

Канал
Беломорско-Балтийский канал 1933-2003

Оглавление

Аннотация.....	2
К ЧИТАТЕЛЮ	2
ГЛАВА ПЕРВАЯ	4
1. «Лихолетье и время мятежное»	4
2. «Шкипер» Петр.....	5
3. Разбуженная страна.....	8
4. Кемский купец Федор Антонов	9
5. «Сия есть такая страна, где по золоту, меди и железу ходят...».....	11
6. Под гром пушек	15

АННОТАЦИЯ

В книге рассказывается о зарождении идеи сооружения водного пути, связывающего Русский Север с центром Российского государства, в XVI веке и общественном резонансе, который вызывало ее обсуждение в последующие годы.

Книга повествует о военно-политической и социально-экономической ситуациях в Северном крае в начале XIX века, когда началась интенсивная подготовка, а затем и строительство Беломорско-Балтийского канала. Подчеркнута особая роль ББК в формировании обороны Северо-Запада страны и Арктических районов в канун второй мировой войны и в последующие годы.

Большое внимание в книге уделено проблемам формирования трудового коллектива, последовательной работе по реконструкции и совершенствованию гидроузлов, оборудования и судовых ходов на трассе ББК.

Книга предназначена для широкого круга читателей, интересующихся историей Отечества, развитием экономики в Северо-Западном регионе России, для преподавателей, студентов, школьников.

К ЧИТАТЕЛЮ

Когда размышляешь об истории Беломорско-Балтийского канала, первое, о чем невольно задумываешься, — это прозорливость наших предков. Более века энергичные и деятельные жители Карельского Поморья и всего Русского Севера настойчиво убеждали власти в безусловной необходимости канала для государства. И оказались правы. Только благодаря каналу стал возможен хозяйственно-экономический расцвет громадной, веками «дремавшей» северо-западной окраины России.

Канал сыграл важнейшую роль в деле организации защиты Отечества от захватчиков. В 1933 году была создана Северная военная флотилия, ставшая затем мощным Северным флотом. Велика и неоспорима его роль в формировании ядерного «щита» в период острого противостояния двух мировых систем в годы «холодной войны».

Беломорско-Балтийский канал сегодня — это стратегически важная судоходная артерия государства, надежное звено Единой глубоководной системы Европейской части России.

Но не только. 128 гидросооружений ББК вобрали в себя энергию и интеллект лучших советских инженеров 30-х годов. Некоторые из этих сооружений и сегодня представляют собой неповторимые образцы технической мысли. Мы помним и то, что за воплощение гигантской по масштабам государственной задачи заплатили своим здоровьем и жизнями тысячи граждан нашей страны.

Все это дает нам основание считать ББК памятником мастерству, стойкости и трудолюбию народа России — памятником уникальным, действующим во благо нынешнего и будущих поколений нашего государства.

История ББК на протяжении всех 70 лет доказывает, что поколения работников водной трассы по своим профессиональным и деловым качествам всегда были достойны одного из наиболее уникальных гидротехнических сооружений мира. О высоком уровне инженерной подготовки работников канала говорит и тот факт, что они проводят реконструкцию основных гидротехнических узлов и сооружений без вывода канала из эксплуатации. Аналогов подобного способа ведения работ мировая практика не знала.

Беломорско-Балтийский канал вступил в XXI век. У него впереди огромная и важная работа по дальнейшему экономическому и социальному обустройству Северо-Западного региона России и всего нашего Отечества. Дело, начатое отцами и дедами, продолжают внуки. Именно им, главным образом, и адресована эта книга.

*А. А. ШАЛОНИН,
руководитель Беломорско-Онежского
государственного бассейнового управления
водных путей и судоходства*

ГЛАВА ПЕРВАЯ

Ситуация в Северном крае в XV – XIX веках. Политические и экономические предпосылки к созданию искусственного водного пути, соединяющего Белое море с центральными регионами России. Вызревание идеи Беломорского канала. Исследования. Проекты. Общественная дискуссия на тему предстоящего строительства.

1. «Лихолетье и время мятежное»

В XV веке на Руси в основном завершился трудный процесс создания единого централизованного государства, получивший название «собираание земель». В 70-е годы Москва присоединила к себе и Новгородскую феодальную республику. Поморье стало неотъемлемой частью Русского национального государства. Русский Север, или Двинская земля – так все чаще стали именовать эти громадные пространства под арктическим небом.

Вхождение Беломорья в состав Русского государства создало новые перспективы в развитии его производительных сил, для политического и культурного подъема. Уже со второй половины XVI века устанавливаются прочные торговые и хозяйственные связи со странами Западной Европы. В 1584 году в устье Северной Двины заложен город Архангельск, единственный в то время морской порт в России. Более века, 119 лет до строительства Санкт-Петербурга Архангельск оставался главным центром русской «заморской» торговли и важнейшим портом международного значения.

Несомненные успехи Русского государства в развитии торговли и освоении окраинных поморских территорий всерьез обеспокоили не только скандинавских соседей, но и государства Западной Европы. Во второй половине XVI века они разворачивают в Поморье интенсивную экономическую и военную разведывательную деятельность.

Во многом с этой целью использовалась созданная Англией для торговли с Россией «Московская компания». Торговым «агентам» этой компании, а точнее – разведчикам Т. Суэтэму и Дж. Спарку принадлежит авторство первого описания водного пути из села Сорока (Беломорск) на побережье Белого моря до Повенца на берегу Онежского озера, по которому 367 лет спустя пролегла трасса Беломорско-Балтийского канала. В 1566 году англичане на трех лодках с двенадцатью гребцами прошли весь путь от сороки до Новгорода за месяц.

В 1570-х годах обратный путь из Новгорода в Сороку проделал голландец Салинеген. Вслед за ним свой проект представил вестфалец Г. Штаден.

Истинные причины, подогревающие интерес иностранных путешественников на трудных маршрутах Русского Севера, лучше всего видны в плане Генриха Штадена. В 1578 году он представил германскому императору Рудольфу II проект завоевания Московии со стороны незащищенного Студеного моря. Азартный вестфалец предлагал привлечь к операции 100-тысячное войско и при этом не церемониться во время оккупации беломорского побережья от Колы до Онеги. С варварским восторгом он советует захватить Соловецкий монастырь отрядом в 500 человек, превратив его в «складочный пункт», а затем «...отправляйся дальше и грабь Александрову слободу, заняв ее отрядом в 2000 человек! За ней грабь Троицкий монастырь!» Русские поселения должны стать «свободной добычей воинских людей», -- пишет Г. Штаден.

На долгие полутора столетия, до начала XVIII века Беломорье становится ареной непрекращающейся военной интервенции со стороны скандинавских и западноевропейских государств. Не случайно этот период в истории Русского Севера был отмечен современниками как «лихолетье и время мятежное». Тысячи убитых, сожженные села, уничтоженные промыслы; Соловецкий монастырь, Кола, Кемь, Сумский Посад, Онега, Архангельск, Новодвинск... Эти и другие поморские поселения стали неприступными крепостями в северных пределах Российской империи, обеспечив сохранность побережья, Новоземельских проливов и островов вдоль Северного морского пути в Сибирь. Именно тогда поморы предопределили будущий статус России как великой морской державы.

2. «Шкипер» Петр

На излете XVII века произошло событие, предопределившее не только будущее Русского Севера, но и развитие России на долгие века вперед. 30 июля 1693 года, после 26 дней пути сушей и реками, в Архангельск прибыл Петр I. Царю в то время исполнился 21 год и целью его визита было посещение Соловецкого монастыря на приготовленной для него 12-пушечной яхте «Святой Петр».

Однако поход на Соловки пришлось отложить. Петру доложили, что в Белое море входят английские и голландские купеческие корабли, нагруженные русскими товарами. Петр решил выйти навстречу, чтобы лично увидеть, как идут и как управляются в открытом море океанские корабли. С 6 по 10 августа Петр I прошел на своей яхте более 300 миль. Морская стихия

навсегда завладела его сердцем. Безбрежная морская даль, величественные корабли, плеск волн и свист ветра в парусах произвели на царя неизгладимое впечатление. Вернувшись в Архангельск, Петр Алексеевич объявил, что будет ожидать прихода теперь уже гамбургских кораблей. Обеспокоенная мать царя Наталья Кирилловна, которой Петр обещал перед отъездом не выходить в море вовсе, а только посмотреть на него с берега, писала сыну: «Ты, свет мой, видел, которые прежде пришли: чего тебе, радость моя, тех (т.е. гамбургских – прим. авт.) дожидаться?» Однако Петр Алексеевич был неумолим: море и корабли завладели им окончательно.

Петру Первому пришлось прожить в Архангельске в ожидании иностранных кораблей долгих 40 дней. Деятельная и любознательная натура царя не позволила ему провести это время в скуке. Переодевшись в куртку обычного шкипера, он стал завсегдатаем морского торгового порта, посещал причалы, гостиные двory, кладовые и амбары, выстроенные купцами вдоль причальных линий.

Нетрудно представить, какое чувство горечи и досады испытывал царь, глядя на это торжество иностранцев в русском городе. Среди сотен яхт, стругов и величественных кораблей он не увидел ни одного русского. Все они день и ночь загружались отечественными товарами и уплывали в море под иностранными флагами. Вместе с ними «уплывали» и прибыли государственной казны от огромной заграничной торговли.

Человек сильный и решительный, Петр Первый понял, что только собственных торговый и военный флот способны обеспечить России реальную независимость. В эти же дни основал в Соломбальском острове первую верфь и лично заложил на ней первый морской торговый корабль, положив начало большому кораблестроению в России. Петр создал первое казенное адмиралтейство и назначил Архангельским воеводой своего друга и помощника стольника Федора Апраксина, которому в то время исполнилось 22 года. Как известно, впоследствии Апраксин стал первым генерал-адмиралом русского флота. Петр поручил Апраксину за год завершить строительство корабля и обещал уже весной принять участие в спуске его на воду во время вторичного посещения Архангельска.

Царь сдержал слово. 20 мая 1694 на Соломбальской верфи он лично подрубил подпоры при спуске со стапелей первенца отечественного торгового флота парусника «Святой Павел». Вместе с закупленным в Голландии по поручению царя большим 44-пушечным фрегатом «Святое пророчество» и яхтой «Святой Петр» русский флот на Белом море состоял уже из трех кораблей.

Во время второго посещения Поморья царь Петр совершил отложенную поездку на Соловки, во время которой его яхта попала в сильный шторм и была спасена благодаря умению помора-лоцмана Антипа Тимофеева. Не отказал он себе в удовольствии вновь поучаствовать в конвое восьми иностранных «купцов» -- теперь на трех русских кораблях, проводив заморских гостей до мыса Святой Нос. Начало отечественному судостроению и русской государственной морской торговле было положено. По распоряжению Петра I уже осенью 1696 года эти и другие корабли, количество которых доходило до 13, под русскими флагами и с русскими товарами на борту ушли в Амстердам и иные порты за границу. До 1719 года торговля важными экспортными товарами через Архангельский порт была исключительной монополией государства.

Век XVIII начался затяжной и изматывающей Северной войной. И хотя главные события происходили в Прибалтике, где Россия вела борьбу за освобождение исконно русских земель и выход к Балтийскому морю, Петр был уверен, что противник непременно попытается нанести удар по единственному морскому порту и центру судостроительной промышленности Архангельску. Допустить разрушения созданного за эти годы он не мог. Петр предпринял меры к укреплению Холмогор и Архангельска, реконструировал крепость в Коле и Сумском Посаде. Были предприняты и другие решительные меры для военного укрепления поморских поселений.

В 1701 году шведы, прячась под английскими и голландскими торговыми флагами, проникли в устье Северной Двины и хотели стереть с лица земли Архангельск и строящуюся Новодвинскую крепость. Однако лодейный кормщик Иван Рябов и монастырский служка Дмитрий Борисов пожертвовали своими жизнями и посадили на мель, под огонь русских батарей, головной корабль шведов. В итоге 13-часового сражения захватчики потерпели сокрушительное поражение и позорно бежали, оставив в плену два военных судна.

Поражением шведов на Северной Двине 25 июня 1701 года завершилась многовековая агрессия государств Скандинавии против Беломорья. На сто лет вперед беломорские воды не видели более ни одного иностранного военного корабля, а Поморье новых пожарищ и разрушений.

К третьему приезду Петра в Беломорье в мае 1702 года в Соломбале и на частной верфи братьев Осипа и Петра Бажениных в селе Вавчуге, что 83 верстах от Архангельска вверх по Северной Двине было построено восемь новых кораблей. Теперь уже не на одной яхте, а флотилией из 13 военных судов в сопровождении 4 тысяч гвардейцев царь прибыл в Соловецкий монастырь. Он хорошо понимал, что одной обороной войны не выиграть и решил

обрушиться на шведов с той стороны, откуда они явно не ожидали. В эти дни он писал своему союзнику польскому королю Августу:

«Мы ныне обретаемся близ границы неприятельской и намерены, конечно с Божьей помощью, некоторое начинание учинить...»

Из Соловков Петр прибыл к пристани Вардегора монастырской деревни Нюхча, откуда повернул флот обратно в Архангельск, а сам с пятью батальонами гвардии и двумя яхтами прошел вверх по реке Нюхча, далее волоками через болота и лесные кряжи в Повенец, к Онежскому озеру. 160 верст чудовищной «осударевой дороги» шириной 3 сажени были преодолены за 10 суток ценой невероятных усилий окрестных крестьян и солдат-гвардейцев, коих насчитывалось до семи тысяч.

Необходимо сказать, что в своей южной части «осударева дорога» совпадает с трассой судоходного пути Беломорско-Балтийского канала, построенного, как известно, на 231 год позже.

Неожиданно появившиеся с тыла свежие силы оказали решающее значение в битве русских войск под командованием Шереметьева на Ладожском озере. Ладожская флотилия шведов была разгромлена, в октябре 1702 года пал Нотебург (крепость Орешек) и река Нева на всем ее протяжении оказалась свободной. Уже через полгода, 16 мая 1703 года в дельте Невы была заложена будущая столица русского государства город Петербург.

3. Разбуженная страна

Преобразования Петра и его правительства, успешное завершение Северной войны и ряда других вызвали глубокие изменения во всех областях жизни. Дремлющие до поры огромные производительные и общественные силы страны оказались словно бы разбуженными. Расширились и укрепились торговые связи внутри России и за ее пределами. Центр и его окраинные территории покрылся сетью гостиных дворов, ярмарок, торжков, новых торговых путей. В торговлю втягивались зажиточные крестьяне, продающие товары собственного производства.

Войны требовали собственных регулярной армии и флота, и они были созданы. Регулярная армия требовала постоянного снабжения, и только в первой четверти XVIII века в России возникли 220 промышленных предприятий. Были созданы уральский и северо-западный металлургические районы, эксплуатация которых уже в середине века вывела Россию на одно из первых мест в Европе по производству железа и чугуна.

Необычайно бурно развивались естественные науки, картография, исследования территорий, поиск новых месторождений полезных ископаемых. Именно к этому времени относится открытие железистых «марциальных» вод у деревни Кончезеро, на основе которых возник первый в России курорт «Марциальные воды», столь почитаемый Петром Первым, создание Петровского чугуноплавильного и железоделательного завода в устье речки Лососинки и закладка будущей столицы республики Петрозаводска. К 80-м годам только на территории нынешней Карелии было разведано месторождений: золотосодержащих – 1, свинцово-серебряных – 51, медных – 533, железных – 177.

Царь Петр не забыл Беломорье, во многом благодаря которому оказалась возможной победа над Швецией в Северной войне и превращение континентального Московского государства в могучую Российскую империю и великую морскую державу. С 1708 года на Соломбальском острове началось строительство военных кораблей, а 9 октября 1714 года Петр издал специальный указ о наборе в матросы Российского флота 500 лучших молодых поморов, имеющих опыт рыбных и звериных промыслов, не старше 30 лет.

Однако развитие экономики государства, его транспортной и торговой инфраструктуры к концу XVIII века решительно потребовало иных приоритетов. Главным центром сношений с Европой стал Петербург. В 1802 году был построен Сясьский канал, в 1810 году – Мариинская судоходная транспортная система и Свирский канал, в 1811 году – Тихвинская система, в 1820 году вступил в строй Онежский канал.

Русский Север начал утрачивать свое положение на экономической карте России. В Поморье очень скоро почувствовали, что отсутствие надежной транспортной связи с центральными регионами страны тормозит дальнейшее развитие края, делает невозможным процветание рыбных промыслов, разработку месторождений и создание промышленной базы. Первыми это ощутили на себе наиболее амбициозные и энергичные представители поморского населения Белого моря. В первой четверти XIX века началась долгая, на целый век затянувшаяся «битва» за Беломорский канал.

4. Кемский купец Федор Антонов

В 1824 году на рынках Петербурга случилась сенсация. Сын поморского купца, всеми уважаемого поставщика беломорской рыбы из города Кеми Михаила Антонова, Федор, доставил в столицу транспорт первый рыбы не в ноябре, как это бывало прежде, а в августе. В следующем, 1825 году Федор Антонов нанял карбасы, гребцов и вновь нагрязнул с грузом рыбы

на столичные рынки в конце лета, а не по привычному санному пути в ноябре, когда «встанут» закованные морозом болота и реки.

Петербургские рыботорговцы были крайне удивлены возможностями, которые открывал новый судоходный путь. Однако, как оказалось, использоваться он может лишь при известном мужестве и целеустремленности, поскольку сопряжен «с немалыми затруднениями при больших тягостях».

Вряд ли кемский купец Ф. Антонов знал, что маршрут, по которому он провел свои транспорты, был известен еще с XII века и носил наименование «рядка». Таких «рядков», связывающих Новгород со «страной полуночного солнца», было три. Первый пролегал по северному берегу Ладожского озера и выходил на побережье Кандалакшского залива Белого моря. Второй «рядок» шел по реке Свири, вдоль Онежского озера и устью Повенчанки и затем вверх, к восточному берегу Выгозера. Здесь «рядок» разветвлялся на три направления – к реке Нюхча и по ее руслу к Белому морю; в верховья реки Сумы и по ее руслу также к морскому побережью, и к реке Выг и вниз к селению Сорока, что также расположено на беломорском берегу.

«Рядки» были в меру обустроены избушками и заимками, в которых можно было переждать непогоду. Поскольку этими тропами по началу пользовались купцы, здесь же возникали небольшие рынки, на которых можно было обменяться товаром. Позже «рядками» во все более массовом масштабе стали пользоваться богомольцы, в одиночку и группами пробиравшиеся пешком к Белому морю для паломнических поездок к Соловецкому монастырю. В пору расцвета Соловецкого монастыря количество паломников из центральных регионов России достигало 25 000 за сезон.

Как мы видим, маршрут Ф. Антонова совпадал со вторым «рядком», судя по всему, наиболее известным у путешественников. Именно здесь в 1566 году, и тоже в августе, прошли в Новгород англичане Т. Суэтэм и Дж.Спарк из «Московской компании», оставившие нам свидетельство о необычайной популярности маршрута. Они записали, что в ожидании морозов в Повенце скапливается до 2000 саней и телег с товаром.

16 февраля 1827 года Ф. Антонов обратился в Министерство путей сообщения с письмом, в котором сообщил, что разработал проект «краткого водного пути из Белого моря, от селения Сороки, по рекам Выгу и Телекинской, и частью озерами... Всего расстоянием не с большим 200 верст». Поводом к несвойственному его положению занятию он указал стремление распространить беломорские рыбные промыслы и торговлю за установившиеся пределы.

Ответа от МПС купец не получил и обратился в Департамент мануфактур и внутренней торговли. Снова молчок. Ф. Антонов вновь и вновь обращается в правительство, приводит все новые аргументы, просит «употребить содействие» в скорейшей реализации проекта строительства искусственного судоходного пути, «чем доставится жителям Северного края возможность размножить промыслы свои и несомненный сбыт оных...»

31 марта 1827 года министр финансов Канкрин направил сразу трем генерал-губернаторам Олонецкому, Архангельскому и Вологодскому предписание № 636, которым просил «войти в рассмотрение и соображение с местными обстоятельствами» проекта Ф. Антонова. Как нетрудно догадаться, рассмотрение это при тогдашнем отношении власти к северным пределам Империи завершилось ничем.

Купец Федор Михайлович Антонов, чей прах покоится ныне в ограде Успенского собора города Кеми, стал первым, известным нам автором проекта беломорского канала, который не только с точностью указал направление будущей судоходной трассы, но и справедливо считал сооружение искусственного водного пути безусловно необходимым условием дальнейшего развития Русского Севера.

5.«Сия есть такая страна, где по золоту, меди и железу ходят...»

XIX век набирал силу, но на беломорских берегах это ощущалось мало. Прямой и короткой, а значит и дешевой транспортной связи с центральными регионами России по прежнему не было. Местные товаропроизводители, деревообработчики, рыбопромышленники и купцы вынужденно отдавали инициативу в делах англичанам, норвежцам и шведам. Да и трудно было представить себе положение иначе. Пуд беломорской селедки из села Сорока или трески с Мурмана, равно как и груз пиломатериалов, будучи доставленные в Петербург или Москву через несколько морей и стран вокруг Скандинавского полуострова, многократно возрастали в цене и явно не выдерживали никакой конкуренции. Во многом по этой причине экономика Северного края не получала достаточных инвестиций, а социально-культурная сфера поморских поселений развития.

Для думающих людей того времени выход из создавшейся ситуации безысходности в развитии края виделся в строительстве искусственного водного пути к центру страны. За чуть более полувековой отрезок времени после В.М. Антонова правительство России получило не менее 15 предложений, заявок и проектов на строительство Беломорского канала. Авторами

были земские учреждения, губернаторы, предприниматели, инженеры, различные компании и даже жандармский офицер.

В прессе того времени возникла дискуссия, в ходе которой о приоритетах правительства в развитии торговли и ремесел говорилось весьма нелицеприятно, а подчас и язвительно.

«Олонецкие губернские ведомости» в № 93 за 1870 год опубликовали статью, в которой положение поморского населения, с его оторванностью от центра, было названо «вторичным» и «унизительным в своем Отечестве и мире». «При таком положении края неудивительно, -- писал автор, -- что со стороны нашего соперника – Норвегии, обязанной поморам цветущим положением, последние не только не пользовались уважением, как члены великой русской нации, но всегда были притесняемы всеми возможными мерами».

В чем же видела газета причины подобного положения? В неверной, на ее взгляд, внешней политике и забвении национальных интересов.

«До сих пор все интересы России, -- читаем мы далее, -- были направлены к портам, составляющим, как говорится, «окна в Европу». Открытые в чужой огород с целью проложить путь по чужим тропам, эти «окна» служат бельмом на глазах соседей, а следовательно причиной политических столкновений; в смысле же истинно русских, чисто коммерческих целей – обогащением лишь соседей...»

Председатель Олонецкой губернской земской управы В. Савельев писал, что только за то, чтобы иметь возможность доставлять собственную рыбу в Москву и Петербург русские поморские рыботорговцы уплачивают ежегодно от трех до четырех миллионов рублей в портах Балтийского моря и при пересечении сухопутной западной границы. При этом не имея никакой конкуренции «соседние же норвежцы распространили свои промыслы до самых становищ русских промысловиков».

«Становясь отхожим угодьем иностранных фирм и подданных, -- с горечью писал В. Савельев, -- край безлюдует и вызывает ежегодные заботы правительства для его прокормления».

Следует подчеркнуть, что очень серьезные проблемы испытывали не только промысловики на побережье. Отсутствие надежных транспортных коммуникаций приводило к тому, что большая часть уже известных месторождений рудных и нерудных полезных ископаемых, особенно в отдаленных районах, не использовались, а те, к разработке которых приступали, были законсервированы по причине непомерных транспортных расходов и высокой себестоимости продукции. Наиболее ярким примером этого может послужить история Воицкого рудника.

Месторождение меди, на котором был построен рудник, открыл в 1737 году крестьянин деревни Надвоицы Тарас Антонов. Расположено оно было в 100 саженьях от берега реки Выг неподалеку от деревни. В 1742 году рудник выдал первую руду, которая переплавлялась на Петровском заводе. Два года из воицкой руды выплавляли одну медь, пока не обратили внимание на золото. Однако оно оказалось дорогим – по 8 рублей 60 копеек за золотник, и в 1770 году рудника закрыли. Через два года рудник открыли снова и он действовал еще 13 лет, выдал на гора 2 пуда 39 фунтов и 48 золотников золота при себестоимости 3 рубля 50 копеек. При этом в последние годы себестоимость золота поднялась до 21 рубля за золотник, и работы вновь остановили.

Третью и последнюю попытку возродить к пользе государства несомненно богатое Воицкое месторождение предпринял в 1791 году граф Гаррш. Он откачал воду, провел реконструкцию машин и механизмов, но уже через три года каждый добытый им золотник стал обходиться в невыносимо высокую сумму 36 рублей 40 копеек. Императрица Екатерина II повелела разработку рудника прекратить «яко бесполезная и в явный убыток казне обращающаяся».

Раздосадованный и едва ли до конца понимавший российскую действительность последний владелец рудника граф Гаррш недоуменно писал в Горную экспедицию: «Сия есть такая страна, в коей по золоту, меди и железу ходят... При всем том, сия есть такая страна, в которой для казенной пользы поступать надлежит по весьма странной системе...».

Тем не менее правительство не видело необходимости тратиться на сооружение водного пути на севере государства. Резолюции, которыми удавались проекты, предложения и письма в департаментах финансов, мануфактур и торговли, в главном управлении водных путей не отличались разнообразием: «Неудобно и несвоевременно!», «Нестоящий внимания!», «Неудобен в виду массы озер, которые могли сделать судоходство по новому пути невозможным...»; запрошенные на строительство средства признаны «чрезмерными» (3,5 млн. рублей в 1868 году – прим. авт.), «оставлен без внимания» и так далее.

В 1866 году Архангельский генерал-губернатор донес министру внутренних дел, что осуществление водного пути из Белого моря в Онежское озеро является «преобладающим желанием» жителей его губернии. Через два года он предложил правительству проект и смету канала, но поддержан не был.

В 1868-1869 годах несколько частных предпринимателей объединили свои капиталы для того, чтобы произвести изыскания и, может быть, самостоятельно проложить судоходную трассу. Четыре года работы показали «полную осуществимость и даже относительную легкость предприятия в техническом отношении». Однако денег на завершение работ не хватило.

В дело вступило Повенецкое уездное земство, отчаявшееся ждать от властей положительных ответов на свои многочисленные воззвания и запросы. При все своей очевидной бедности земство собрало немалые деньги -- 3000 рублей. Эти средства предназначались на проведение предварительных изысканий трассы будущего водного пути. Олонецкое губернское земство поддержало инициативу повенчан и ассигновало на эти же цели 12000 рублей. Кроме того Олонецкое земство обратилось с очередным ходатайством в правительство о скорейшем начале работ.

8 марта 1886 года случилось то, чего так долго ждали, -- правительство положительно отреагировало наконец на многочисленные обращения. Кабинет министров разрешил министерству путей сообщения за счет казны провести подробные технические изыскания для устройства судоходного пути между Онежским озером и Белым морем.

В то же время Олонецкое губернское земское собрание, обрадованное тем, что дело наконец стронулось с мертвой точки, организовало экспедицию «дабы обстоятельно выяснить, в какой степени усовершенствованный водный путь будет соответствовать экономическим условиям Северного края». На эти цели было выделено 5000 рублей. Член Общества содействия русской промышленности и торговли Н.А. Крылов с помощью кандидата Московского университета П.Н. Икова подробно обследовал Заонежье, побережья Белого моря и берега Белого и Баренцева морей от Кандалакши до Колы и далее по всему Мурманскому берегу. Редактор журнала «Русское судоходство» М.Ф. Мец и капитан второго ранга в отставке А.Е. Конкевич изучили положение в местностях вдоль проектируемой трассы водного пути, на Мурмане, Северной Двине и в Архангельске.

Результаты экспедиции легли в основу обстоятельного труда, вышедшего отдельным изданием в Петрозаводске в 1889 году (Н.А. Крылов. Экономическое значение Беломорского канала. Петрозаводск, 1889, с.261. Вступительная статья В. В. Савельева). Написанная довольно живым языком, эта книга очень богата статистическим материалом, содержит множество наблюдений, фактов и заключений, не потерявших своей актуальности и поныне.

Н.А. Крылов пишет, в частности, что «...воды бассейнов Белого моря и Онежского озера разделяются Масельгским перешейком. Каждый свежий человек, дойдя до этого волока, с удивлением спрашивает: «Как, его до сих пор не перерыли?» Обширное пространство с лесами, рудой, рыбой и другими богатствами столетия лежат втуне и не призываются к жизни только для того, чтобы не затратить нескольких миллионов рублей на устройство пути и их вывозу».

Автор исследования привел любопытный расчет эффективности Мурманских рыбных промыслов для рыбаков двух уездов. У него получилось, что каждый из промысловиков в

сложившихся в то время условиях на рынке добывает в среднем по 10 копеек в день. Расчет в изменившихся условиях, которые может предоставить будущий Беломорский канал, позволит добывать на 50 копеек в день. В сумме это дает 1 миллион 200 тысяч рублей, тогда как может давать 6 миллионов рублей. «Каждый год отсрочки вынимает из народного хозяйства 4 с половиной миллиона рублей, -- заключает Н.А. Крылов, -- то есть половину стоимости всего устройства пути».

Н.А. Крылов не забыл напомнить и о том, что побережье Белого и Баренцева морей по сути оставлены безо всякого военного прикрытия на случай новой интервенции. Дело в том, что во время Крымской войны в навигацию 1854 и 1855 годов 10 кораблей англо-французской эскадры вторглись в прибрежные воды и нанесли большой урон поморским поселениям, рыбацким становищам и флоту. Половина промысловых рыбацких судов оказалось уничтоженной. Два года рыбные промыслы – основа существования жителей целого края бездействовали. И хотя попытки оккупации Поморья закончились полным провалом, материальный ущерб и известная уязвимость ощущались поморами еще долго.

5 марта 1862 года Император упразднил главный порт в Архангельске, оставив лишь гидрографическую часть для управления маяками. Все ждали, что на Белом море появятся военные крейсера. Но каким образом они могли там появиться? «Поморы уверены, -- писал Н.А. Крылов, -- что если три-четыре таких крейсера появится на Мурмане или в Белом море, то их достояние и свобода не будут отданы во власть капитана английского флота Еразмуса Омманея».

«В крае есть все, -- заключал свое исследование Н.А. Крылов, -- но все лежит втуне и ждет выхода. Будущий Онежско-Беломорский канал дает этот выход, и Заонежский край за свое долготерпение получит вековечный источник благосостояния».

5. Под гром пушек

С начала XX века проблема строительства судоходного канала, способного связать север России с центром, вошла в общественный оборот. О ней теперь говорили и спорили не только на губернском уровне в Архангельске, Вологде и Петрозаводске. Политические и инженерно-технологические аспекты этой проблемы активно обсуждались на общегосударственном и мировом уровнях. Только в 1900 – 1901 годах беломорскому каналу были посвящены отдельные доклады и дискуссии на Гидротехническом съезде и в ходе Петербургского собрания инженеров

путей сообщения, на Общем собрании съезда деятелей по водным путям и на Международном инженерном конгрессе в Глазго.

Сложная инженерная задача, которая угадывалась в этом проекте, привлекла к нему интерес наиболее талантливых и оригинально мыслящих инженеров того времени. Много времени и сил посвятил проекту инженер К.Ф. Здзярский, который в начале отнюдь не был безусловным сторонником его строительства, и инженер и профессор В. Е. Тимонов, которого, напротив, эта идея увлекала необычайно. В.Е. Тимонов создал проект Беломорско-Балтийского водного пути (ББВП, как его называли в то время) и представил его на Парижскую всемирную выставку 1900 года. Проект был отмечен золотой медалью. В самом конце XIX и начале XX века профессор В. Е. Тимонов стал наиболее ревностным популяризатором проекта; он сделал множество блестящих докладов для самых различных аудиторий, написал много статей. Уже тогда В.Е. Тимонов определил назначение проекта как «устройство Российского северного стратегического и торгового морского внутреннего водного пути между Белым и Балтийским морями». До него так точно этого никто не делал.

Поскольку одним из основных условий реализации проекта большинство авторов выставляли передачу в концессию лесных и иных богатств в зоне предполагаемой судоходной трассы, разумеется, не могли остаться в стороне и иностранцы. Со своими предложениями выступили американцы (проект соединения Ботнического и Кольского заливов через озеро Имандра), финны (проект инженера-капитана Гека) и шведы.

Не ослабевала активность, с которой идею сооружения водного пути внедряла и сама губернская власть из Петрозаводска. Олонецкий вице-губернатор А.Ф. Шидловский ухитрился отыскивать сторонников в самых, казалось бы, неподходящих местах. К примеру, 23 апреля 1915 года он делает доклад о канале на общем собрании Российского общества звероводства. Какая здесь, казалось бы, связь? В результате звероводы оказываются крайне заинтересованными судьбой проекта и в свою очередь требуют рассмотрения проблемы канала... на совете Всероссийской сельскохозяйственной палаты. В том же году А.Ф. Шидловский делает доклад о проекте канала в Российском обществе хозяйственного разведения промысловых животных и полезной дичины, где также имеет необычайный успех и собирает прессу.

Однако правительство заставила обратиться к проекту канала не общественная дискуссия и не требования звероводов, а война. Едва оправившаяся от одной войны, Россия вступила в новую, еще более тяжелую. Морские пути, связывающие страну с союзниками в Западной Европе, оказались перерезанными. Путь из Балтики закрыли немцы, из Черного моря – турки.

До Владивостока не дотянуться, а Архангельск, хоть и недалеко, но не вполне удобен: война навигаций не знает. Тот же Олонецкий вице-губернатор А.Ф. Шидловский писал:

«Белое море и Северный Ледовитый океан с его незамерзающими гаванями на Мурмане остаются теперь единственными путями для товарообмена с внешним миром... Между тем для выхода к северному побережью существует лишь одна Вологодско-Архангельская железная дорога и Северная Двина. Названная дорога еще только перешивалась на широкую колею, а Северо-Двинский водный путь, по которому с открытием навигации 1916 года и будут направлены все грузы, скопившиеся теперь в Архангельске, далеко не оборудован во всех своих частях до соединения с Мариинской системой».

К слову, в конце XIX века Олонецкое губернское земство определяло грузооборот по предполагаемому Онего-Беломорскому каналу в 76 миллионов пудов в год. Причем расчеты показывали, что ожидаемый грузопоток на юг в четыре раза превысит встречный, на север (24,922,300 пудов на 7,791. 000 пудов).

В 1915 году началось строительство Мурманской железной дороги и порта на берегу незамерзающего Кольского залива в 12 километрах севернее древнего поморского поселения Колы – будущего города Мурманска. С января по декабрь 1915 года построен участок железнодорожной ветки Петрозаводск – Сорокская губа Белого моря; с июня 1915 года до мая 1916 года построен участок от Кандакшаши до станции Семеновская на Мурмане; с сентября 1915 по ноябрь 1916 года вступила в строй железнодорожная ветка Сорокская губа – Кандалакша.

Любопытно, что получив такого мощного конкурента как железная дорога, идея строительства беломорского канала отнюдь не была забыта. Дискуссия приобрела новый оттенок – стали полемизировать о выгоды и невыгоды сезонного судоходного пути в сравнении с круглогодичной «железкой».

Продолжалась она до начала 30- годов. В начале кровопролитной первой Мировой войны, правительство России старалось поскорее исправить промахи в стратегическом планировании отдаленных территорий. Журнал «Русское судоходство» в № 5-6 опубликовал сенсационное сообщение о том, что проект сооружения Беломорско-Онежского пути Министерством путей сообщения утвержден.

Целый век потребовался, чтобы доказать очевидное. Только вот на дворе уже гулял 1917 год.