ресурсов.

Третья часть технико-экономического обоснования указывала на необходимость комплексного подхода к формированию системы транспортных коммуникаций на Севере. В конструкцию этой системы весьма смело по тому времени включались автомобильные и авиационные сообщения. Значительное внимание уделялось пароходному сообщению по рекам и, конечно, морскому торговому судоходству, преимущественно на экспортных направлениях.

Примерно через год после Межведомственного совещания 1916 г. новый вариант проекта был в основном завершен, и, в принципе, что имело исключительно важное значение, определился источник финансирования для его реализации. Представлялось, что наиболее подходящим инвестором может стать иностранный капитал, работавший в России на началах концессии.

На людей, пришедших к власти в России в 1917 г. в результате Октябрьской социалистической революции, А.А. Борисов возлагал большие надежды. В июне 1918 г. он обращался к председателю Совнаркома В.И. Ленину с просьбой о личном приеме. Объясняя причины необходимости личного разговора, А.А. Борисов писал: «Обстоятельства переживаемого времени, стратегические и экономические условия, крайняя необходимость использовать лесные богатства Севера заставляют меня срочно приступить к исполнению дела, давно задуманного мною, как уроженца и местного деятеля Севера. Эксплуатация северных лесов требует соединения в одном предприятии трех промышленных задач: доставка леса по рекам к железной дороге, перевозка его по железной дороге к портам и внутренним рынкам и, наконец, экспорт леса из приморских портов в иностранные порты».

Незамедлительной встречи не произошло. Однако концессионная заявка, адресованная председателю Совнаркома, была принята на условиях предварительного изучения.

Предварительное рассмотрение концессионного заявления происходило в параллельно работавших концессионной Комиссии СНК и образованной под председательством Г. Ломова Комиссии ВСНХ.

Комиссии сработали оперативно и пришли к одинаковому заключению о категорической неприемлемости концессии. Прежде всего, потому, что заявители концессии рассчитывали на исключительно продолжительные сроки существования концессии. Они выговаривали себе право в течение 99 лет, считая с момента начала строительства Великого Северного пути (ВСП)¹, разрабатывать и использовать все виды природных ресурсов в 14-километровой полосе концессионного земельного отвода по обеим сторонам железной дороги. По истечении этого срока концессионное предприятие безвозмездно переходило в соб-

¹ Такое звучное название закрепилось за проектом после Межведомственного совещания в 1916 г.

ственность государства. Возможность выкупа государством концессионного хозяйства ранее оговоренного срока исключалась.

По единодушному мнению членов обеих комиссий, почти вековая и, в сущности, бесконтрольная деятельность иностранного капитала на территории социалистического государства представлялась недопустимой². Эксперты обратили также внимание на недостаточно полное и ясное освещение вопросов реального финансирования железнодорожного проекта, грандиозного не только по своему будущему значению, но и по фактическим затратам на его осуществление. Они могли превысить строительную стоимость Транссиба, которая первоначальной сметой определялась в 900 млн золотых рублей, а по факту составила почти на 300 млн руб. больше. Вопрос, где будущие концессионеры возьмут такие капиталы, с горем пополам освоенные казной Российской империи, являлся совершенно естественным. Правда, и формула ответа на него была достаточно отработана. В частности, в обсуждавшейся в правительстве в начале XX в. концессионной заявке франко-американского синдиката, хлопотавшего о концессии на постройку Сибире-Аляскинской железнодорожной магистрали. Ее инициаторы предполагали делать деньги на постройке железной дороги и извлекать прибыль из промышленного освоения природных ресурсов в полосе концессионного земельного отвода. По аналогичной схеме планировали организовать денежные потоки в постройку железной дороги и в собственную прибыль заявителя испрашиваемой концессии на сооружение ВСП.

Переработанный пакет концессионных документов А.А. Борисов представил в правительство Советской России в июле 1918 г. В новом варианте проекта концессионного договора заявители уменьшили продолжительность концессии до 25 лет, по истечении которых у государства открывалось право выкупа предприятия с частичным возмещением затрат концессионного капитала. Более адресно определялся источник стартового капитала. Им должен был стать норвежский банкирский дом Ганневигов, глава которого Э. Ганневи, через своего представителя Г. Кране, заявлял о своем непосредственном участии в концессии. В доработанной документации значительно подробнее прописывался механизм финансового обеспечения строительства первой очереди сооружения ВСП, железнодорожной линии от Котласа до низовьев Обь-Иртышского речного бассейна. Здесь главная ставка делалась на интенсивную лесодобычу и столь же масштабную промышленную переработку и экспорт ее продукции на рынок западноевропейских стран. Концессионеры надеялись получить право на разработку 8 млн дес. лесных угодий. По их расчетам, на этих площадях открывалась возможность ежегодно заготавливать одних только пиломатериалов до 500 тыс. стандартов на экспорт, что обеспечивало доход не менее 300 млн руб. К этим доходам прибавлялись

бы столь же максимально оптимистические от добычи и переработки ухтинской нефти и от интенсивного, организованного по последнему слову прогресса сельскохозяйственного производства. Получалось, что столь солидные активы позволят очень скоро продолжить железнодорожную линию за Енисей, через районы золотодобычи и весьма перспективные на предмет алмазности. Расчет концессионеров на алмазные копи основывался на научной гипотезе, высказанной выдающимся английским геологом Р. Мургионом еще в середине XIX в. Его предположение о вероятности существования к востоку от Енисея кимберлитовых трубок вполне подтвердилось 100 лет спустя. Сибирская алмазодобыча, на колоссальные доходы от которой А.А. Борисов намеревался обустроить Север железнодорожными сообщениями, стала реальностью более 50 лет назад, а конечная цель его проекта – ВСП – по-прежнему остается сказочной мечтой.

В отличие от первого заявления, ответ на новый исправленный и дополненный вариант ВСП и проект концессионного договора пришлось ждать долго. Позднее в аппарате правительства извинительно объяснили, что в семимесячной задержке рассмотрения договора виноваты интервенты-англичане, высадившиеся в Архангельске. И все же, кроме проблем ликвидации английского десанта, имели место и другие обстоятельства. Главное из них состояло в том, что в целом одобрительная реакция на содержательную сторону ВСП осложнялась разновекторными взглядами на пользу и вред иностранных концессий для социалистического строительства.

Выразители категорического «недопущения» иностранных концессий в советском государстве, повидимому, еще находились под сильным воздействием эйфории всего лишь два года назад совершившейся социалистической революции. Они, образно говоря, еще не остыли от революционного накала. Из этого их состояния проистекала непримиримость с капиталистическим окружением и бескомпромиссная готовность к борьбе за чистоту коммунистической идеи. Другие члены обоих концесскомов не усматривали катастрофических последствий для советского государства от положительного решения по испрашиваемой концессии на ВСП и в целом вполне вероятных в будущем подобных предложений иностранного капитала. Острого противостояния при обсуждении – быть или не быть иностранным концессиям в советской России – не наблюдалось. Однако интрига взаимоисключающих позиций существовала, и ее надо было разрешать.

Во второй половине января 1919 г. В.И. Ленин с подобранной по его просьбе максимально возможной литературой по проблемам Севера исполняет просьбу А.А. Борисова о личной встрече. В списке литературы, изучавшейся председателем Совнаркома, несомненно, должна была быть изданная в 1915 г. брошюра А. Борисова «Обь-Мурманская железная дорога», обосновывавшая экономическое и военно-стратегическое значение первоочередной линии ВСП. Разговор занял вдвое дольше предполагаемого времени и вполне

² Известия, 1919, 6 февр.

обнадеживал в плане положительного разрешения концессионного заявления.

В эти же дни В. Ленин изучает материалы по испрашиваемой концессии на ВСП. Рассмотрение вопроса о концессии включается в повестку заседания Совнаркома на 28 января. Но, просматривая повестку дня перед началом заседания, В. Ленин против пункта «О предоставлении концессии А.А. Борису и Э. Ганневику на Великий северный железнодорожный путь» делает пометку: «На субботу» [3, с. 479].

1 февраля происходит совместное заседание президиумов ВСНХ и ВЦСПС, на котором вырабатывается в основном одобрительное отношение к концессии. Одновременно В.И. Ленин собственноручно пишет проект постановления Совнаркома «О предоставлении концессии на Великий северный железнодорожный путь» и направляет его члену президиума ВСНХ Г.И. Ломову и наркому промышленности и торговли Л.Б. Красину с припиской: «С точки зрения купцовской (и дипломатической) что Вы думаете о такой резолюции?» [3, с. 479].

В субботу 4 февраля 1919 г. эта «резолюция», состоявшая из шести пунктов, стала предметом обсуждения на Совнарком. Первый и третий пункты принятого постановления почти текстуально повторили соответствующие положения проекта, подготовленного В.И. Лениным. Изменения и поправки, внесенные в 4, 5 и 6-й пункты, носили редакционный, дополняющий и уточняющий характер. В частности, более конкретным стало обязательство соискателей концессии «представить доказательства основательности их ссылок на связи с союзническими и нейтральными предприятиями и фирмами, способными финансировать дело, доставить необходимые материалы и оборудование и закончить постройку»³ [4, с. 618].

Дискуссия возникла по формулировке второго пункта «резолюции», в котором декларировалось, что СНК признает концессии представителям иностранного капитала вообще, с принципиальной точки зрения, допустимыми в интересах развития производительных сил. Это принципиальное положение, определяющее перспективу концессионной политики, встретилось с позицией принципиального недопущения иностранного капитала в экономику советской республики. В итоге окончательная формула второго пункта после слова «допустимым» конкретизирована фразой «во всех тех случаях, когда только таким путем может быть достигнуто развитие производительных сил».

Для А.А. Борисова эти внутренние разногласия в СНК, казалось, не имели значения. Для окончательного разрешения концессии оставалось лишь представить документы, свидетельствующие о финансовой состоятельности ее заявителей, что считалось возможным, как говорится, проще простого. Так, газета «Известия» уже 6 февраля, ссылаясь на сведения, полученные от норвежского консульства в России, сообщила, что Э. Ганневику является совладельцем банков-

ского дома Ганневику с конторами в Лондоне и Америке; ряда судостроительных верфей, паровых компаний и других предприятий. Из бумаг, представленных соискателями, следовало, что семья Ганневику располагает значительными деловыми связями с предприятиями и фирмами, способными обеспечить поставку материалов, инструментов, машин и другого оборудования, необходимого для изысканий и постройки железной дороги⁴.

Столь скорое предоставление весьма важных свидетельств, а также их источник воспринимались недостаточно убедительно. Вполне естественно возник вопрос: возможно ли такое консульство, которое будет действовать во вред интересам собственного государства? К тому же, как следовало из газетного сообщения, так называемая консульская информация получена была газетой не напрямую, а от доверенных лиц Э. Ганневику – Г. Кране и В.М. Воблого, которые оказались не способными представить какие-либо дополнительные подтверждения состоятельности Э. Ганневику из независимых источников. Они лишь пытались убедить сомневающихся членов Концесскома и руководство Комгоссоора⁵ и НКПС в истинности консульских.

В деле изобличения Г. Кране и В.М. Воблого в фальсификациях особенно усердствовал руководитель Комгоссоора М.П. Павлович. Он, ссылаясь на анонимных зарубежных знающих людей и таинственное лицо, приехавшее из Лондона, бил по В. Воблогу обвинениями в фабрикации документов и призывал присмотреться к его махровому буржуазному прошлому. Затем, когда утром 4 апреля 1919 г. сидевшие всю ночь в засаде агенты ВЧК всех явившихся на работу 100 сотрудников бюро ВСП арестовали, М. Павлович высказал предположение: а не является ли профессор Воблый глубоко законспирированным агентом внешнеэкономической диверсии международного империализма?

Правда, в ВЧК все же разобрались и за отсутствием состава преступления всех, в том числе В.М. Воблого, отпустили на свободу. Но проект концессии, которой М.П. Павлович желал, чтобы она, по его словам, «прошла по возможности гладко»⁶, погиб в челюстях демократии.

ЛИТЕРАТУРА

1. Жилинский А.А. Россия на Севере (к описанию жизни и деятельности М.К. Сидорова). Архангельск, 1919.
2. Борисов Н.П. Художник вечных льдов. Жизнь и творчество А.А. Борисова. 1866–1934. Л., 1983.
3. Владимир Ильич Ленин. Биографическая хроника. М., 1975. Т. 6.
4. Декреты Советской власти. М., 1968. Т. 4.

Статья поступила
в редакцию 03.09.2014 г.

³ Декреты Советской власти. М., 1968. Т. 4. С. 618.

⁴ Известия. 1919. 6 февр.

⁵ Комгоссоор – Комитет государственных сооружений.

⁶ Экономическая жизнь, 1919, 10 апр.