

Пассажиры в Южной Арктике South Arctic Passengers

Арктика – обширный и преимущественно безлюдный морской регион. Если перспективы развития российского грузового и ледокольного судоходства в Арктике более или менее обозначены, то проблема организации регулярных пассажирских перевозок далека даже от предварительного решения.

A vast and poorly inhabited region out in the ocean, the Arctic is more associated with shipping and icebreaker assistance rather than regular passenger carriage. The latter has not been even addressed.

Линии на карте

Большая часть российской Арктики непригодна для постоянного проживания. Самым комфортным для жизни является регион, условно называемый Южной Арктикой. Климатические условия беломорского побережья позволили еще сотни лет назад основать здесь десятки постоянных крупных поселений. Это не передвижные стойбища оленеводов и не временные колонии вахтовиков, а полноценные российские города, деревни и села. Беломорский регион можно сравнить с оазисом в ледяной пустыне.

Сегодня единственным плавсредством для регулярного пассажирского сообщения между Архангельском и несколькими прибрежными поселениями является судно «Беломорье», рассчитанное на перевозку 36 пассажиров. Регулярного морского сообщения между Архангельском, Соловками и Мурманском нет уже много лет. Белое море фактически разъединяет соседние регионы, хотя когда-то оно было главным связующим звеном между ними.

Исторический факт: создание регулярного паромного сообщения между рыбацкими портами на Русском Севере и в соседней Норвегии проис-

ходило почти одновременно в конце XIX века. В 1893 году норвежцы создали паромную компанию «Хуртирютен» и наладили регулярное сообщение вдоль всего северного побережья от Бергена до Вардэ. Но российское Поморье не собиралось уступать стране фьордов, и уже в 1895 году в Архангельской губернии было организовано регулярное пассажирское сообщение, осуществлявшееся «Товариществом Архангельско-Мурманского срочного паромства». Обе паромные компании, российская и норвежская, открывали новые регулярные линии, обе получали крупные государственные субсидии и приобретали за рубежом современные пароходы.

В конце XIX века по Белому и Баренцевому морям ходили десятки пассажирских пароходов, действовало шесть регулярных линий, на которых работали большие комфортабельные суда. В 1897 году товарищество развивало срочные рейсы и в восточной Арктике по линии Архангельск – Печора (до портопункта Куя). Вскоре товарищество стало выполнять регулярные пассажирские рейсы на архипелаг Новая Земля.

Здесь был туризм

Любопытно, что еще в XIX веке среди жителей русских поселений на Белом море сложилась традиция свадебных путешествий на пароходах в отдельных каютах в Норвегию. Член Русского географического общества писатель Михаил Пришвин писал об этом в путевых заметках 1906 года: «Медовые месяцы у поморов принято проводить в Норвегии». Фактически это был уже настоящий международный морской туризм для среднего класса – явление уникальное для России того времени.

В 1890-х годах консул Российской империи в Финмаркене Дмитрий Островский обратил

внимание на то, что в связи с развитием регулярного паромного сообщения вдоль побережья Норвегии Арктика стала популярным туристическим направлением для жителей Европы. Этот факт служил стимулом для инвестиций в развитие приморских поселений и в модернизацию пассажирского флота. В международном арктическом туризме Островский увидел серьезный ресурс для развития российских прибрежных территорий.

И уже в 1898 году «Товарищество Архангельско-Мурманского срочного паромства» издало в твердом переплете составленный Островским на нескольких языках «Справочник-путеводитель по Северу России». В нем впервые были описаны наиболее популярные паромные маршруты, туристические достопримечательности и территории Поморья: Архангельск, Соловецкий монастырь, Мурманский берег, Новая Земля и Печора. К справочнику были приложены туристические карты. С 1910 года товарищество начало издавать ежегодный справочник под названием «Спутник помора по Белому морю и Северному Ледовитому океану». В каждом выпуске были подробно описаны маршруты пароходов, время пребывания в пути и на стоянках, тарифы и различная любопытная информация.

Морские путешественники

Архангельский губернатор Александр Платонович Энгельгардт, управлявший регионом в 1893–1901 годах, был одним из первых заядлых туристов, путешествовавших на пароходах по всему Белому морю. Энгельгардт собрал массу сведений о Поморье, привез десятки экспонатов для городского музея и даже обнаружил несколько отдаленных поморских поселений, о существовании которых правительство России прежде не знало. Результатом его путешествий стали путевые записки, напечатанные в петербургском журнале «Русское судоходство» в 1895–1896 годах. В них, в частности, он обращал внимание на европейских путешественников:

«Кроме нашей компании, на пароходе был еще турист, какой-то австрийский барон, который, интересуясь Севером, приехал в Архангельск... Вообще в последнее время наши северные берега усердно посещаются иностранцами: в Коле мы встретили целую компанию англичан с бездной чемоданов разных форм и размеров... На Новую Землю, кроме барона, отправились также какая-то дама-шведка, стокгольмский профессор и другие».

В 1897 году новоземельская товаро-пассажирская линия из Архангельска была продлена до Белушней губы, а в 1910-м – до Крестовой. Все пассажирские направления были сразу же востребованы не только зарубежными, но и отечественными туристами. Среди первых знаменитых арктических туристов, путешествовавших на пароходах товарищества – первый живописец Русской Арктики Александр Борисов, художники Константин Коровин, Валентин Серов, Николай Рерих, Николай Пинегин, Степан Писахов; писатели Михаил Пришвин, Василий Немирович-Данченко, Евгений Кочетов и другие.

Судя по темпам роста туристического интереса к Арктике, дальнейшее развитие пассажир-

Регулярного морского сообщения между Архангельском, Соловками и Мурманском нет уже много лет. Белое море фактически разъединяет соседние регионы, хотя когда-то оно было главным связующим звеном между ними
It has been many years since the regular passenger line connecting Arkhangelsk, the Solovetsky Islands and Murmansk has been stopped. Once a route to connect neighbors, the White Sea now divides them

SOZVEZDYE #26

транспорт
transport

30

Текст: Иван Мосеев
Text: Ivan Moseev

SOZVEZDYE #26

транспорт
transport

31

Фото: Русская Арктика
Photo: Russian Arctic

Пароходы у причалов Архангельска в конце XIX века
The late 19th-century steamers
moored at Arkhangelsk piers



ского сообщения вдоль побережья в условиях капитализма могло бы привести к появлению целой отрасли международного круизного туризма на севере России. Но этого не случилось: в 1920-х годах весь грузопассажирский флот в Архангельской губернии был национализирован. Регулярное морское сообщение между Архангельском и зарубежными портами прервалось на долгие десятилетия. Милитаризация региона привела к тому, что въездной круизный туризм для иностранцев в советскую Арктику был полностью исключен вплоть до падения «железного занавеса».

Тем не менее, благодаря развитию туристической отрасли в СССР к началу 1970-х годов Архангельск снова стал портом приписки для целого ряда морских пассажирских теплоходов. Жители столицы Поморья до сих пор с ностальгией вспоминают названия белоснежных красавцев Северного морского пароходства, швартовавшихся у причалов Красной пристани: «Аджигол», «Юшар», «Буковина», «Татария»... В период летней навигации они перевозили тысячи пассажиров из числа жителей поморских сел и туристов со всего СССР. В зимнее время суда уходили в южные порты, где также занимались перевозкой пассажиров и туристов. В 1972 году в Архангельске был построен самый современный в стране морской-речной вокзал. Даже сегодня белое здание, в облике которого узнается силуэт круизного лайнера, является туристической достопримечательностью столицы Поморья. Его изображение можно увидеть на банкноте номиналом 500 рублей.

Но в начале девяностых архангельские пассажирские лайнеры были распроданы. Большая часть помещений морского-речного вокзала была отдана в аренду и перестала использоваться по прямому назначению. За прошедшие двадцать лет ситуация не улучшилась. Сегодня регулярного пассажирского сообщения в Белом и Баренцевом морях нет.

Соловецкий якорь

Якорным инвестиционным проектом для возрождения пассажирского сообщения может стать развитие туризма на Соловках. Перед посещением Соловецкого архипелага зарубежные лайнеры обычно заходят в архангельский порт с целью прохождения процедуры пересечения границы.

Здесь, как правило, иностранные туристы совершают экскурсию в крупнейший в Европе музей деревянного зодчества «Малые Корелы». Попадая сюда, туристы обычно испытывают изумление и восторг. Вид деревянных архитектурных памятников Поморья, вписанных в естественный лесной ландшафт, завораживает гостей. «Почему мы раньше не знали о существовании этого прекрасного места?» – в недоумении спрашивают туристы у гидов. Ответ лежит на поверхности: в течение большей части XX века Белое море и Соловки были закрыты для иностранцев. В итоге Беломорье и удивительный мир поморской культуры оказались вне зоны международного туризма.

«Соловецкий якорь» может помочь в развитии туризма в соседних Карелии и Мурманской области. К сожалению, каждый из регионов прорабатывает это направление автономно, не учитывая последствий от своих действий для соседей. В 2006 году в Архангельской области был представлен проект объединения всего побережья Белого моря в единое «логистическое кольцо». Проект был разработан совместными усилиями администрации региона, музея «Малые Корелы» и общественной организации «Поморское возрождение». В 2011 году проект был доработан, и туристический бизнес в Архангельской области начал его реализацию. Однако главная цель проекта – объединение усилий трех субъектов федерации – так и не была достигнута.

Без организации регулярной пассажирской паромной линии развитие морского туризма в Белом море будет неполноценным. Без развития круизного морского туризма Соловецкие острова не смогут стать по-настоящему популярным туристическим объектом. Сегодня все путешественники, прибывающие на Соловки, вынуждены проживать на территории острова, но местная инфраструктура не рассчитана на такую нагрузку. Поэтому дальнейшее увеличение турпотока на Соловецкие острова надо связывать не со строительством на архипелаге новых гостиниц, а с привлечением круизных лайнеров, которые, по сути, являются плавучими гостиницами для туристов.

И действительно, иностранные суда приходят сюда все чаще. В 2016 году Соловецкий архипелаг и Архангельск посетили восемь иностранных лайнеров. Поток туристов в Поморье может быть серьезно увеличен, если на Белом море возродится хотя бы одна регулярная пассажирская линия, связывающая Архангельск, Соловки и Мурманск.



Lines of the map

The largest part of the Russian Arctic is not suitable for residence. More comfortable for living is what we call the Southern Arctic. Those first settlers who had established here dozens of large settlements, were attracted by the milder climate of the White Sea coast. By these settlements we mean not those of nomadic reindeer herders or rotation workers, but the communities that have grown to form villages, towns and cities. In the ice-covered wilderness, the White Sea area is like an oasis.

The only boat currently operated to maintain passenger traffic between Arkhangelsk and its coastal communities is the 36-seat Belomorje. It has been many years since the regular passenger line connecting Arkhangelsk, the Solovetsky Islands and Murmansk has been stopped. Once a route to connect neighbors, the White Sea now divides them.

Let us cite here some historical evidence. In the late 19th century, the fishing ports in Northern Rus-

sia and in Norway had, almost concurrently, established their regular shipping traffic networks. In 1893, Norway launched Hurtigruten, a shipping company to maintain regular shipping services along the section of the coast between Bergen and Vardø. At that time the Russian community of Pomors, based in Arkhangelsk, was as efficient as Norway, having launched, as early as 1895, the regular passenger service via its “Partnership Association of Arkhangelsk and Murmansk Urgent Shipping Companies”. Both the Russian and Norwegian shipping companies worked towards more regular connections, receiving government subsidies and purchasing the advanced ships from abroad.

In the late 19th century, the White and Barents Seas used to be navigated by dozens of large and comfortable steamers servicing six passenger lines. 1897 saw the launch by the Partnership Association of the Arkhangelsk – Pechora line, one of the direct lines in the Eastern Arctic (reaching as far as the port locality of Kuya). Soon afterwards the Partnership Association expanded its passenger service as far as the Novaya Zemlya archipelago.

Tourism was here

Curiously, Norway became one of the most attractive honeymoon destinations already in the 19th century. Russian couples would travel there from the White Sea coast in honeymoon cabins. Writer and member of the Russian Geographical Society Mikhail Prishvin wrote in his travel diary in 1906: “Pomors prefer to spend their honeymoons in Norway.” This, in fact, evidences that the Russian middle class had access to quality tourism services as early as that year, a phenomenon truly unique for the Russia of that time.

In the 1890s, Consul of the Russian Empire in Finnmark Dmitry Ostrovsky noted that the regular steamer connection along the Norwegian coast rendered the Arctic a popular tourist destination among

*В конце XIX века по Белому и Баренцевому морям ходили десятки пассажирских пароходов, действовало шесть регулярных линий, на которых работали большие комфортабельные суда
In the late 19th century, the White and Barents Seas used to be navigated by dozens of large and comfortable steamers servicing six passenger lines*

Europeans. That led to Pomor settlements and passenger craft receiving larger investments. Ostrovsky saw the international Arctic tourism as a solid resource to foster the development in the Russian coastal areas.

As early as 1898, the “Partnership Association of Arkhangelsk and Murmansk Urgent Shipping Companies” published a hard-cover “Travel Guide Around Northern Russia”, compiled by Ostrovsky and translated into several languages. It was the first travel guide to feature the most popular itineraries, tourist attractions, and Pomor destinations – Arkhangelsk, Solovetsky Monastery, the coast of Murmansk, the Novaya Zemlya, and the Pechora. The travel guide came together with tourist maps. In 1910, the Partnership Association started releasing the annual periodical “Pomor’s Fellow Traveler on Tours Around the White Sea and the Arctic Ocean”. Each of its issues gave details of the itineraries, voyage time, stops, and rates, and published curious facts.

Sea travellers

One of those first ardent travelers to explore the White Sea area onboard steamers was Alexander Platonovich Engelgart, Arkhan-

gelsk 1893–1901 Governor. He would collect the information about the land of Pomors, bringing back dozens of exhibits for the local museum. He was the one who unveiled several remoter Pomor settlements totally unknown to the Russian government. Engelgart’s travel notes were published in 1895 and 1896 issues of the Saint Petersburg journal “Russian Shipping”. Some of those notes refer to European travelers:

“Besides our party, onboard the steamer was a tourist who happened to be an Austrian count. He came to Arkhangelsk in pursuit of knowledge about the North... These northern shores have recently become a much frequented destination: in Kola we met a big group of Englishmen carrying an immense number of suitcases of all shapes and sizes... The party bound for the Novaya Zemlya included, apart from the Austrian count, a Swedish lady, a professor from Stockholm, and few other people.”

In 1897, the Novaya Zemlya-bound freight and passenger line was extended to reach Belushya Bay and later in 1910 Krestovaya. All of the existing passenger connections would be immediately booked by travelers in Russia and abroad. Among celebrities who made those first Arctic trips onboard the Partnership Association’s ships were Alexander Borisov, a painter and big fan of Arctic landscapes; painters Konstantin Korovin, Valentin Serov, Nikolay Rerikh, Stepan Pisakhov; writers Mikhail Prishvin, Vasily Nemirovich-Danchenko, and Yevgeny Kochetov, among others.

Judging by the rate at which the Arctic-bound tourist flow was growing, any further promotion of the coastal passenger service was likely to lead to the emergence – due to the market opportunities available at that time in the Northern Russia – of a full-fledged cruise tourism industry. But that never happened. In the 1920s, all freight and passenger fleet was nationalized. The regular sea connection between Arkhangelsk and the overseas ports had been stopped for decades. The militarization policy stopped all incoming cruise tourism and it wasn’t until the “iron curtain” fell that foreigners started travelling to the Soviet Arctic again.

Still, even with the slow progress the USSR was making in its tourism industry, by the 1970s Arkhangelsk had resumed its status as the port of registry for a whole lot of passenger ships. Its residents still remember the nostalgia-evoking names of the beauti-

ful white ships moored at the Red Quay – the Adjigol, Yushar, Bukovina, and Tataria, once owned by the Northern Shipping Company... In summer navigation season, these ships would carry thousands of Pomor residents and passengers from all over the USSR. For winters they would be sent to southern ports. In 1972, Arkhangelsk built its sea-river terminal, the most advanced according to the standards of that time. Even today this white building remains a local tourist attraction, its shape resembling a cruise liner. The image of it is visible on the 500 rouble banknote.

In the early 1990s, however, Arkhangelsk sold all its passenger ships. The premises of the sea-river terminal were leased out to be no longer used for their initial purpose. Very little has changed for the better over the last twenty years: passenger service in the White and Barents Seas is currently none.

Anchoring in the Solovki

The way toward bringing back passenger service is through anchor investment projects to promote the Solovetsky Islands as a tourist destination. On their way to the Solovetsky Islands cruise liners call at the port of Arkhangelsk for border crossing proce-

Любопытно, что еще в XIX веке среди жителей русских поселений на Белом море сложилась традиция свадебных путешествий на пароходах в отдельных каютах в Норвегию. Curiously, Norway became one of the most attractive honeymoon destinations already in the 19th century. Russian couples would travel there from the White Sea coast in honeymoon cabins

dure. Here, tourists normally go on a trip to Europe’s largest open air museum “Malye Korely”, where, to their amazement and astonishment, they find themselves amid the forest landscape with authentic specimen of wooden architecture. “How come we never knew about such a wonderful place?” many ask their guides. The answer is easy to guess: for most of the 20th century, the White Sea and its Solovetsky Islands were closed to foreigners, meaning that the amazing world of Pomor culture had completely fallen outside the scope of international tourism.

There are few other regions that can benefit from “Solovetsky anchor investment” – Karelia and Murmansk. Unfortunately, each region seems to be working on its tourism industry without forecasting the effect its actions may produce on its neighbors. In

2006, Arkhangelsk government received a proposal to include the White Sea coast into one big “logistics ring”. A product of local authorities, Malye Korely museum and civil society organization “Pomorskoye Vozrozhdeniye”, this proposal was updated in 2011 and placed into the hands of the local travel agencies. Yet, its ultimate goal of having three Russian regions promoting one tourist product was never achieved.

Any effort to promote cruise tourism in the White Sea area would be incomplete without regular ferry traffic. Nor can the Solovetsky Islands become a popular tourist destination if cruise tourism remains underdeveloped. Tourist accommodation is available only on one of the isles, where infrastructure is limited. An increase in tourist arrivals should not entail constructing more hotels on the Solovetsky Islands but rather attracting more cruise liners, which, in fact, are floating hotels.

There is indeed an increase in the number of foreign liners calling at the Solovetsky Islands: 8 reached them and Arkhangelsk in 2016. Provided that the land of Pomors relaunches at least one of the passenger-carrying lines to connect Arkhangelsk, Murmansk and the Solovetsky Islands, its tourist influx will largely increase.

