

★ ПРЕДИСЛОВИЕ

Начиная со ставшего легендарным, окружённого ореолом романтики и героизма дрейфа Фрицьофа Нансена на шхуне «Фрам» в конце 19 века, с завершившихся грандиозным скандалом и не прекратившимися и в наши дни спорами о походах Роберта Пири и Фредерика Кука — кто же из них на самом деле достиг первым Северного полюса — в начале 20 века, весь мир охватил жгучий интерес к Арктике.

Тогда же и в нашей стране благодаря невероятным усилиям С.Ю.Витте, Д.И.Менделеева и адмирала С.О.Макарова впервые встал вопрос о важности Арктики, необходимости её скорейшего освоения. И не столько в экономических, сколько в военных и политических целях.

Однако лишь после революции 1917 года на этом пути были сделаны первые шаги. Закреплением за СССР острова Врангеля, на который бесосновательно претендовали Канада и США. Провозглашением советского сектора Арктики, в пределах которого все, как открытые, так и неоткрытые, земли и острова объявили принадлежащими Советскому Союзу.

Продолжило наметившуюся линию создание Северного флота в феврале 1931 года по инициативе И.В.Сталина и Главного управления Северного морского пути в декабре 1932 года по предложению В.В.Куйбышева. А также беспримерный дрейф папанинцев, перелёты из СССР через Северный полюс в Америку экипажей Чкалова и Громова в 1937 году.

Великая Отечественная война подтвердила и важность, и своевременность таких действий. Но вместе с тем продемонстрировала не только несомненную стратегическую роль Арктики, но и ещё сохранявшуюся военную слабость страны в этом, одном из ключевых для её обороны, регионе. Такое вполне понятное и объяснимое отставание, ставшее особенно нетерпимым в период холодной войны, удалось преодолеть и довольно быстро. К началу 70-х годов СССР ценою невероятных усилий сумел добиться военного паритета с США. И не только в Арктике, которая лишь стала единственной возможностью для выхода советского военно-морского флота в мировой океан.

Ставшая несомненной такая роль Арктики не могла не отразиться в научной литературе. За сравнительно небольшой отрезок времени — с конца 19 века — в нашей стране были изданы тысячи книг и брошюр, опубликованы десятки, если не сотни, тысяч журнальных и газетных статей. Но все они, что было объяснимо только поначалу, концентри-

ровали внимание либо на географических исследованиях, либо на хозяйственном использовании полярной и приполярной области. Такого рода предельно ограниченный взгляд закрепил ставший классическим четырёхтомник «История открытия и освоения Северного морского пути», вышедший в 1956–1969 годах.

Как ни странно, вне поля зрения исследователей остались не менее, а может, и более значимые аспекты проблемы — политический и оборонный. Между тем как недавно рассекреченные архивные материалы, так и уже имеющиеся публикации документов, а также работы, изданные как в нашей стране, так и в США, Канаде, Норвегии, Дании, позволяют восполнить существующий серьёзный пробел.

Данная работа и призвана предложить первый вариант решения важной исследовательской задачи, ограничившись поначалу периодом до Великой Отечественной войны. Она должна показать зарождение и осознание стратегической роли Арктики, порождённые тем действием государства.

Тщетные попытки

1.

В один из августовских дней 1894 года в Петергоф для доклада императору приехал министр финансов С.Ю.Витте. Он только что вернулся из продолжительной, длившейся чуть ли не всё лето поездки на Север. В Архангельск, оттуда — на Кольский полуостров, далее вдоль норвежского побережья, в Кристианию, Стокгольм, Гельсингфорс. И теперь горел желанием непременно доказать Александру III очень многое. Прежде всего — необходимость, экономическую обоснованность строительства не только уже одобренных железных дорог — от Вологды на Архангельск, от Казани или Перми на Котлас, но и ещё одной. От Петербурга к Мурманскому побережью.

В докладе С.Ю.Витте писал:

«Для выяснения мероприятий, наиболее способных послужить экономическому развитию Мурманского берега, мною были приняты во внимание как естественные условия этого края, так и характер тамошнего населения и хозяйственное его состояние.

Я прошёл на пароходе весь Мурманский берег начиная от Святого Носа и до Паз-реки, заходя в главнейшие заливы и бухты (Териберский, Екатерининская гавань, Порт-Владимир, Ура-Губа, Мотовский залив, Вайда-Губа, Печенга и устье Паз-реки). Берег Мурмана везде скалистый и очень приглубый, так что пароход всё время идёт в очень близком расстоянии от берега; мелей и рифов нет, благодаря чему плавание вдоль сего берега совершается поморами даже в тёмные осенние и зимние ночи, хотя он вовсе не обставлен маячными огнями. Влияние тёплого течения Гольфстрима весьма ощутительно на Мурмане, и чем ближе к границе Норвегии, тем сильнее. Это отражается и на растительности: в то время как на Иоканьгских островах близ Святого Носа полярная берёза не может расти в вышину, а лишь стелется по земле, берега Печенгской и особенно Пазрецкой бухты одеты лесом. Вообще западная часть Мурмана отличается мягким климатом (средняя температура зимы = -6°P), гораздо более умеренным, чем климат Ар-

хангельска и Соловецких островов. Как удостоверяют местные жители, климат на Мурмане вполне здоровый. Полярная ночь хотя продолжается два месяца, но и в это время года ежедневно в течение трёх часов бывает достаточно светло.

По свидетельству поморов, море у берегов Мурманна на всём протяжении, начиная от Иоканьгских островов до Норвегии, не замерзает. Только те глубоко вдающиеся в землю бухточки, где имеется обильный приток пресной воды, покрываются льдом в своих вершинах. В остальных бухтах если и образуется тонкий слой льда, то он благодаря постоянным приливам и отливам быстро уносится в море. Тёплое же течение Гольфстрима вовсе не допускает полярные льды приближаться к берегу.

Относительно незамерзаемости Кольской губы имеется весьма ценное указание в историческом документе, а именно в инструкции адмиралу Вильстеру, данной за собственной подписью императора Петра Великого, при снаряжении экспедиции в дальнейшее плавание, от 5 декабря 1723 года. В пункте II сей инструкции между прочим сказано следующее: «Вам надлежит в наши порты приставать, ежели зимою, то в Колу, понеже там никогда не мёрзнет, а ежели летом, то в Архангелогородский порт». Незамерзаемость Екатерининской гавани в этой губе засвидетельствована местною администрацией и командами судов, которые почти ежегодно в ней остаются на зимовку.

Некоторые из осмотренных мною бухт (Екатерининская гавань и Порт-Владимир) даже без всяких искусственных сооружений представляют собою отличные природные порты... Всё это приводит меня к убеждению, что Мурман пригоден для основания на нём более или менее крупных центров жизни.

Не могу умолчать перед вашим величеством о местном населении — поморах, которых я имел возможность наблюдать в Архангельске, на Мурмане и, наконец, на пароходе архангельско-мурманского пароходства «Ломоносов», на коем я совершил переход в тысячу семьсот морских миль от Архангельска до норвежского города Тронхейма и где вся команда начиная с капитана и до последнего матроса состоит из поморов. Это население живое, смелое, энергичное и предприимчивое, чисто славянской крови. Известно, что западный берег Белого моря, где поморское население главным образом сосредоточено, входил уже в XI веке в состав Новгородских земель. Население это любит море и сроднилось с ним, ибо оно живёт морскими промыслами, которые и обеспечивают его существование... Из поколения в поколение поморское население растёт посреди суровой океанской природы, где для поддержания существования нужен упорный труд. Эти условия жизни закалили помора и дали ему ту стойкость и энергию, которые составляют его отличительные черты.

ствием норвежского правительства, и в одну сотню лет Финнмаркен стал цветущей провинцией...

Представленные собственным силам, русские поморы при всей энергии не могли выдержать борьбы с конкурентом, на стороне которого стоят, кроме энергии, наука, техника и капитал, и мало-помалу очутились в экономической зависимости от норвежцев. Рыбные промыслы на Мурмане не развиваются, и деятельность русских за прибрежьями Белого моря выражается, как выше упомянуто, преимущественно в меновой торговле с Норвегией. Но и этот род их деятельности постепенно суживается. В прежние времена Финнмаркен мог продовольствоваться только архангельским хлебом, и потому поддержание торговли с русским Поморьем было для него настолько важно, что норвежское правительство особою статьею трактата 1838 года выговорило себе право ежегодно получать из России 50 тысяч четвертей (10 тысяч тонн — Ю. Ж.) ржи, а в Крымскую кампанию даже вступило в соглашение с воюющими сторонами относительно неприкосновенности этой торговли. Теперь, с развитием пароходных сообщений, север Норвегии легко может получать во всякое время хлеб из других стран. То же самое с лесом: прежде все постройки в Финнмаркене делались из русского леса; ныне строительные материалы и даже целые дома в готовом виде доставляются из южной Норвегии. При таких условиях меновая торговля нашего Поморья с Норвегией доставляет нам всё меньше и меньше выгод.

По моему мнению, мероприятия правительства в будущем должны быть направлены никак не к поддержанию меновой торговли, а к развитию русских самостоятельных промыслов на Мурмане. Для достижения сей цели необходимо принять целый ряд мероприятий, как то: учащение рейсов срочного пароходства, устройство телеграфных линий, улучшение колёсных путей, перемещение административного центра из Колы в одну из мурманских гаваней, устройство в одной из них дока и мастерских для ремонта судов, усиление администрации в некоторых её отраслях и проч.

Таковы главнейшие мероприятия, вызываемые необходимостью придти на помощь экономическому развитию Мурманского берега. И хотя самым сильным средством для подъёма хозяйственной жизни этой окраины, конечно, послужило бы соединение её с остальными частями империи рельсовым путём, однако осуществление его теперь же не вызывается насущными экономическими потребностями края, а потому, ввиду значительных затрат, потребных на сооружение Мурманской железной дороги, от проведения этого пути с целями только экономическими можно бы ныне и в ближайшем будущем без существенного ущерба для дела воздержаться, ограничившись вы-

В сём положении я почитаю существенным с моей стороны упущением не предусматривать возможности в близком будущем такого поворота в деле обеспечения России новым военным портом, который может потребовать от государственного казначейства нового крупного пожертвования, в особенности тяжкого ввиду ныне производимых чрезмерных расходов на устройство военного порта в Либаве...

Морское министерство в записке своей от 23 сентября 1889 года об устройстве в Либаве военного порта приводило следующее объяснение необходимости оногo.

Стремление иметь передовой порт в незамерзающих или мало замерзающих водах Балтийского моря вызывается прежде всего необходимостью свободного пользования нашими морскими силами как для наступательных, так и для оборонительных целей. Выполнение сего тем более обязательно для нас в настоящее время, что в непосредственном нашем соседстве возник германский флот уже теперь могущественный, продолжающий развиваться весьма деятельно». Постройка же Кильского канала, продолжал Витте излагать обоснования морского министерства, «освободит германский флот от опасений относительно занятий неприятелем балтийских проливов и позволит самым большим судам в 6–7 часов времени переходить из одного моря в другое.

Ввиду этих факторов едва ли возможно оставаться безучастными. Создав ценой огромных жертв боевой и крейсерский флот, мы не должны обрекать его на бездействие в течение большей половины года и лишать себя возможности пользоваться в военное время благоприятными решающими моментами. В этой возможности, то есть в обладании, насколько можно ближе к противнику, надёжным опорным пунктом для внезапного нападения на слабейшего неприятеля или уклонения от боя с превосходными силами, заключается один из важнейших залогов успеха. *Имея незамерзающий порт, мы приобретаем возможность благовременно высылать в Тихий океан подкрепления* (выделено мной — Ю. Ж.) и избавимся от расходов по содержанию там слишком больших сил...

С приведением в исполнение программы развития флота в Кронштадте совершенно неостанет помещения для команд. Неотложная же потребность, возникающая вследствие недостатка помещений в Кронштадте, не может быть удовлетворена переводом части Балтийского флота в Ревель или Свеаборг — по местным условиям двух последних портов. Таким образом, задача, неустранимо представляющаяся морскому министерству в самом ближайшем будущем вследствие недостатка помещений в Кронштадте, может получить удовлетворительное разрешение только созданием на Балтийском море нового военного порта.

При выборе наиболее соответственного для этого пункта важнейшим условием представляется незамерзаемость, которая позволила бы флоту быть готовым к действию в течение круглого года, а не шесть месяцев только, как в Кронштадте или Свеаборге. Затем важно, чтобы новый порт был менее удалён от линии расположения армии. Из двух удовлетворяющих сим условиям пунктов на балтийском побережье (Либавы и Виндавы) выбор представляется безразличным для морского ведомства, но так как военное министерство высказалось за Либаву, то и морское министерство присоединилось к его мнению, имея в виду лучшее согласование действий флота и армии и большее ручательство надёжной береговой обороны вновь создаваемых морских учреждений...

Морское министерство признаёт закрытие с наступлением военного времени балтийских проливов настолько вероятным, что этим объясняет прорытие соединительного между Балтийским и Немецким морями канала, который строится для того, чтобы дать Германии возможность во всякое время разъединять или сосредотачивать свои военно-морские силы по желанию. Этим обеспечивается появление во всякое время в Балтийском море германского и союзного с ним флота, которые таким образом могут быть сосредоточены в Балтийском море беспрепятственно и в желаемом союзниками количестве. Обеспечив себе этот путь, противники России в самый момент объявления войны примут все меры к тому, чтобы преградить русским военным судам выход и вход из Балтийского моря через проливы...

Запертый в Балтийском море русский флот также не всегда будет в состоянии принять серьёзное участие в обороне русского побережья Балтийского моря, так как неприятель всегда будет иметь возможность ввести через вышеназванный соединительный канал в Балтийское море флот гораздо сильнейший... При неравенстве сил нашему флоту едва ли не придётся уклониться от боя с превосходящими неприятельскими силами, и запереться в Либаве или Кронштадте, и не принимать участия в обороне побережья. Таким образом, и в этом отношении Либава может не оправдать ожидания.

При близости Либавского военного порта от сухопутной границы Германии и зависимости его участи от хода военных операций армии Либава может явиться таким же объектом военных операций, как и Севастополь».

Но С.Ю.Витте не только попытался опровергнуть необходимость уже шедшего строительства военного порта в Либаве. Предложил он и свой вариант решения военно-стратегической задачи. Вновь вернулся к проблеме русского Севера.

«Исходя из такого критического взгляда, — продолжал министр финансов, — сторонники приведённого воззрения указывают на крайне важные преимущества устройства военного порта в одной из незамерзающих гаваней мурманского берега.

Мурман находится всего, в 3–4-дневном переходе от берегов Великобритании и в 6–7-дневном переходе от Средиземного моря и, следовательно, от торговых путей, где сосредоточены важные и жизненные интересы европейских государств. Он изобилует природными гаванями, которые могут быть обращены в порты с сравнительно небольшими затратами, не требуя при своей глубине работ по землечерпанию, которые при устройстве портов представляются наиболее трудными. В этом отношении мурманские заливы если и могут быть сравниваемы с другими русскими бухтами, то только с севастопольскими. Но и перед теми они имеют важное преимущество, глубже врезаюсь в материк, что при возвышенных к тому же берегах не только обеспечивают судам спокойную стоянку, но и дают флоту и всем его учреждениям полную защиту от бомбардировки со стороны моря.

Так, Кольская бухта на Мурмане вдаётся в материк на 50 вёрст (верста = 1,06 км — Ю. Ж.), а вполне незамерзающая часть её имеет 14 вёрст длины, считая от входа, и от 2 до 2,5 вёрст ширины, с многочисленными по обоим берегам бухтами и заливами, из коих лучшей представляется Екатерининская гавань, расположенная в 6 верстах от входа в Кольскую губу и вполне защищённая от океанского волнения. Берега её приглубы и грунт прекрасный. В длину собственно Екатерининская гавань имеет около 2 вёрст и в ширину от 150 до 220 сажень (сажень = 2,3 м — Ю. Ж.)...

Совокупность объяснённых условий делает Мурман особенно пригодным для создания там военного порта как опорного пункта представляющего русскому флоту свободный выход во всякое время года и при всех обстоятельствах. Устройство такого порта, обеспечивая нашему доблестному флоту полный простор для действий во время войны и наиболее благоприятные условия для морского воспитания его личного состава (в чём наглядно убеждает пример поморского населения), дало бы государству возможность широко пользоваться флотом для достижения государственных целей в международных отношениях.

В настоящее время морские силы России, имея главные опорные пункты в замкнутых и замерзающих морях, лишены необходимой свободы действий, и, в случае войны, как выход русских крейсеров из Чёрного и Балтийского морей, так и обратный доступ им в эти моря может быть закрыт. В таком положении и находилось дело во время Крымской кампании, когда выхода в океан пришлось искать через Белое

казалось бы наиболее соответственным рассмотрением затрагиваемых в докладе вопросов возложить на особое совещание. Ввиду того, что Комитет Сибирской железной дороги под высоким председательством государя наследника цесаревича состоит из высших представителей всех тех ведомств, которые наиболее заинтересованы в правильном и скором разрешении вышеупомянутых вопросов, не благоугодно ли будет вашему императорскому величеству повелеть вопросы сии обсудить в Комитете Сибирской железной дороги при участии его императорского высочества, генерал-адмирала и членов департамента экономии Государственного совета»¹.

Витте так и не удалось пробудить у Александра III хоть какой-нибудь интерес ко всеми забытой, но не столь уж удалённой от столицы окраине. Не помогло и то, что, казалось, непременно должно было взволновать императора, воззвать к его чувству ответственности. Ничуть не завуалированные, по сути прямые намёки на возможность нового сокрушительного поражения. Только для того неоднократные упоминания в докладе обороны Севастополя, Крымской войны, завершившейся позорным для России мирным договором и потерей военного флота.

Ни во время аудиенции, ни позже Александр III так и не дал своему министру ответа. Ни положительного, ни отрицательного. Демонстративно забыл о докладе. Несколько дней спустя уехал в Беловежскую пуцу, потом — в Ялту, где 20 октября и скоропостижно скончался.

Занявший престол Николай II, ранее председательствовавший в Комитете по строительству Транссибирской железной дороги, как и отец, проявил полное равнодушие к проекту С.Ю.Витте. Счёл необходимым поступить наоборот. Поддержать замысел Н.Н.Обручева, Н.М.Чихачёва и военного министра П.С.Ванновского — продолжить строительство на Балтике. 6 декабря 1894 года, всего через четыре месяца после доклада С.Ю.Витте, газета «Правительственный вестник» поместила крохотную, но весьма многозначительную информацию. «Государь император, — уведомяла она, — по всеподданнейшему докладу его императорского высочества великого князя генерал-адмирала высочайше повелеть соизволил вновь созидаемый близ Либавы военный порт именовать портом императора Александра III».

Далеко не в первый раз власти российские не пожелали всерьёз задуматься о роли русского Севера. Всё равно какой — военной или экономической. Как то делали вот уже три с половиной столетия.

¹ Российский государственный исторический архив, ф. 560, оп. 26, д. 39, лл. 2 об. — 14.

2.

С открытием Христофором Колумбом в 1492 году Америки мир, до того вроде бы достаточно хорошо известный европейцам, стал стремительно расширяться. Всего за каких-нибудь тридцать лет раскрылся им чуть ли не во всей своей полноте.

В 1498 году Васко да Гама обогнул Африку и с запада достиг берегов Индии. Вскоре португальцы, следуя проложенным их земляком путём, нашли и столь манившие всех легендарные Острова пряностей — теперешние Молуккские. А в 1519 году начал плавание и испанец Фернандо Магеллан. Его суда обошли Америку с юга, прошли неведомым Тихим океаном и достигли Островов пряностей с востока. Правда, лишь один парусник экспедиции Магеллана, в 1521 году, сумел вернуться на родину. Совершил тем первое в истории человечества кругосветное плавание.

Папа Александр VI ещё в 1493 году поспешил поделить земной шар между двумя монархиями, испанской и португальской. И отныне, чтобы достичь вожделенных, сказочно богатых Индии и Китая, купцам всех остальных стран следовало найти собственные, неподконтрольные Мадриду и Лиссабону морские пути. Француз Жак Картье устремился на запад. Далеко к северу от американских колоний Испании понадеялся разыскать дорогу из Атлантики в Тихий океан. Во время нескольких плаваний, начатых в 1535 году, открыл Лабрадор, Ньюфаундленд, Канаду, но обнаружить северо-западный проход так и не сумел.

Поспешили проложить свой путь в Китай и англичане. Но последовали на восток, вдоль берегов Тартарии, как называли Сибирь. Таинственной и богатой страны монгольского хана, с побережьем, представлявшимся весьма небольшим.

11 мая 1553 года от причала лондонского пригорода Дептфорд отошли три утлых парусника — «Бона Эсперанца», «Бона Конфиденция» и «Эдвард Бонавентура». Их вскладчину снарядили английские купцы. Командование в походе поручили Хью Уиллоуби, а прокладку маршрута — главному кормчему Ричарду Ченслеру. Суда легко и быстро добрались до севера Норвегии и у Лофотенских островов разделились. Далее продолжали плавание порознь. Только одному из них, «Эдварду Бонавентуре» с Ченслером на борту, удалось миновать неизвестное, а потому казавшееся полным опасностей море, названное впоследствии Баренцевым. Войти в Белое море, обнаружить устье Северной Двины. Поднявшись вверх по реке на 145 километров, пристать 24 августа в крохотном русском городке Холмогоры.

Первый шаг в освоении Северного морского пути был сделан. Второй последовал лишь единожды, в 1580 году, когда англичане Пит и Джексон с величайшим трудом пробились сквозь льды в Карское море. Все последующие попытки повторить такой рейс оказывались либо неудачными, либо трагичными — заканчивались гибелью моряков. Теперь уже для голландцев — Виллема Баренца, Корнелия Ная, Оливера Брюнела. И в том же 1580 году и позже — в 1595, 1596 годах — проникнуть дальше Новой Земли они, как ни старались, не смогли.

А в 1620 году на пути заморских купцов встала иная, более непреодолимая преграда. Указ царя Михаила Фёдоровича под страхом жесточайших наказаний воспретил иностранцам плавать в Карское море. Позволял вести все торговые операции только в ради того и построенном в 1584 году посаде Новые Холмогоры, позже переименованном в Архангельск.

Ну, а что купцы московские? Они вполне довольствовались тем, что им привозили из Англии и Голландии. Сами же продавали в обмен «рухлядь» — ценную пушнину да «рыбий зуб» — моржовые клыки. Ради столь ценимого и в Европе, и на Руси товара шли они вдали от побережья Ледовитого океана. Пробирались в земли югры и самояди речными путями, найденными за четыре века до них новгородскими ушкуйниками. Северной Двиной, Мезенью, Печорой да их притоками к нижнему течению Оби. Плавать же за море не умели, да и не хотели. Ни на восток, ни на запад.

Европейцев же от дальнейших поисков северо-восточного прохода отвлекло важное событие. Открытие острова Медвежий и архипелага Шпицберген, сделанное дважды. Независимо друг от друга голландцем Виллемом Баренцем в 1596 году и англичанином Генри Гудзоном в 1607 году. Они не только нанесли на карту новые полярные земли. Обнаружили там необычайно большое скопление китов и моржей. Поэтому-то между Голландией и Англией, а позже и Данией развернулась чуть ли не доходящая до военных действий борьба за обладание этими территориями. Лишь почти полное истребление там китов заставило европейцев не только прекратить соперничество в Арктике, но и покинуть надолго воды, омывающие Шпицберген и Медвежий.

О том, что полярные моря могут служить хотя и далеко не безопасным, но всё же наиболее простым, а потому и самым дешёвым путём в Европу, в России вспомнили только в середине 19 века. После поражения в Крымской войне, когда очень многие начали осознавать страшную отсталость империи, необходимость её скорейшего преобразования, реформирования.

Первой ласточкой, рассказом о том, что достаточно хорошо знали ещё во времена Ивана Грозного, стала брошюра Г.В. Колмогорова