

ФЁДОРОВ Павел Викторович, доктор исторических наук, профессор кафедры истории, проректор по научно-исследовательской работе Мурманского государственного гуманитарного университета. Автор 100 научных публикаций, в т. ч. пяти монографий, четырех учебно-методических пособий

БАЛКАНЫ И РУССКИЙ СЕВЕР В 1914–1917 годах

В статье выявляется и анализируется взаимосвязь между обстановкой на Балканском театре и политикой Российской империи по устройству северных коридоров сообщения с союзниками в годы Первой мировой войны. Уточняются предпосылки строительства железных дорог и портов на Русском Севере в военное время.

Ключевые слова: Первая мировая война, Балканы, Русский Север, Мурманская железная дорога, Архангельско-Вологодская железная дорога.

Первая мировая война выявила неэффективность системы организации ресурсов в России. Потребность российской армии в винтовках была обеспечена на 65 %, пулеметов – на 12 %. Большие потери армия несла из-за недостатка артиллерийских орудий и самолетов¹. Нехватка квалифицированных рабочих, многие из которых были мобилизованы в армию, заметно ограничивала рост отечественной промышленности. Положение усугублялось топливным голодом.

Уже в начале войны Россия к тому же осталась без надежных транспортных коммуникаций со странами-союзниками, что затрудняло возможность завоза стратегических грузов извне. Германия заблокировала Балтийское море, а Османская империя – Черное. По западному пограничью Российского государства протянулся сухопутный фронт. Владивостокский

порт не мог спасти положение, поскольку находился слишком далеко от театра военных действий и мог контактировать только с США и Японией.

Взоры правительства обратились на сравнительно спокойную и удаленную от театров военных действий территорию Европейского Севера. Военные грузы в Россию можно было завозить через систему железных дорог Швеции и Финляндии, но их пропускная способность была невелика. Архангельск принимал пароходы только пять месяцев в году (с мая до октября), когда северодвинский рейд и Белое море были свободны ото льдов. Архангельско-Вологодская железная дорога была узкоколейной и имела низкую пропускную способность.

29 ноября 1914 года министр путей сообщения С.В. Рухлов официально заявил, что

«одного архангельского пути будет недостаточно для успешного выполнения огромной работы по внешнему вывозу...»². В тот самый момент бывший председатель Совета Министров России С.Ю. Витте попытался вернуть внимание правительства к своему давнему «мурманскому» проекту, предполагавшему строительство на незамерзающем побережье Баренцева моря военно-морской базы, связанной с центром страны железной дорогой. В конце 1914 года на заседании Общества ревнителей истории он озвучил доклад, который в свое время написал по заданию Александра III³. Однако 19 декабря 1914 года морской министр И.К. Григорович без энтузиазма ответил С.Ю. Витте, что «до окончания войны невозможно сделать окончательного вывода о роли того или другого военного порта»⁴. Между тем уже в 1915 году под напором менявшейся военной обстановки российское правительство было вынуждено приступить к устройству океанского порта на Мурмане.

Вопрос о роли северных коммуникаций России в истории Первой мировой войны давно затрагивался в историографии. Особенно продуктивной представляется обнародованная еще в 1939 году идея П.Д. Быкова о существовании определенной взаимосвязи между военной ситуацией на Балканах и стратегической ролью Европейского Севера. П.Д. Быков подчеркнул, что вступление в войну Турции в конце октября 1914 году, хотя и лишило Антанту возможности пользоваться проливами Босфор и Дарданеллы, не привело к потере сербско-дунайского коридора, функционировавшего до осени 1915 года. Только вступление в войну Болгарии и падение Сербии вынудило союзников всецело сконцентрироваться на северном выходе в океан⁵.

Вместе с тем П.Д. Быкову, по нашему мнению, не удалось органично связать события, происходившие на севере и юге Европы. Так, он ошибочно указывал, что Мурманская железная дорога строилась «с начала 1915 года»⁶, имея в виду, очевидно, время принятия решения о

производстве изысканий под ее строительство. Из этого следовало, что интерес правительства к мурманскому транспортному направлению проявился практически одновременно и равнозначно, что и к архангельскому. Однако анализ законодательства свидетельствует о другом: относить время принятия решения о строительстве Мурманской железной дороги в ее полном виде к периоду ранее 23 сентября 1915 года некорректно.

Последовательность принятия решений о модернизации и строительстве железнодорожных линий на Севере выглядела следующим образом. В феврале 1915 года выделяются средства на проведение изысканий для реконструкции узкоколейной Архангельско-Вологодской железной дороги, и к началу следующего года уложенная широкая колея рельсового пути увеличила пропускную способность всего транспортного направления от Белого моря в центр России⁷.

1 января 1915 года на основании доклада министра путей сообщения С.В. Рухлова Николаем II принимается решение о строительстве новой железной дороги – от Петрозаводска до Сорокской бухты⁸ на юго-западном побережье Белого моря. Данная линия фактически представляла собой вторую колею Архангельско-Вологодской железной дороги и без продления к побережью Баренцева моря не могла превратиться в обособленное от беломорского бассейна и более выгодное, в силу незамерзаемости мурманских вод, транспортное направление. Видимо, чувствуя всю неоднозначность принимаемого решения, император, нередко излагавший свои резолюции кратко (одним словом, а то и несколькими буквами или понятным для своего окружения иероглифом), на этот раз в «особом журнале» Совета Министров пояснил свое мнение: «Согласен. Но считаю безусловно необходимым в будущем продолжение этой линии на север – до одной из лучших бухт Мурманского побережья»⁹.

Резолюция императора, переносившая намерения в неопределенное будущее, свидетельствовала, что никаких конкретных планов на

этот счет у главы государства в начале 1915 года еще не было. Однако сама мысль уже витала в воздухе и не давала покоя некоторым его подданным. Известный исследователь Севера статский советник Л.Л. Брейтфус и коллежский советник Афондик подали Николаю II «всеподданнейшую записку», в которой они настаивали на необходимости строительства дороги до незамерзающего побережья Мурмана. С одобрительной резолюцией император направил это предложение в правительство. Как отмечалось в «особом журнале» Совета Министров, власти не спешили с подготовкой решения о строительстве дороги на Мурман, поскольку их настораживала затратность и заведомая убыточность проекта в условиях военного времени¹⁰. Но на сей раз процесс был запущен, и 21 января 1915 года было принято Высочайшее решение «о производстве изысканий» железной дороги к Баренцеву морю¹¹, а 21 февраля – об отпуске кредита на заготовку материалов для ее строительства¹². Эти меры, однако, не свидетельствовали о принятии окончательного решения.

Только 3 июня 1915 года последовало высочайшее повеление о строительстве рельсового пути от Кандалакши до Колы¹³. В таком виде дорога имела бы недостроенный промежуток – между Кандалакшей и Сорокой, передвижение по которому предполагалось морским путем – вдоль Карельского берега Белого моря. Поэтому практически одновременно правительством принимаются решения о выделении средств на установку 12 автоматических маячных ацетиленовых огней и одного освещаемого бакена, а также на приобретение плавучих средств и приспособлений для организации морской перевозки между Кандалакшей и Сорокой¹⁴. Большую проблему при этом создавали не только технологические трудности, связанные с организацией двойной перегрузки «море–суша», но и мелководность Кандалакшского и Сорокского портов, требовавшая проведения грузовых работ только при помощи шаланд в открытом море, а также замерзаемость моря в зимнее время. Поэтому уже в июле 1915 года

центр отказывается от этого проекта и принимает очередное решение о проведении подготовительных работ по постройке среднего участка железной дороги между Кандалакшей и Сорокой¹⁵. 23 сентября 1915 года была утверждена строительная стоимость этой линии в размере 6,5 млн р.¹⁶

Таким образом, правительству потребовалось 9 месяцев, чтобы окончательно решить вопрос о строительстве железнодорожной линии от Петрозаводска до Мурмана.

Анализ принятых в правительстве решений показывает, что с конца 1914 до июня 1915 года все надежды связались с беломорским побережьем, но никак не с мурманским. Отсюда, вступление в войну Турции и закрытие средиземноморских проливов стали непосредственными причинами стратегического усиления Архангельского порта и перешивки Архангельско-Вологодской дороги на широкую колею, а также появления проекта дополнительной линии от Сороки до Петрозаводска. Правительственными решениями в конце декабря 1914 года выделяются ассигнования (3,66 млн р.) на приобретение дополнительного оборудования и усиление ледокольной помощи для Архангельского порта¹⁷. В утвержденном императором 22 мая 1915 года «особом журнале» Совета Министров о выделении средств на устройство радиотелеграфной станции на Мурмане подчеркивается, что в связи с закрытием морских путей сообщения по Балтийскому и Черному морям «особо важное значение» приобретает «путь через Белое море и Северный Ледовитый океан»¹⁸. Белое море, как видно, указано первым.

Почему же российское правительство до лета 1915 года предпочитало поддерживать архангельскую позицию и связанную с ней борьбу с беломорским льдом, отвергая свободные гавани Мурманского побережья? Представляется, что колебания властей могли быть связаны с существовавшими в тот период надеждами на быстрый исход войны. Ведь еще в феврале–марте 1915 года российское правительство вело переговоры с союзниками о раз-

деле сфер влияния в южной Европе, считая, что «всякое решение будет недостаточным и непрочным в случае, если город Константинополь, западный берег Босфора, Мраморного моря и Дарданелл... не будут впредь включены в состав Российской империи»¹⁹.

Происходившее по мере усложнения военной обстановки затухание этих надежд, нарастание страха перед предстоящей зимой и замерзанием Архангельского порта стали непосредственными причинами переключения внимания центра на затратный мурманский проект и принятия окончательного решения о строительстве целостной линии на Мурман, что и завершилось к осени 1915 года. По времени это совпало со вступлением в войну Болгарии и началом ожесточенных боев за Сербию, в результате чего «у центральных держав образовался сплошной театр от Северного моря до Багдада, дававший им возможность использовать большие богатства азиатской Турции»²⁰.

Поняв необратимость фактической изоляции России на южно-европейском направлении, в условиях нарастающего ресурсного голода российское правительство стало признавать значение обустройства нового выхода в океан на Севере. На строительстве Мурманской железной дороги были достигнуты беспрецедентные в мировой практике темпы прокладки рельсового пути. Более чем 1000-километровое полотно от Кольского залива до Петрозаводска было уложено за 20 месяцев: в среднем по 52 км в месяц²¹. Стоимость железнодорожного строительства составила 208 млн р., выделенных государством²².

Сквозное движение между Мурманом и Петроградом было открыто 3 ноября 1916 года. Причем свой окончательный вид Мурманская железная дорога приобрела весной 1917 года, когда государство выкупило построенную на частные средства железнодорожную ветку от Петрозаводска до Петрограда протяженностью около 280 км²³. Для обеспечения постоянной связи России с союзниками по дну океана от Мурмана до Шотландии был проложен телеграфный кабель²⁴.

В Кольский залив вереницей пошли суда из союзнических стран. Они везли вооружение, боеприпасы и другие грузы – все, что необходимо для воюющей страны. Однако недостаток портовых разгрузочно-погрузочных устройств, нехватка паровозов и подвижного состава затрудняли отправку грузов вглубь России. Пропускная способность дороги оценивалась в 11 пар поездов в сутки с общей грузоподъемностью до 400 тыс. пудов груза в одном направлении, но в реальности техническое состояние дороги оставляло желать лучшего. В начале 1917 года по этим причинам в Кольском заливе скопилось около 20 неразгруженных пароходов. Проблемы работы Мурманского порта и Мурманской железной дороги обсуждались на Особом совещании по обороне государства²⁵.

В литературе встречается мнение о том, что строившийся мурманский коридор в круговороте войны и революции так и не успел вступить в строй, и на Севере действовала только архангельская линия. В частности, небезызвестный историк Первой мировой войны Н.Н. Головин считал, что если бы Мурманская дорога «и была своевременно закончена, потребовалось еще много времени для оборудования порта»²⁶. А.М. Анфимов называл строительство этой самой северной в мире дороги «еще одним преступлением царя Николая II», перенапрягавшего «силы народа, и без того изнывавшего под гнетом войны, страдавшего от голода и разрухи»²⁷.

Подобные точки зрения не являются бесспорными. При всем техническом несовершенстве мурманского коридора, его работу нельзя признать безрезультатной. По данным П.Д. Быкова, на Мурманский порт пришлось 1/5 всех грузов, завезенных в Россию северным маршрутом в 1914–1916 годах²⁸. По оценке А.Б. Смирнова, в течение 1917 года в порты Архангельской губернии было доставлено 80 % всех поступивших в Россию грузов, в т. ч. 60 % в Архангельск и 20 % в Кольский залив. Остальные 20 % грузов поровну распределялись между оставшимися транспортными коридорами – системой

железных дорог Швеции и Владивостоком²⁹. Отсюда, в первый революционный год на Мурманский порт пришлось 1/4 северного грузопотока в Россию.

Таким образом, Первая мировая война выявила несовершенство системы довоенных территориальных приоритетов Российской империи с ее ориентацией на континентальный Юг. Балканский кризис вынудил воюющую Россию воспользоваться стратегическими возможностями своего Севера и полностью рекон-

струировать систему транспортных коммуникаций с союзниками.

Характерно, что связь между событиями, происходившими на юге Европы и в северной части России, улавливалась сознанием европейцев уже в годы Первой мировой войны: в западной прессе мурманский выход в Европу – новые морские ворота России, позволявшие взаимодействовать с миром, минуя Средиземное море, получили образное название «Вторые Дарданеллы»³⁰.

Примечания

¹ См.: Головин Н.Н. Россия в Первой мировой войне. М., 2006. С. 240–291.

² РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 1008. Л. 1.

³ См.: Либава или Мурман? (Из архива графа С.Ю. Витте) // Прошлое и настоящее: сб. ст. Л., 1924. Вып. I. С. 25–39.

⁴ Витте С.Ю. Воспоминания: в 3 т. М., 1960. Т. 1. С. 547.

⁵ Быков П.Д. Военные действия на Северном Русском морском театре в империалистическую войну 1914–1918 гг. Л., 1939. С. 4–5.

⁶ Там же. С. 5.

⁷ Высочайше утвержденные Особые журналы Совета Министров за 1915 год. Пг. № 88; Быков П.Д. Указ. соч. С. 6.

⁸ Название этой бухты происходит от расположенного на его берегу старинного с. Сорока (ныне г. Беломорск).

⁹ Особые журналы Совета Министров Российской империи. 1914 год: сб. документов. М., 2006. С. 571.

¹⁰ РГИА. Ф. 1276. Оп. 20. Д. 81. Л. 125–126.

¹¹ Там же.

¹² РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 1008. Л. 33.

¹³ Там же. Ф. 1276. Оп. 20. Д. 89. Л. 120–121.

¹⁴ Там же. Л. 172–173; Высочайше утвержденные Особые журналы Совета Министров за 1915 год. Пг. № 397.

¹⁵ РГИА. Ф. 1276. Оп. 20. Д. 91. Л. 94; Высочайше утвержденные Особые журналы Совета Министров за 1915 год. Пг. № 498.

¹⁶ Высочайше утвержденные Особые журналы Совета Министров за 1915 год. Пг. № 688.

¹⁷ РГИА. Ф. 1276. Оп. 20. Д. 81. Л. 84–85, 107–108.

¹⁸ РГИА. Ф. 1276. Оп. 20. Д. 89. Л. 32.

¹⁹ Ключников Ю.В., Сабанин А.В. Международная политика новейшего времени в договорах, нотах и декларациях: сб. документов. М., 1926. Ч. II. С. 25.

²⁰ Зайончковский А. Мировая война 1914–1918 гг. М., 1938. Т. I. С. 347.

²¹ Подсчитано по: От Управления по постройке Мурманской жел[езной] дор[оги] // Мурманская железная дорога: Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием ее района. Пг., 1916. С. 7.

²² Ушаков И.Ф. Кольская земля: Очерки истории Мурманской области в дооктябрьский период. Мурманск, 1972. С. 589.

²³ Голубев А.А. История строительства Мурманской железной дороги. СПб., 2011. С. 66, 141.

²⁴ Быков П.Д. Указ. соч. С. 13.

²⁵ Журналы Особого совещания по обороне государства. 1917 год. М., 1978. С. 127.

²⁶ Головин Н.Н. Указ. соч. М., 2006. С. 367.

²⁷ Анфилов А.М. Царствование императора Николая II в цифрах и фактах // Отеч. история. 1994. № 3. С. 65.

²⁸ Подсчитано по: Быков П.Д. Указ. соч. С. 6.

²⁹ Смирнов А.Б. Морские порты Архангельской губернии в политике Российского государства в годы Первой мировой войны: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Архангельск, 2003. С. 20.

³⁰ См.: Арнольдов А.М. Вторые Дарданеллы: Мурманский выход в Европу. Пг., 1922. С. 3.

Fedorov Pavel Victorovich
Murmansk State Humanities University

THE BALKANS AND THE RUSSIAN NORTH IN 1914–1917

The article deals with the description and analysis of correlation between the situation in the Balkans and the policy of the Russian Empire concerning the arrangement of northern corridors for communication with the allies during World War I. The factors and conditions of ports and railways construction in the Russian North during the war are specified.

Key words: *World War I, Balkans, Russian North, Murmansk railway, Arkhangelsk-Vologda railway.*

Контактная информация:
e-mail: City-Murmansk@yandex.ru

Рецензент – *Голдин В.И.*, доктор исторических наук, профессор кафедры регионоведения и международных отношений Института управления и регионологии Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова