

**Военная академия Генерального штаба  
Вооруженных Сил Российской Федерации  
Научно-исследовательский институт (военной истории)  
Научно-исследовательский отдел  
(военной истории Северо-западного региона РФ)**

**ТРУДЫ  
научно-исследовательского отдела  
Института военной истории**

**Том 6**

**Книга 1**

**Север России в военно-морском  
и коммерческом отношениях**

**Санкт-Петербург  
2012**

**УДК 355/359(47) + 338(47) + 94(47)"19"**

**ББК 68.54 + 65.9(231) + 63.3(231)52**

**Т78**

Институт военной истории (Москва).

Труды научно-исследовательского отдела Института военной истории. Т. 6, кн. 1: Север России в военно-морском и коммерческом отношениях / [Семенович В.Н.] ; Воен. акад. Ген. штаба Вооружен. Сил Рос. Федерации, НИИ (воен. истории), Н.-и. отд. (воен. истории Сев.-зап. региона РФ). – Санкт-Петербург : Политехника-сервис, 2012. – 236 с.

ISBN 978-5-906078-19-3

«Каталогизация перед публикацией», РНБ

### **Комментарии подготовлены**

Благих И.А., д.э.н., профессор

Герасимов Д.А., к.и.н.

Дукальская М.В.

Коньшев В.Н., д.п.н.

Коршунов Э.Л.

Микушин И.И., к.т.н., доцент

Михайлов А.А., д.и.н., доцент

Прямыцын В.Н., к.в.н.

Рупасов А.И., д.и.н.

Сергунин А.А., д.п.н., профессор

Актуальность вопросов, поставленных в книге В.Н. Семеновича «Север России в военно-морском и коммерческом отношениях», вышедшей в свет в 1894 году, сохраняется до настоящего времени, что и побудило издателей еще раз опубликовать его сочинение более столетия спустя.

Книга адресована исследователям Арктики, а также всем читателям, интересующимся историей нашей Родины.

**ISBN 978-5-906078-19-3**

© НИИ(ВИ) ВАГШ ВС РФ, 2012

© Коршунов Э.Л., Михайлов А.А., составление, комментарии, указатели, 2012

© Благих И.А., Герасимов Д.А., Дукальская М.В., Коньшев В.Н., Микушин И.И., Прямыцын В.Н., Рупасов А.И., Сергунин А.А., комментарии, 2012

*Исследователям Арктики посвящается*

## ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ТОМА

**Э.Л. КОРШУНОВ** – начальник НИО (военной истории Северо-западного региона РФ) НИИ(ВИ) ВАГШ ВС РФ, академический советник РАРАН

## РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

**И.И. БАСИК** – начальник Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба ВС РФ, к.и.н., СИС

**Н.А. БУРОВ** – директор филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге «Ледокол Красин»

**А.Х. ДАУДОВ** – декан исторического факультета Санкт-Петербургского государственного университета, д.и.н., профессор

**М.В. ДУКАЛЬСКАЯ** – заместитель директора Российского Государственного Музея Арктики и Антарктики по научной работе

**А.М. ЕВДОКИМОВ** – главный редактор правоохранительного, военнаучного и военно-исторического журнала «Защита и безопасность»

**Б.И. ИВАНОВ** – главный научный сотрудник сектора истории технических наук и инженерной деятельности Института истории естествознания и техники РАН (Санкт-Петербургского филиала), д.ф.н., профессор

**Е.В. ЛЕЗИК** – заведующий филиалом СПбГБУК «Государственного музея истории Санкт-Петербурга» «Монумент героическим защитникам Ленинграда»

**А.А. МИХАЙЛОВ** – научный сотрудник НИО (военной истории Северо-западного региона РФ) НИИ(ВИ) ВАГШ ВС РФ, д.и.н., доцент

**А.И. РУПАСОВ** – ведущий научный сотрудник Санкт-Петербургского института истории РАН, д.и.н.

**Н.И. НИКИФОРОВ** – заместитель начальника Научно-исследовательского института (военной истории) по научной работе ВАГШ ВС РФ, к.и.н., СИС

**Е.В. ПЕТРОВ** – профессор Санкт-Петербургского государственного университета, д.и.н., профессор

**М.В. СИЛЬНИКОВ** – член-корреспондент РАН, академик РАРАН, Заслуженный деятель науки РФ, лауреат Государственной премии РФ и премии Правительства РФ в области науки и техники, лауреат премии Президента РФ в области образования, д.т.н., профессор

**М.М. ХОДАРЕНОК** – главный редактор газеты «Военно-промышленный курьер» и журнала «Воздушно-космическая оборона»

**И.М. ЧАЧУХ** – главный редактор «Военно-исторического журнала»

**М.Ю. ШКАТОВ** – генеральный директор ОАО «Севморгео», кандидат технических наук

## РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

**В.Ю. ГРИБОВСКИЙ**, к.и.н., профессор; **А.П. ЖАРСКИЙ**, к.в.н., СИС; **С.Н. КОВАЛЕВ**, к.и.н.; **А.М. САЗЫКИН**, к.т.н., доцент; **А.Н. ЩЕРБА**, д.и.н., профессор

## Содержание

К читателю .....	7
Письма о Севере .....	13
Север России в историческом отношении .....	15
История Мурманского побережья .....	21
Климат Севера .....	27
Север России в военно-морском отношении .....	33
Наш Север и иностранцы .....	51
Железная дорога на Мурман .....	65
Коммерческое значение нашего Севера .....	81
Экспедиции для отыскания морского пути из Европы в Сибирь .....	111
Заключение .....	131
Иллюстративный ряд .....	149
Комментарии .....	157
Научно-справочный аппарат .....	225
Именной указатель .....	225
Географический указатель .....	228



## К читателю

Предлагаемая вниманию читателей книга В.Н. Семенковича вышла в свет более ста лет назад, но целый ряд ее положений не утратил актуальности и сегодня. Русский Север обладает колоссальными богатствами, которые нуждаются в рачительном использовании и защите. Поэтому так современно звучит призыв автора «начать правильную эксплуатацию богатств этого обширнейшего края и постараться сделать его оплотом могущества России на океане, — к чему на Севере есть все данные»<sup>1</sup>.



Владимир Николаевич Семенкович (1861–1932) был человеком явно неординарным, обладал удивительно широким кругозором и разнообразными интересами. Он принадлежал к дворянской семье, имевшей средний достаток, но довольно древнюю и интересную историю. Дед Владимира Николаевича, польский офицер Василий Семенкович женился на Анне Неофитовне Шеншиной, представительнице русской аристократической фамилии, история которой восходит к XV веку. Кстати, родной брат Анны Неофитовны, Афанасий Неофитович Шеншин приходился отчимом выдающемуся русскому поэту Афанасию Афанасьевичу Фету (1820–1892): это обстоятельство сыграло в жизни Владимира Николаевича весьма существенную роль.

Отец Владимира Николаевича, Николай Васильевич Семенкович (ок. 1820–1867) служил офицером в кавалерии. Сам Владимир Николаевич избрал карьеру морского инженера (инженера-механика), но уже в 1887 г. вышел в отставку, чтобы заняться общественной и научной деятельностью.

Кроме того, в 1890-е Семенкович приобрел в Московской губернии имение Васькино, в котором умело вел хозяйство. В трех верстах от Васькино располагалось имение Мелихово, принадлежавшее А.П. Чехову.

---

<sup>1</sup> Семенкович В.Н. Север России в военно-морском и коммерческом отношениях. М.: Журнал «Русское обозрение», 1894.

Семенович и Чехов часто общались, сохранилось 20 писем Чехова к отставному инженеру и 30 ответных писем от него. В 1895–1897 гг. Чехов выступил посредником между Семеновичем и издателями, желавшими опубликовать произведения А.А. Фета: родных детей и внуков у поэта не было, так что душеприказчиком стал внучатый племянник.

С 1890 г. Семенович начинает активно выступать в печати, публикует статьи в газете «Московские ведомости», журналах «Русский Архив» и «Русское богатство» и др. В 1893 г. вышла также его брошюра «Опасное начинание», посвященная реформе фабричного законодательства, проходившей в то время<sup>2</sup>.

В следующем 1894-м году Владимир Николаевич опубликовал в журнале «Русское обозрение» серию очерков, посвященных Русскому Северу, причем выступал он под псевдонимом «Черноморец»<sup>3</sup>. Псевдоним был, избран, конечно, неслучайно. С одной стороны, он напоминал о службе автора, с другой перекликался с псевдонимом «Беломор», под которым выступал популярный в то время литератор и публицист А.Е. Конкевич. Конкевич много писал о задачах и проблемах российского флота, Семенович его работы не только знал, но и очень часто цитировал. В частности, Конкевич решительно выступал против строительства порта в Либаве, полагая, что рациональнее и выгоднее для России осваивать Север (особенно – Кольский полуостров). Отстаивая свои идеи, Конкевич не боялся вступить в конфликт с самым высоким начальством. С.Ю. Витте писал о нем в своих мемуарах: «Конкевич – прекрасный, умный, замечательно прямой и честный человек»<sup>4</sup>.

Такой же «прямотой и честностью» в полной мере обладал и В.Н. Семенович. К тому же, по отзывам современников, он отличался эмоциональным, даже, взрывным характером и «грозной» внешностью. А.П. Чехов в одном из писем к издателю А.С. Суворину (датировано 23-м ноября 1895 г.) с легкой иронией отмечает, что Семенович – «мужчина

---

<sup>2</sup> Семенович В.Н. Опасное начинание. Несколько слов о реформе нашего фабричного дела. М.: Товарищество «Печатня С.П. Яковлева», 1893. 12 с.

<sup>3</sup> Масанов И.Ф. Словарь псевдонимов русских писателей, ученых и общественных деятелей. Т. 4. М., 1960. С. 428.

<sup>4</sup> Витте С.Ю. Воспоминания. Детство. Царствования Александра II и Александра III. Берлин: Книгоиздательство «Слово», 1923. С. 359.

громادного роста, ездит верхом на громаднейших жеребцах»<sup>5</sup>. Знакомый Чехова, А.И Яковлев упоминал, что писатель в шутку называл Семенковича «свирепым соседом»<sup>6</sup>.

Сам Семенкович, делая надпись на одной из книг, подаренных Чехову, отрекомендовался следующим образом: «потомственный дворянин, домовладелец и эсквайр, многих российских и иностранных орденов и знаков отличия кавалер, Государю своему титулярный советник, представленный... <нрзб> заслуженный им чин коллежского асессора, женат, имеет шесть детей, от роду 36 лет – полней написать нельзя»<sup>7</sup>.

В этих строчках чувствуется и здоровая самоирония (чин титулярного советника невысок, да и насчет «многих орденов» автор явно преувеличивает), и искренняя гордость человека, который имеет определенное положение в обществе и может позволить себе известную независимость (отсюда и английское слово «эсквайр», т.е. человек благородного сословия).

В своей работе о Русском Севере В.Н. Семенкович выступал с патриотических позиций, последовательно и твердо отстаивая необходимость особого внимания правительства и общества к этому богатейшему региону. Он с уважением и похвалой отзывался о действиях русской администрации XVII века, воевод и дьяков, старавшихся ограничить проникновение иностранных купцов, показывал, что было бы ошибочно считать их всех поголовно «обскурантами», «гасителями просвещения» и «душители свободных сношений народов между собой».

Надо сказать, иностранцы XVI–XVII вв., действительно, уделяли северным областям Руси немало внимания и не жалели сил для их обследования. Одним из них был француз (нормандец) Пьер-Мартин де Ламартиньер, который, в качестве судового врача на датском корабле, в 1653 г. посетил северные области «Московии», побывал в Сибири, на о. Вайгач

---

<sup>5</sup> Чехов А.П. Полное собрание сочинений и писем: в 30 томах. Письма: в 12 томах. Т. 6. М.: Наука, 1978. С. 101.

<sup>6</sup> Яковлев А.И. У Чехова в Мелихове // А.П. Чехов в воспоминаниях современников. М., 1960. С. 359.

<sup>7</sup> Чехов А.П. Полное собрание сочинений и писем: в 30 томах. Письма: в 12 томах. Т. 6. М.: Наука, 1978. С. 563.

и на Новой Земле. Впоследствии В.Н. Семенович издал путевые записки Ламартиньера с комментариями и объяснениями<sup>8</sup>.

Не отрицая важности международного сотрудничества, В.Н. Семенович предупреждал против излишней доверчивости и, главное, горько сетует на невнимание отечественных властей к Северу. Неслучайно он очень часто упоминал талантливое предприятие купца Михаила Константиновича Сидорова (1823–1887), который был горячим, страстным пропагандистом освоения Северных территорий. Многие материалы Семеновича о судьбах людей, отдававших собственные средства, силы, таланты для изучения и развития Севера, полны драматизма: их усилия не были поддержаны, их заслуги оказались не оценены.

«Острова и материи эти, с омывающими их водами, – писал Семенович, – бесспорно, по праву первого открытия, должны принадлежать нам. Но... они принадлежат всем, кроме нас! Одни мы уступили за гроши Американцам – этих меньшинство – а другие – большинство, открыв, позабыли и забросили, и их теперь позанимали разные нации, ведущие из-за нашего добра и по сейчас бесконечные споры, а мы, – которые могли бы обладать в таких морях миллионами квадратных вёрст поверхности, – должны выпрашивать у наших соседей как милости какого-нибудь островка для угольной станции, без чего нашим судам не только в военное время, но даже и в мирное нельзя совершать дальних плаваний...».

Семенович касался многих животрепещущих проблем современной ему политики. Надо признать, что порой его оценки крайне резки, порой – имеют вызывающий характер, но они продиктованы обидой и тревогой за будущее Отчизны.

Статьи «Черноморца» о Севере были замечены общественностью. В.Н. Семенович, между тем, продолжал интересоваться и другими вопросами, например развитием кредита<sup>9</sup>. В 1897 г. он активно участвовал во Всеобщей переписи населения в качестве «счетчика» (переписчика), причем работал под руководством А.П. Чехова.

---

<sup>8</sup> *Де Ламартиньер П.-М.* Путешествие в Северные страны, в котором описаны нравы, образ жизни и суеверия, норвежцев, лапландцев, килопов, барандайцев, сибиряков, самоедов, новоземельцев и исландцев со многими рисунками. М.: Московский археологический институт, 1911. 229 с.

<sup>9</sup> *Семенович В.Н.* Московское городское кредитное общество, в его прошлом, настоящем и будущем. СПб.: Типография Е. Евдокимова, 1895. 44 с.

В начале XX в. В.Н. Семенович работал в Археологическом Институте в Москве и занимался научными изысканиями. В 1913 г. он подготовил работу «Гелоны и мордва. Материалы и исследования по исторической географии верховьев Дона и Оки»<sup>10</sup>. В ней Владимир Николаевич высказал предположение, что племя «гелонов», упомянутое древнегреческим историком Геродотом, исторически связаны с мордвой. Тогда же он подготовил к публикации упомянутые ранее записки Ламартиньера. Писал Семенович также работы по истории и генеалогии семьи Фетов<sup>11</sup>, экономические заметки<sup>12</sup> и литературные рецензии, в том числе, на произведения А.П. Чехова (кстати, не только хвалебные<sup>13</sup>). К сожалению, последние годы жизни Семеновича освещены в научной литературе мало. Впрочем, биография и труды этого яркого и незаурядного человека вообще еще ждут своего исследователя.

*Начальник Научно-исследовательского института  
(военной истории) ВАГШ ВС РФ  
И.И. Басик*

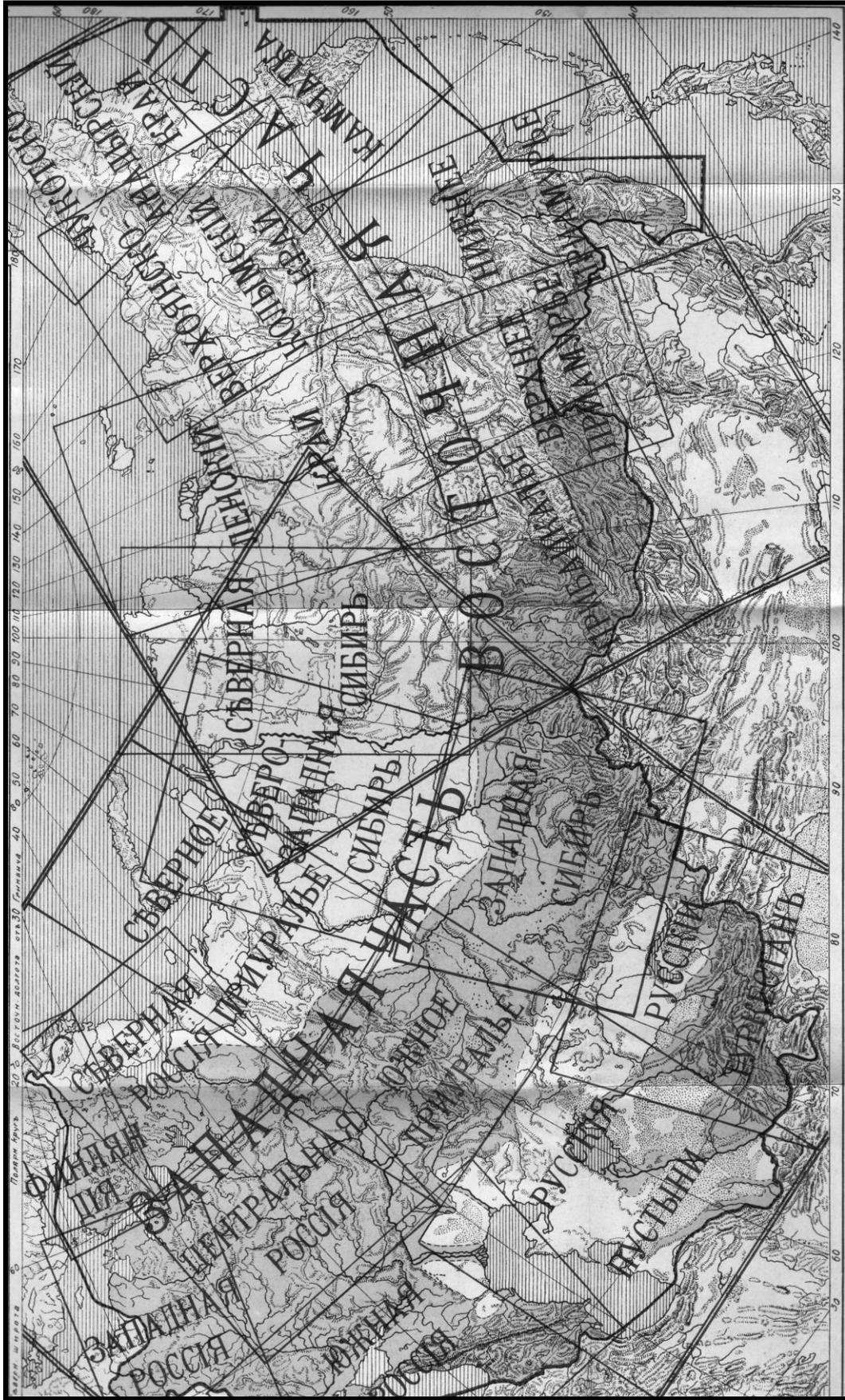
---

<sup>10</sup> Семенович В.Н. Гелоны и мордва. Материалы и исследования по исторической географии верховьев Дона и Оки. М.: Печатня А.И. Снегиревой, 1913. 236 с.

<sup>11</sup> Семенович В.Н. Памяти А.А. Фета-Шеншина // Исторический вестник. 1902. Т. 90. № 11. С. 399–420.

<sup>12</sup> Семенович В.Н. Квартирный вопрос в обществе домовладельцев города Москвы. М.: Типография «Русский голос», 1907. 11 с.

<sup>13</sup> Семенович В.Н. Персонажи драмы «Три сестры» А.П. Чехова // Московские ведомости. № 61. 3 марта 1901 г.



Карта, указывающая, как следует нормально ориентировать отдельные, цельных, в политико-географическом отношении местностей Российской Империи. Издание РГО, 1915.

## Письма о Севере

Наш Север всё более и более привлекает всеобщее внимание: с одной стороны, интересуются им, – по разным причинам, – и наше общество, и печать, и различные ученые учреждения, – что очень хорошо, конечно, и желательно, чтобы этот интерес не уменьшался и впредь; с другой стороны, Север наш заинтересовал наших соседей – англичан, немцев, норвежцев<sup>1</sup>, – и они принялись его изучать с такой настойчивостью, которая показывает, что дело идет здесь не об одних научных интересах, а и об извлечении из этого нашего достояния практических выгод, на что господа иностранцы такие мастера.

Вот это-то последнее обстоятельство и побуждает меня постараться разъяснить вопрос о нашем Севере, по возможности, подробно, дабы можно было судить, стоит ли нам оставлять эту нашу исконную «дедину и отчину» на произвол судьбы и иностранцев, как это теперь делается, – или следует взяться самим за ум, пока не поздно, и, сказав иностранцам *hands off!*, начать правильную эксплуатацию богатств этого обширнейшего края и постараться сделать его оплотом могущества России на океане, – к чему на Севере есть все данные<sup>2</sup>.

При этом я имею в виду писать не ученый трактат, а сгруппировать личные впечатления и заметки, частью уже появлявшиеся в печати, частью дополненные вновь собранным материалом.

## ПИСЬМА О СѢВЕРѢ.

---

Нашъ Сѣверъ все болѣе и болѣе привлекаетъ всеобщее вниманіе: съ одной стороны, интересуются имъ,—по разнымъ причинамъ,—и наше общество, и печать, и различныя ученыя учрежденія,—что очень хорошо, конечно, и желательно, чтобъ этотъ интересъ не уменьшался и впредь; съ другой стороны, Сѣверъ нашъ заинтересовалъ нашихъ сосѣдей — Англичанъ, Нѣмцевъ, Норвежцевъ,—и они принялись его изучать съ такою настойчивостію, которая показываетъ, что дѣло идетъ здѣсь не объ однихъ научныхъ интересахъ, а и объ извлеченіи изъ этого нашего достоянія практическихъ выгодъ, на что господа иностранцы такіе мастера.

Вотъ это-то послѣднее обстоятельство и побуждаетъ меня постараться разъяснить вопросъ о нашемъ Сѣверѣ, по возможности, подробно, дабы можно было судить, стоить ли намъ оставлять эту нашу исконную „дѣдину и отчину“ на произволъ судьбы и иностранцевъ, какъ это теперь дѣлается, — или слѣдуетъ взяться самимъ за умъ, пока не поздно, и, сказавъ иностранцамъ *hands off!* начать правильную эксплуатацію богатствъ этого обширѣйшаго края и постараться сдѣлать его оплотомъ могущества Россіи на океанѣ, — къ чему на Сѣверѣ есть всѣ данныя.

При этомъ я имѣю въ виду писать не ученый трактатъ, а сгруппировать личныя впечатлѣнія и замѣтки, частію уже появлявшіяся въ печати, частію дополненныя вновь собраннымъ матеріаломъ.

---

Дозволено цензурою. Москва, декабря 15 дня 1893 года.

## 1.

### Север России в историческом отношении

В бумагах покойного академика Миллера<sup>3</sup> и в его книге о Сибири выясняется вопрос о «морском ходе» из Европы в Сибирь и попутно излагается вполне достоверная история возникновения «северного вопроса» и его судьба. Проследим эту историю в той её части, что касается нашего морского дела, пользуясь имеющимися в настоящее время данными и указанной статьёй г. Мордовцева<sup>4</sup>, в которой сделан очень тщательный свод их.

В 1616 году Тобольский воевода, князь Иван Семёнович Куракин<sup>5</sup> и дьяк Иван Булыгин<sup>6</sup> доносили царю Михаилу Федоровичу<sup>7</sup>, что приезжий торговый человек, дворянин Кондратий Куркин (или Курочкин)<sup>8</sup>, рассказал ему, воеводе, что он со своим товарищем, Осипком Щипуновым, дойдя до устья реки Енисея, убедились, что «падёт Енисей в морскую губу, а губа морская того же Студеного моря<sup>9</sup>, которым ходят Немцы<sup>10</sup> из своих земель кораблями к Архангельскому городу, и проезд с моря к Енисейскому устью есть».

Когда относит от устья лёд, говорил Куракин далее, «в те поры и большими кораблями из моря в Енисей пройти мочно». Такое необыкновенное известие подтверждено, при этом, Савой-Француженином<sup>11</sup>, присланным царём к Куракину, который говорил: «тому лет с семь ходили голландские Немцы кораблями морем к Мангазее, а хотели пройти к Енисею, и пришли-де того же лета к себе назад; а сказывали, что-де лето было сиверно, льдом их к Енисею не пропустило, а только-де дождались бы полуденного ветру, и им бы-де в Енисей пройти было мочно».

Куракиным приводится, кроме того, ещё несколько свидетельств, подтверждающих, что «морской ход в Енисей есть».

Не довольствуясь расспросами он же писал к воеводе г. Мангазеи, Воину Новокщенову<sup>12</sup>, прося и его навести справки по тому же предмету. Куракиным руководило не одно праздное любопытство, – вопрос был гораздо серьёзнее, и дело шло о том, допустить ли «Немцев» морским ходом» до Мангазеи, самого важного пункта тогдашнего Сибирского побережья, о котором мы скажем ниже.

В этих видах Куракин наказывает Новокщенову: «а про то б торговым и промышленным всяким людям наказал накрепко, чтобы Немцам в Мангазею дорог не указывали ни в которые места; а будут немцы с торгом и придут в Енисею и в Мангазею, и им с ними торговать не велел: а буде мочно их которыми мерами взять в город в Мангазею до твоего государева указу».

Что же за причина такой строгости и нежелания пускать «Немцев» ходить к нам «морским ходом»?

Для того, чтобы ответить на этот вопрос, надо проследить краткую историю Мангазеи.

По завоевании Сибири Ермаком<sup>13</sup>, волна русского переселения захватывала всё большее и большее пространство, а инородцы всё более и более «приводились под высокую царскую руку».

Для более прочного водворения в этом крае русской народности строились города и остроги.

При одном из таких острогов, на реке Тазе, царские воеводы построили магазин, куда из Тобольска привозили всякий провиант и, в особенности, хлеб, к употреблению которого постепенно привыкали покорённые инородцы. Со временем около этого магазина вырос «на месте безопасном и весёлом» город, который и прозвали Мангазеей, перековеркав слово «магазин»<sup>14</sup>.

Вновь основанному городу предстояла, по-видимому, широкая будущность. Стоя на пути Европы и отдалённого Востока, он, естественно, привлекал внимание отважных мореходцев того времени, и они пытались, при помощи русских поморов, пробравшись морем в Енисей, связать Англию, Голландию, Францию с Китаем, Японией и Индией.

Из таких экспедиций известны: Стефан Бурро<sup>15</sup>, Вильгельм Баренца<sup>16</sup>, Корнилиса Най<sup>17</sup>, Бранта<sup>18</sup> и др.

Эти экспедиции не достигают цели, но самим русским поморам более посчастливилось.

При царе Борисе Годунове, как видно из его грамоты: «Били челом пиежане и мезенцы, промышленные люди, чтобы нам их пожаловати, велети им ездити промышляти и торговати в Мангазею, морем и Обью рекою, на Таз и на Пурь и на Енисей».

Царь Борис ходатайство это уважил.

Но в наступившее за тем смутное время Россия натерпелась от иноземцев всяких «напастей и лихих дел».

Весьма естественно, что по миновании лихолетья и народ русский и вновь воцарившаяся династия стали смотреть подозрительно на всех «Немцев», хорошо поняв, что они добивались от России обращения её в такое же зависимое от себя положение, в каком по отношению России были инородцы.

Осторожные и дальновидные политики, вроде князя Куракина не переставали делать представления царю, указывая на грядущую опасность. До нас дошло много царских отписок в этом роде, и он не останавливался, как видно, и перед решительными мерами, когда нужно было не допустить иностранцев узнать про морской ход. Так, например, мы читаем: «а что колмогорец Ерёмка Савин сказывал тебе про немецких людей, что чаёт он по вся годы немецких людей приходу в Карскую губу, а в Мангазее воеводе Ивану Биркину<sup>19</sup> да Воину Новокщенову тот же Ерёмка говорил: того де он тебе не сказывал, что чаёт он по вся годы немецких людей в Карскую губу (приходу) и ты бы того Ерёмку велел за то бити батоги нещадно, чтобы на то смотря иным было неповадно воровством смуту затевать, и впредь бы еси таким вора́м ни в чём не верил, а делал всякия наши дела, смотря по тамошнему делу, колко милосердый Бог помочи даст».

Так писал царь Куракину, но в то же время не надо думать, что это были все «обскуранты», «гасители просвещения», «душители свободных сношений народов между собой» – как склонны представлять это дело некоторые наши «передовые» писатели и г. Мордовцев в том числе.

Далеко нет!

Тот же царь разрешает торговым людям *русским* пользоваться морским ходом в Сибирь; он велит скрывать этот ход только от иностранцев. Князь Куракин доносит, например: «и в прошлом, государь, в 126 году и в нынешнем в 127 году, от Архангельскаго города в Мангазею, по твоему государеву указу торговые и промышленные люди на кочах с товары и с запасы пришли большим морем многие люди»<sup>20</sup>.

Кто в состоянии представить себе тогдашнее «разоренье» Русского Царства после лихолетья, тому вполне ясно станет, что нельзя было допустить иностранцев основаться в такой глуши, как Мангазея, что раз основавшись там, они вполне завладеют всей окраиной этой и не с нашими то-

гдашними силами надеяться отбить у них это только что присоединённое Царство Сибирское.

Кто же знает дальнейшую историю захватов наших цивилизованных соседей, кто знает, с какой ловкостью они всегда успевают отыскать «свои интересы» в таких местах, где, казалось бы, о них и речи не может быть, кто знает захват Англией Индии, Египта и пр., – тому вполне понятна станет великая патриотическая заслуга таких «гасильников просвещения», как Куракин, и народ русский обязан ему вечной благодарностью за то, что заперев морской ход в Сибирь, он пересёк иностранцам даже самую возможность искать там «свои интересы». Кто же знает сверх того и современное положение дел на нашем Севере, где, несмотря на неизмеримо большую мощь и силу теперешней России сравнительно с Россией тогдашней, иностранцы систематически расхищают наше достояние и пытаются даже захватить Новую Землю, как им удалось захватить Шпицберген<sup>21</sup>, тот не может не согласиться, что очень жаль, что, своевременно, тех наших «дейтелей», которые хлопотали о «свободном слиянии» с иностранцами и о свободном доступе для них к нашим исконным угольям, по примеру Ерёмки Савина, «не били ботаги нещадно, чтобы на то смотря иным было неповадно воровством смуту затевать»...

Дальновидные политики, наши предки, которых одно время было принято обвинять в глубоком невежестве, не останавливались даже перед тем, чтобы не только окончательно запереть доступ иностранцам к нашему далёкому Сибирскому краю, но даже и своих торговых людей туда перестать пускать, весьма основательно понимая, что раз эти последние будут туда ходить, то и иностранцы от них «дознают о том слухе», и тогда прощай богатства Севера и Сибири.

Так после князя Куракина, при воеводах Юрии Сулешеве<sup>22</sup> и Фёдоре Плещееве<sup>23</sup>, был поставлен острог на волоке между Мутною и Золёною рекой, откуда служилые люди ходили по очереди к морю «проведывать про немецких людей, чтобы отнюдь в Сибирь и в Мангазею немецкие люди водным путём и сухими дорогами ходу не проискали».

Следовательно, в деле охраны *нашего русского достояния и наших русских* интересов, нам, как и во многом другом, не мешает поучиться у наших «невежественных» предков, – при таких порядках, конечно, не могли бы повторяться те безобразные явления, которые мы видим на наших

промыслах, где иностранцы, накануне XX столетия, хищничают и грабят подданных могущественнейшей в мире Империи.

Тогдашние неученые дипломаты и администраторы, видя, что рано или поздно всё-таки «Немцы» проберутся к нашим богатствам, пользуясь их незащищённостью и отдалённостью от центра, где были сосредоточены тогда силы России, не задумались прибегнуть даже к такому «варварскому», с точки зрения наших доктринеров, средству, как обречение на гибель и самой этой Мангазеи, рассуждая, что лучше пусть погибнет для нас *один* город, чем «Немцы» захватят всю Сибирь: Мангазея, лишённая своего торгового значения, постепенно и гибнет, теперь от неё не осталось и следа, даже само название исчезло и на месте прежней Мангазеи стоит теперь Туруханск<sup>24</sup>.

А беречь от «Немца» было что! Вот что пишет тот же г. Мордовцев про Мангазейскую область.

«Область древней Мангазеи, доставившей столько беспокойств боярам царя Михаила Фёдоровича, которые опасались, чтобы о ней не пронюхали Немцы, представляет одну из громаднейших областей Восточной Сибири, славящейся, как известно, своей «неисходимостью». Простираясь в длину по течению Енисея от устья Средней Тунгузки до гавани Диксона, где высадился Норденшильд<sup>25</sup>, на 1700 вёрст в ширину от реки Таза до реки Анабары за 1300 вёрст, Мангазейская область захватывает, таким образом, до 2210000 кв. вёрст.

Это такая огромная площадь, что превышает собою пространство всей Европейской России. Мало того, она больше всей остальной Западной Европы, а такие государства как Германия, Франция и Австрия, составляют незначительные клочки земли в сравнении с обширной Мангазейской землёй. Недаром боялся за неё князь Куракин, предчувствуя, что на неё будут зариться Немцы, когда поближе узнают её. На пространстве бывшей Мангазейской области находятся обширные залежи каменной соли, соляные ключи, залежи каменного угля, графита, точильного камня, железная и медная руды. Есть даже золото. Великолепные леса этого края ещё не трогала рука человека».

Прибавьте к этому неисчислимы богатства рыбы, всякого зверя в лесах и на водах, плодородные площади, годные даже для «пашенных дел», редкое географическое положение, делающее из этой области важ-

нейший стратегический пункт, – и тогда станет ясна заслуга Куракина и других, оберегавших «государевы» интересы и мало заботившихся о том, что их деятельность не согласуется с космополитическими доктринами.

Не будь их великого, неоценённого историей подвига, кто знает, не имели бы мы в этих краях своего Египта и не очутились ли бы мы в положении Турции от тех «Немцев», кои успели бы укрепиться в Мангазее.

Но, повторяю, предки наши руководствовались в своих действиях не доктринами, а «государевой» выгодой, и мы, хотя и лишились Мангазеи, хотя и не развили до сих пор почти вовсе производительных сил нашего Севера, но зато и поднесь Русский Царь, как и в те времена, «вся Северная земля обладатель», «отчич и дедич», и, с развитием нашего народонаселения, мы *всегда*, на зависть «Немцам», можем начать пользоваться нашими богатствами, сохранёнными нам от дедов и прадедов!

Когда будем говорить о развитии торговли и промыслов нашего Северного побережья, тогда мы снова коснёмся истории этого интересного края, пока же для дальнейшего изложения, мне кажется, довольно и вышесказанного, чтобы понять значение этих окраин.

## 2.

### История мурманского побережья

Изложив в предыдущей главе исторические предания, касающиеся всего нашего Северного побережья вообще, заглянем теперь в историю той его оконечности, которая наиболее важна для России в военно-морском отношении – в историю Мурманского берега.

Страницы её, на которых предки наши на Севере вписали свои деяния, могут по праву занять одно из почётнейших мест в хрониках всякого народа.

Современное европейское мореходство началось не на изнеженном юге, а среди отважных и закалённых сыновей крайнего Севера.

Недаром все западные нации с гордостью ведут свои лучшие роды от Норманнов: эти последние, в начале средних веков высылали почти всё своё мужское население в море, и эти отважнейшие моряки распространили славу своего оружия до крайних пределов ведомого тогда мира.

Нам, Русским, и в этом отношении не следует завидовать соседям, – наши предки и на поприще морском не срамили Земли Русской.

С тех пор, как западный берег Биармии<sup>26</sup> именуется Мурманским, он был в обладании Мурман, Новгородских славян, которые приняли это исковерканное имя отважных морских наездников – Норманнов<sup>27</sup>.

Коренные жители Биармии окончательно покорены Новгородцами в XI веке, повествует двинский летописец, но уже в IX веке купцы Великого Новгорода усеяли своими факториями все главнейшие реки Биармии, а упорные язычники из других мест тогдашней России, бежав на Север со своими богами, ещё более усилили здесь славянский элемент.

Новгородцы, хотя и сделали своими данниками «юргу»<sup>28</sup> и «Сомоядь»<sup>29</sup>, имели самые смутные понятия о Севере: – «юрга людие есть язык нем», «суть горы зайдуче луку моря, им же высота яко до небесе, и в горах тех клич великий и говор, и секут гору, хотяше высечися, и в горе той просечено оконце мало, и туда молвят, и есть неразумети языку их, но кажут на железо и помавают рукою, просяще железо, и аще кто даст им нож ли, секиру ли, дают скорую (шкурами) противу» – и «сами видели», как: «спаде туча и в той туче спаде веверица млада, аки теперево рожена, и взростиши, и расходится по ней, и паки бывает другая туча, и спадают оленцы ма-

ли в ней, и возрастают и расходятся по земле», – но владели северным поморьем и извлекали выгоды из всех этих чудесных «вевериц» и «оленцов» так, как только можно пожелать и нам в настоящее время.

Берега Северного океана, особенно на торговом пути к устью Двины, столь мало известные нам теперь, были известны в глубочайшей древности, и остаётся только удивляться, почему мы, столь много интересующиеся древностями Ацтеков, Индийцев, Австралийцев и иных народцев, куда и ворон не заносил ни одной славянской кости, совершенно не хотим знать наших древних сельбищ, где наши предки сложили свои буйные головы, создавая будущее могущество Руси родной...

Или и в этой области мы будем продолжать, по следам Немцев и по их указке, разыскивать корни и следы совершенно чуждых нам дикарей и оставим нашу исконную отчину и дедину – наш исконный Север – в добычу хищному врагу всего Славянства?

Коренная, русская река-красавица Северная Двина в том месте, где она образует дельту, расширяется до шестидесяти вёрст. Группа её островов, образуя более тысячи квадратных вёрст пространства, тянется до самого взморья, и здесь искони обитало крепкое, красивое, чисто-славянское племя, селясь на приволье, по естественным каналам-рукавам реки-кормилицы.

Ещё в языческие времена существовали здесь обширное торжище и славившееся на весь мир капище *Юмалы*<sup>30</sup>. Сюда приезжали морем гости и вожди скандинавские, а с материка стекались народы из Пермии, Болгарии, Великого Новгорода.

Через эти же страны Двиняне были в постоянном сношении со Средней Азией, Грецией и Италией. Таким образом, этот заброшенный ныне край знал весь тогдашний образованный мир: Норманы называли его *Гольм Гард* (островная земля), а Греки – *Белою Сарматией*<sup>31</sup>. По отзыву византийских писателей город *Ункрат*, лежавший *на крайнем севере подле океана*, превосходил богатством все города, как Белой, так и Чёрной Сарматии. Стурлезон<sup>32</sup> в скандинавских летописях рассказывает о богатствах капища Юмалы: «На голове истукана блистало золото с драгоценными камнями; его ожерелье ценилось в 150 фунтов золота; на коленях у него стояла, с золотою монетой, золотая чаша такой величины, что четыре че-

ловека могли досыта из неё напиться, а одежда его превосходила ценой груз богатого корабля».

Св. Олаф<sup>33</sup>, первый христианский король Норвегии, послал норвежских купцов на ярмарку Юмалы. Купцы эти, окончив торги, перед отъездом вздумали ограбить храм. Они зашли воровски в капище глубокой ночью, и взяли всё, что могли.

Желая снять также и ожерелье, крепко привязанное к идолу, они отсекли ему голову. От шума стража пробудилась и начала трубить в рога. Хищники бросились бежать. Жители с криками бежали за ними, и, хотя и окружили со всех сторон, но, будучи неискусны в деле воинском, ничего не могли поделать с отважными грабителями, которые успели добраться до своих кораблей и скрыться.

Вот какая непочтенная давность существует за Норвежцами в отношении грабежей богатств нашего Севера!...

По свидетельству Нестора-летописца, Самоеды в XI веке платили дань Новгородцам, имевшим свою колонию в низовьи Печёры; дань эта была так заманчива, что даже великие князья в XII веке требуют себе «печорской дани».

Хотя Бельский острог и выстроен Двиннами только в XIII веке, но нельзя сомневаться, что на берегу Кольском и по Варангерскому заливу Новгородцы селились издавна. Так исландские саги неоднократно повторяют, что за норвежским берегом, к востоку, тянется Бермеландия, подвластная конунгу русскому, гандарикскому, и то же самое говорят норвежские руны, указывая, что пограничная с норвежскою Лапландия, то есть Варангерское побережье, до Св. Олафа принадлежала Новгородцам<sup>34</sup>.

Исторически известный *Гандвик* тоже был здесь: и теперь одно урочище в *Червяной губе* носит название *Гандвик*.

Переименовая туземные названия рек Эмву в Вымь, Сыктыфь в Сысолу, вольные Новгородцы Гандвик нарекли вольным, или, что то же, *белым* морем.

Откуда бы не зашли сюда Славяне – прямо ли из родного Новгорода или с поморья по-русского (Воруссия), лежавшего по Эльбе, Одере, Висле и Западной Двине, – во всяком случае они были отважными мореходами и происходили из нагорной половины Обонежной пятины. Местные аборигены, то силой, то дипломатической хитростью, на которую были так таро-

ваты Новгородцы, были окончательно покорены Великому Новгороду, что тем легче могло совершиться, что этот последний уже успел к тому времени покорить одноплеменных Лапландцам обитателей Обонежской пятины. Этим последним Новгородцы называли *Корелой*, а оленных номад<sup>35</sup>, помор – *Лопью*. Западные Лопари назывались *Лопью лукоморскою*, что означает, что там были *луки* (сбор поземельный взимался с человека с луком, то есть вооруженного) *морские*<sup>36</sup>. Эти же лопари известны в истории под именем Лопарей *семи лопских погостов*. Здесь были усадьбы новгородских помещиков, а Беломорский острог *Кем* принадлежал Марфе Борецкой<sup>37</sup>. Здешние Лопари отличались трудолюбием, честностью и трезвостью. Местность эта и до сих пор богата рудой, из которой до сих пор делают косы, топоры, косули и винтовки. До чего тогдашние Лопари были трезвы, видно из челобитья их, уваженного грамотой царей Иоанна и Петра Алексевичей, в 1686 году, коей воспрещается возить и продавать в Лопских погостах хмельные напитки.

Кроме Марфы Борецкой летописец соловецкий неоднократно упоминает многих новгородских помещиков; другие же *Мурманы*, покорители Лопи, жившие у моря, оставили о себе исторический след даже в те времена, когда имя самих *Норман*, у которых они заимствовали своё прозвище, исчезло с исторической сцены.

Так, под 1419 годом, двинский летописец повествует, что «Мурманы» мечом и огнём опустошили богатый и людный посад Неноксу. Надо полагать, что эти морские наездники тревожили и свою первоучительницу Норвегию, – недаром она на самой оконечности Варангерского залива соорудила против них древнюю, донныне существующую крепость Вардегуз<sup>38</sup>; с Двинянами же Норвежцы ведут исконную дружбу, что главным образом объясняется нуждой последних и по сей день в русском хлебе.

С XVI столетия главный интерес истории Варангерского побережья сосредотачивается вокруг основанного Преподобным Трифоном<sup>39</sup>, просветителем Лопарей, Печенгского монастыря.

Начиная с 1556 года, когда царь Иван Васильевич пожаловал монастырю грамоту, многие угодья, колокола, утварь и пр., благоверные русские государи неоднократно жаловали монастырь. Шведы злобно смотрели на новое русское поселение и четыре раза разоряли монастырь в течение первого полувека его существования. Разорив его последний раз

в 1591 году<sup>40</sup>, Шведы и сами поплатились: воеводы, князя Волконские, с войском из Кемского острога, ходили до самой Каяны, произвели большое опустошение шведской земли и вернулись с богатой добычей<sup>41</sup>.

За долгую жизнь святой обители много выпало на её долю бед и напастей и, наконец, в 1764 году монастырь был упразднён. Монастырь этот, помимо религиозного, имел огромное значение, как торговый и политический центр для всего этого русского края<sup>42</sup>.

Тут было своего рода порто-франко, куда сходились купцы со всего света. Тут же были: одна из важнейших верфей нашего севера, соляные варницы, мельницы, разные мастерские и целая слобода морских зверобоев. Монастырь со своим торгом и флотом был очень серьёзным конкурентом даже такой сильной компании, какова английская *регулируемая компания* (regulated companies), которая со времён Ченслера<sup>43</sup> обогащалась за счёт нашего Севера.

Но всё-таки справедливость требует сказать, что самый главный вред нашему Варангерскому побережью причинили мы сами, уступив в 1826 году Норвегии лучшую его бухту – Пазрецкую. Чего не могли сделать Норвежцы силою, даже во времена русского лихолетья, то сделали русские чиновники из Немцев, которые, во времена Нессельроде<sup>44</sup>, ухитрились доставить Швеции эту мирную победу над Россией после того, как она победила в открытом бою свою исконную соперницу и присоединила к себе навсегда всю Финляндию...<sup>45</sup> Почтенный составитель книги Русская Лапландия, Н. Деркачев<sup>46</sup>, высказывает, что, может быть, граница наша с Норвегией не ратифицирована и может быть изменена. К сожалению, мы должны с ним не согласиться, – граница утверждена и договор законно скреплён обеими сторонами...

Россия надолго, если не навсегда, лишилась этой своей отчины, и в этом, повторяю, виноваты наши тогдашние русские Немцы-дипломаты!

Но Русская Церковь и здесь благодетеля нашей родине, и если что и осталось у нас на этом побережьи, то Россия этим всецело обязана Церкви и духовенству...

Если ехать по нашей границе с Норвегией, то на самой границе, окружённая высокими горами, у водопада или «шалуна», стоит красивая, новая церковь Бориса и Глеба, деревянная, построенная по желанию Велико-го Князя Алексея Александровича<sup>47</sup> в 1870 году. В нескольких шагах

от неё прячется в зелени новый домик, окрашенный жёлтой краской. Это чехол на старинной святыне: внутри этого домика заключается церковь, построенная Преподобным Трифоном, первым просветителем Лопарей во времена Грозного. Притвор церкви более напоминает избу: по стенам лавки, в окне тусклая слюда, и только ряд икон, висящих над другою, влево от входа, дверью, как будто указывает ещё на истинный характер здания. Отворив эту дверь, посетитель вступает в самую церковь, маленькую и узкую. Старинный иконостас, деревянные подсвечники и висящие (в таком же тесном алтаре) кадила и облачения Преподобного Трифона представляют дорогую находку для археолога.

Судя по поручням и облачению, Преподобный Трифон был богатырского телосложения. По преданию, он сам носил издалека брёвна для постройки, жил же, укрываясь от преследования, в большой и тёмной пещере, находящейся недалеко от этого места, но, увы, уже на норвежской земле... Доступ в эту пещеру возможен только во время прилива, когда она находится на высоте не более сажени от поверхности воды. В пещере поставлен киот с полинявшей иконой, а на нём надпись: «Сей киот построен усердием команды военной шхуны Полярная Звезда, в бытность оной в устье реки Паз 6 июля 1872 года, с помощью Мурманской экспедиции». Тут же, у церкви, дом для приюта.

Этой-то русской святыне обязана Россия тем, что Мурман нами не окончательно потерян: ведшие границу в 1826 году не решились оставить такую историческую, всему свету известную церковь, как церковь Бориса и Глеба, «за границей», и принуждены были обойти её; стоит взглянуть на карту, чтобы понять, что, не оставь Преподобный Трифон нам этого наследия, этого непрекаемого рубежа Руси Святой, – межевщики не поцеремонились бы и весь залив отдать Норвежцам...

### 3.

#### Климат Севера

Показав, что наш Север с незапамятных времён был не только *обитаем*, но и считался, по своему торговому значению, одним из важнейших пунктов во всём известном мире, приведём теперь некоторые данные, рисующие наш Север в *климатическом отношении*<sup>48</sup>, со стороны всё той же пригодности его служить торговым и морским интересам России, чтобы показать, что и тут для современного человека Север не представляет препятствий.

Как увидят читатели ниже, все сведения клонятся к безусловному подтверждению того положения, что Мурманский наш берег<sup>49</sup> вполне пригоден и для постоянного жилья, и для устройства там военного и коммерческих портов.

«Что касается климата Мурманского берега», – говорит г. Подгаецкий<sup>50</sup> в своём докладе Географическому Обществу, – «то он весьма ровный. Благодаря благотворному влиянию тёплого экваториального течения Гольфстрема<sup>51</sup>, здесь не бывает суровых зим, так что морозы в 10–15° R<sup>52</sup> считаются уже на Мурмане<sup>53</sup> редкостью. Средняя температура зимы здесь около 6° R. В виде исключений бывают зимой на Мурмане даже оттепели и дожди. В уравнивание этому, лето здесь холодное, средняя температура его +8° R. и как зимой случаются оттепели, так летом иногда бывает снег».

Но точно ли есть Гольфстрем у нас на Севере?<sup>54</sup>

В журнале, издаваемом известным географом Д. Петерманном<sup>55</sup>, *Geographische Mittheilungen*, в 1865 году появилась карта Северного океана с показанием морских течений.

Основываясь на множестве наблюдений и измерений относительно глубины, температуры воды, воздуха и ветров, Петерманн первый старается доказать существование Гольфстрема в Северном океане. В 1870 году появилась вторая, ещё более подробная карта. По мнению Петерманна, тёплое течение, пройдя вдоль Норвежского берега и мимо Северного мыса<sup>56</sup>, направляется к полуострову Канину<sup>57</sup>. За ним оно разветвляется, одна ветвь идёт на север к Новой Земле<sup>58</sup>, вторая же сохраняет направление на восток и идёт к Югорскому Шару<sup>59</sup>, где ещё температура его 2° R.

Академик Миддендорф<sup>60</sup>, совершивший экспедицию в Северный океан, пишет: «Обогнув Северный мыс, Гольфстрем, едва остыв, направляется к выходу в Карское море, так что близ острова Калгуева<sup>61</sup> ещё встречаются полосы, имеющие в июле месяце почти  $10^{\circ}\text{R}$ . Под меридианом этого полуострова тёплое течение занимает ширину более двух градусов широты и охлаждается здесь ниже  $8,8^{\circ}\text{Ц}$ <sup>62</sup>. Толщина его равняется 20–60 саж.<sup>63</sup>, температура же его понижается в глубине тем быстрее, чем выше она на его поверхности, что очевидно происходит от того, что в глубине 30 саж. почти постоянно бывает температура в  $3,8^{\circ}\text{Ц}$  до  $5,6^{\circ}\text{Ц}$ . Только севернее  $70^{\circ}$  сев. ш. нами найдена на дне, при глубине 40 ф., полярная вода холоднее  $2,5^{\circ}$  до  $1^{\circ}\text{Ц}$ ». Русский адмирал Рейнике<sup>64</sup> передаёт, что он никогда не слышал, чтобы летом полярный лёд показывался южнее  $72,5^{\circ}$  сев. широты<sup>65</sup>. Очевидно, Гольфстрем, или, как его здесь называет Миддендорф, Каннин-Штрём<sup>66</sup>, не допускает южнее ледяных масс.

Профессор Норденшильд в докладе королю Шведскому говорит: «Пользуясь данными, которые имеются в настоящее время о состоянии и движении ледяных масс в Мурманском море, теперь хороший моряк на простом судне может в одно лето проплыть далее, чем бы могла прежде, снабжённая всеми средствами, экспедиция проплыть вчетверо больший срок». Норденшильд, направляясь к Новой Земле, 15–21 июня определил среднюю температуру морской воды в  $+6^{\circ}\text{Ц}$ . На обратном пути, в сентябре, им же определена та же температура, то есть  $+6^{\circ}\text{Ц}$ <sup>67</sup>.

Граф Вильчек<sup>68</sup> даже для Маточкина Шара, 26 августа нашёл среднюю температуру в  $5^{\circ}\text{Ц}$ .

Наконец, Миддендорф выражается ещё решительнее: «Я бы должен был отказаться от всего моего прошлого, если бы при настоящем случае (то есть говоря о Гольфстреме) не высказал надежды, что Полярное море вскоре обратит на себя должное внимание<sup>69</sup>. Тем, для которых имеют важность только материальные выгоды, можно указать на то, что Полярное море содержит в себе огромные сокровища. Истребительная ловля, которой американские китоловы обогащаются в нашем Беринговом проливе, возбуждает дух соревнования, и промышленные Норвежцы с давних пор стараются им подражать вблизи Колы и в Карском море. Здесь-то именно и находятся сокровища. Вместо того, чтобы думать о том, где бы достать для их оберегания Аргуса<sup>70</sup>, вооружённого огненной пастью, должно бы,

прежде всего, *изучить* природу этих стран и затем со свежими силами приняться самим за разумное пользование ею, прежде, чем внутри наших собственных границ иностранцы не отнимут у нас первенства»<sup>71</sup>.

Таковы краткие сведения, которые нам удалось собрать о климате Севера. Пусть читатели меня извинят, что они так кратки, что делать? – повторяю, мы лучше знаем климат какой-нибудь Полинезии<sup>72</sup>, чем соседней губернии!...

Чтобы пополнить эти сведения, приведу здесь несколько строк о растительности этого края. Там, где не видывали термометра русского учёного, может быть наша родная берёза скажет нам что-либо об окружающей её природе и климате...

Профессор Кудрявцев<sup>73</sup> весной 1880 года принимал участие, в качестве геолога и ботаника, в учёной экспедиции на Мурман. Вот его главные выводы: «На одном уровне с океаном, при тех же климатических условиях, лесная растительность, замечаемая около Колы, могла бы расти до  $72^{\circ}$ – $75^{\circ}$  северной широты», а растительность Колы состоит из: «берёзы, ели, сосны, осины, рябины, ольхи, ивы, можжевельника, *empetrum nigrum*<sup>74</sup>». Вообще географическое распространение некоторых видов растений Кольского полуострова чрезвычайно обширно, так что мы находим общих представителей и на Кольском полуострове и в Петербургской губернии<sup>75</sup>.

«Чтобы дать ясное понятие о *размерах* деревьев, привожу следующие цифры, относящиеся к измерениям, сделанным на Овечьей Вароке, в 35 верстах от Колы: лес, мною измеренный, состоит из сосен, берёз, елей и растёт на самой вершине горы». И – после точных измерений, давших, в среднем, для сосны 126,22 см обхвата, берёзы 74,1 см, – г. Кудрявцев говорит: «Вообще на основании всего вышеизложенного я могу сделать следующее заключение: полоса лесной растительности подходит до самого крайнего северного пункта, тут мною пройденного; *в Коле лес в полной силе* (курсив г. Кудрявцева), хвойные и лиственные деревья не измельчали и не стали корявыми. Даже берёзы достигают высоты 5–6 саж. и остаются такими же прямоствольными и гладкоствольными, как и в Финляндии. Размеры стволов доказывают силу их роста. Влияние Севера сказывается так же слабо и на хвойных деревьях»<sup>76</sup>.

Читателям может показаться странным, почему мы в своих заметках цитируем по большей части иностранных писателей и труды отдельных

учёных и как бы игнорируем *умышленно* те сведения, которые могли бы добыть от надлежащих официальных учреждений, специально занимающихся метеорологией и гидрографией.

Чтобы снять с себя всякое подозрение, мы приведем ниже «переписку» по этому предмету с Гидрографическим Департаментом Морского Ведомства<sup>77</sup>.

Теперь же позволю себе сказать несколько слов о моде, – не о той моде, за которой следят наши щёголи и щеголихи, а о моде гораздо более вредной – моде преклонения перед разными статистическими комитетами, наблюдательными пунктами, бактериологическими, метеорологическими, гидрометрическими, гидрографическими и прочими «языколомательными» немецкими выдумками, деятельности которых пророчат какую-то «великую будущность», на выводах которых строят спасение ото всех бед и напастей, начиная от голода и холерного мора до неустройства нашего общественного и государственного быта.

Но сколько мне, грешному, не приходилось на своём веку обращаться к разным Немцам (почти во всех учреждениях этого рода правопривыкнут исключительно Немцы)<sup>78</sup> по вопросам, казалось бы, прямо касающимся той или иной «учёной» станции, – *никогда*, буквально *никогда*, я никакого путного ответа не получал...

Кажется, «вопрос северный», поднятый нами, не «новый вопрос».

Скорее, можно сетовать, что вопрос этот слишком «старый», слишком давно он ждёт хоть какого-нибудь ответа...

Во всех учёных обществах о нём говорят, во всех газетах и журналах пишут, иностранцы кокетливо заигрывают с нами, предлагая «совместное решение» его, надлежащие министерства даже посылают на Север военные суда, образуют учёные экспедиции, и ...

Но, бросив немецкую моду, перейдём к переписке по вопросу о Севере.

Гидрографический Департамент Морского Министерства, *специальное* учреждение по *гидрографии*, то есть специально занимающееся вопросами о море вообще, о замерзаемости портов, об открытии навигации и проч., и проч., отвечает нам:

«Сведений относительно замерзаемости, состояния льдов, открытия и закрытия навигации в Варангерском заливе<sup>79</sup> в Главном Гидрографическом управлении *не имеется*»<sup>80</sup>.

Коротко и ясно!

Вот Главная Физическая Обсерватория<sup>81</sup> в С.–Петербурге, хотя *морские* вопросы никоим образом не входят в круг её ведения<sup>82</sup>, отнеслась к нашему запросу совсем иначе и, не имея в наличии необходимых нам сведений, не поленилась заняться этим делом, и её любезности мы обязаны, хотя и кратким, но очень ценным свидетельством:

«В добавление к сообщённому 20 марта 1893 года, за № 662, Обсерватория имеет честь уведомить вас, что, по только что полученной справке, к северу от Рыбачьего полуострова<sup>83</sup>, в норвежском городе Вадзэ<sup>84</sup> *обе гавани никогда не замерзают. В самый холодный месяц в году средняя температура воды там 1,4°.* У берегов Финмаркена<sup>85</sup> вообще и наносной ледок редок; последний раз отмечен в 1881 году»<sup>86</sup>.

Приносим нашу искреннюю благодарность администрации Обсерватории<sup>87</sup>. Итак, как бы там ни было, а в настоящую зиму, когда *даже Золотой Рог* в Константинополе *замерзал*, наш «Золотой Рог», наш родной Мурман, был чист ото льда и вполне доступен для плавания!...<sup>88</sup>

Неужели всего этого ещё мало: неужели всё ещё будут толковать о «недоступности нашего Севера» и о невозможности колонизировать его и устроить на этой коренной Русской Земле<sup>89</sup> надёжный оплот, дающий нам действительную возможность «ногою твёрдо стать при море»?...

Или придётся снова припомнить недавнюю историю с Либавой<sup>90</sup>? Когда заговорили о необходимости устроить там гавань, о необходимости выйти из-под ярма Кенигсберга и других немецких портов, – какой шум подняли Немцы и канцелярии Петербурга!

Но вот устройство порта в Либаве решено, место выбрано и начинают строить.

Что же оказывается?

Вся земля вокруг порта, на том месте, где должен развиваться будущий город Либава, приобретена Немцами и *consortes*<sup>91</sup>...

Изложив в общих чертах историю Северного края и сделав небольшой обзор его физической географии, перейдём теперь к рассмотрению

вопроса: что представляет собой этот богатый край в торговом и стратегическом отношении?

21. Слѣдовательно, на одномъ уровнѣ съ океаномъ, при тѣхъ же климатическихъ условіяхъ, лѣсная растительность того же состава могла бы расти еще на  $3^{\circ}$ — $4^{\circ}$ , а можетъ быть и  $5^{\circ}$  сѣвернѣе, т. е. до  $72^{\circ}$ — $73^{\circ}$  сѣверной широты.

22. Въ составъ лѣсной растительности около Колы, по рѣкѣ Туломѣ, входятъ слѣдующія породы: береза, ель, сосна, осина, рябина, ольха, ивы, можжевельникъ и *Empetrum nigrum*. Размѣры стволовъ даны выше.

Фрагмент доклада Н.В. Кудрявцева

#### 4.

### Север России в военно-морском отношении

Великий Пётр, основавший новую столицу и создавший русский флот в Балтийском море, хотя и посвятил им свои лучшие силы, тем не менее не забывал и о других русских морях, и если не сделал на них того же, что на Балтийском – не создал флота и удобного военного порта, – то отнюдь не потому, что находил это ненужным, как склонны думать теперь некоторые.

Нет, гений Петра работал и в Азове, и в Архангельске, и тот же гений посылал Бековича-Черкасского<sup>92</sup> через Каспий и Арал в Индию.

Надо помнить русскую историю того времени, надо правильно понимать её, чтобы уяснить себе, почему Пётр обратил *преимущественное* внимание на Балтику, в ущерб другим частям своего обширного царства, и никто так верно не выразил мысли первого Русского Императора, как наш истинно Русский поэт:

И думал Он:

Отсель грозить мы будем Шведу –

Здесь будет город заложен,

Назло надменному соседу;

Природой здесь нам суждено

В Европу прорубить окно,

Ногою твердой стать при море;

Сюда, по новым им волнам,

Все флаги в гости будут к нам –

И запируем на просторе.

Такова, действительно, была программа русского моряка того времени – надо было бороться и одолеть исконного и страшного в своё время врага – Шведа.

Теперь программа эта осталась той же самой – изменился лишь враг. Швед перестал быть даже сколько-нибудь опасным противником, как он не заигрывает с Германией, – враг России теперь другой.

Вернее сказать, теперь у нас врагов на море несколько, а не один, и во главе их, конечно, надо поставить Англичан и Немцев.

Где же теперь это место, откуда мы могли бы грозить нашим врагам, развивая в то же время, под защитой этой будущей русской твердыни, свои силы, торговлю и промыслы?

С изменением политического положения, должен измениться и ответ на вопрос: врагов много, они повсюду – значит и надо следить за ними повсюду, если уж нельзя заставить их повсюду себя бояться.

В другом месте я подробно излагал печальную судьбу русских морских открытий: наши отважные моряки, Беллинсгаузен<sup>93</sup>, Крузенштерн<sup>94</sup>, Беринг<sup>95</sup> и другие открыли множество островов, материков, морей и т.п., причём открытия эти делались в таких местах, куда не решались ходить такие мореходы как Кук<sup>96</sup>.

Острова и материки эти, с омывающими их водами, бесспорно, по праву первого открытия, должны принадлежать нам. Но... они принадлежат всем, кроме нас!

Одни мы уступили за гроши Американцам<sup>97</sup> – этих меньшинство – а другие – большинство, открыв, позабыли и забросили, и их теперь позабывали разные нации, ведущие из-за нашего добра и по сейчас бесконечные споры, а мы, – которые могли бы обладать в таких морях миллионами квадратных вёрст поверхности, – должны выпрашивать у наших соседей как милости какого-нибудь островка для угольной станции, без чего нашим судам не только в военное время, но даже и в мирное нельзя совершать дальних плаваний...

Переходим, однако, к нашему Северу, который уберегли наши деды и отцы от иностранных appetitов.

Балтика свою роль сыграла. Дело, сделанное здесь, велико, настолько велико, что даже не настала ещё пора вполне оценить его – эту оценку делает история, когда подведёт итог всему, что сделала Россия со времён Петра.

Точно также и флот русский, который, во времена «дедушки русского флота» и разных галер и шняк<sup>98</sup>, мог довольствоваться Балтийским морем и мог процветать на глубинах «Маркизовой лужи»<sup>99</sup>, – рвётся теперь на свободу, и ему надо дать выход на простор.

Пока Святая София<sup>100</sup> не сбросит полумесяца со своего купола, Черноморский наш флот не достигнет совершенства, что бы там не толковали; Балтика же всегда будет тесна и неудобна для него, как потому, что она

более полугода плохо или и вовсе недоступна, так и потому, что это – море замкнутое<sup>101</sup>;

Всё это уже осознано нашими лучшими специалистами по морской части, и потому неудивительно, что взоры всех всё чаще и чаще обращаются на Север, где русские *моряки* появились с первым же русским *поселенцем*, а когда появился этот последний и сказать даже никто не может – во всяком случае, едва ли позднее Великого Новгорода<sup>102</sup> и Ганзейского союза?..<sup>103</sup>

Говорят, Екатерина Великая, при начале каждого нового дела, при возникновении всякого нового или спорного вопроса, имела обыкновение посылать справляться в архивы: не было ли чего по данному делу задумано Петром – и почти всегда находили, что гений Петра предусмотрел, преугадал этот случай, и тогда Екатерина приказывала поступить, «как Пётр думал».

Жаль, что этот обычай оставлен теперь, многое бы можно было найти в бумагах Петра и для нас полезное!

Вот что пишет известный наш *пионер Севера*, недавно умерший, М. Сидоров<sup>104</sup>.

«Во время путешествия по Европе, Пётр Первый познакомился с амстердамским бургомистром, Николаем Витсенем<sup>105</sup>. Этот учёный посвятил изданную им карту Северо-Восточной Татарии Его Величеству. Сведения Витсена в учёных и государственных делах немало способствовали к просвещению Государя – и потому он почти ежедневно с ним беседовал. Это тот, кстати сказать, Витсен, который донёс ему, что амстердамские жиды просят у Его Величества позволения приезжать в Россию, селиться в ней, завести купеческие конторы и отправлять торговлю и что они поднесут Государю из благодарности на первый случай сто тысяч гульденов. Но так как Пётр не был расположен впускать жидов в Россию, то отделался шуткой. Он сказал: «Друг мой Витсен, ты знаешь жидов и моих подданных. И я так же и тех, и других знаю. Скажи им моим именем, что я их благодарю за предложение, но при том и сожалею, что они хотят поселиться в России, потому что, хотя они и почитаются искусными обманывать весь свет, но я думаю, у моих Русских они не много выторгуют».

Витсен в своём сочинении: «Северо-Восточная Татария» говорит, что «Россияне хотели даже заложить на Новой Земле<sup>106</sup> крепость, но это пред-

положение не исполнилось». Он рассказывает, что Русские плавали на ладьях и карбасах из Белого моря и Печоры не только к Новой Земле, но даже через Карское море до рек Оби и Енисея, для промыслов и торгов. Путь этот совершали они иногда прямо морем, иногда же перетаскивали суда свои через волок между Карским морем и Обскою губою. Плавание из Оби в Архангельск морем продолжалось от трёх до четырёх недель, из Оби в Енисей две или три недели. Они никогда не удалялись от матёрого берега и всегда проходили Югорским Шаром<sup>107</sup>, а не Карскими Воротами, потому что последний пролив хотя и шире первого, но опаснее, по причине часто скапливающихся льдов. Из Оби ходили они так же прямо на Новую Землю, на судах, построенных на Верхотурье, по образу голландских буйсов и называющихся потому *бусами*<sup>108</sup>. Достопримечательные плавания эти впоследствии совершенно прекратились, частью от естественных трудностей, частью же, может быть, от помех и затруднений, которые им были поставлены: в Югорском Шару и на Матвеевом<sup>109</sup> острове содержимы были в летнее время стражи не только для сбора пошлин с промышленных судов, но и для наблюдения, чтобы кроме них, никто не проплывал. Правители российские считали, вероятно, полезнейшим, чтобы вся торговля с сибирскими народами производилась сухим путём. (Из заметок о путешествии Литке)<sup>110</sup>.

Эти известия имеют большое значение; из них можно вывести заключение, что в прежнее время действительно производились торговые сношения с Сибирью морем и что в Северном океане были уже значительные по тому времени морские промыслы. На лето, как говорит Витсен, ставили стражи в Югорском Шару и на Матвеевом острове. Понятно, что такие временные стражи были затруднительны для правительства и потому Пётр Первый предполагал основать на Новой Земле крепость, как постоянный пункт, где сосредотачивались бы военные силы, как для защиты русских промышленников, так и для охраны интересов Русского государства от иностранцев. Как гениальный Государь он понимал, какие громадные выгоды могут извлекать из северных морей жители его государства, о благосостоянии которого он так неусыпно заботился. Он стремился к тому, чтобы этими выгодами пользовались только его подданные. Если бы основана была крепость на Новой Земле, то русские промышленники находили бы себе приют, а иностранные не смели бы производить морские промыслы

в наших морях. И так русская морская промышленность развивалась бы, а не падала. Мало по малу иностранцы завладели на Севере всей нашей внешней торговлей и самыми выгодными морскими промыслами. В наше время почти все русские сырые произведения отправляются на иностранных кораблях; рыбными промыслами на Мурманском берегу занимаются не больше 2000, между тем, как во времена Ломоносова ходило на Мурманский берег до 10000 человек; промыслы морских зверей, тюленей и моржей в руках Норвежцев. В последнее время возникает даже вопрос: принадлежит ли Русским Карское море? Об этом, в защиту наших прав, в декабре 1871 года сделан Сидоровым доклад Обществу Содействия Русской Промышленности и Торговли.

Что Пётр Первый дорожил северными окраинами нашего отечества, служит доказательством и то, что он для исследования их послал морских офицеров: одни из них отправлены были от устьев Лены, Индигирки и Колымы к востоку, подле северных берегов Сибири, – с тем, не могут ли пройти в «Тихое море»; а другие из Камчатки, на северо-запад, навстречу первым, для исследования тамошних морей и открытия новых земель или островов. В числе последних находился капитан Беринг, который открыл, уже по кончине Петра Великого, пролив, соединяющий Северный океан с Восточным и названный впоследствии Беринговым.

Так дело стояло при Петре и так же, к сожалению, стоит оно и теперь. Будучи твёрдо убеждён, что без *вольного моря* немислимо морское могущество России, что ни Чёрное море, запертое Дарданеллами, ни Балтийское, *большую часть* года запертое льдом и *всегда* имеющее в перспективе быть запертым при своём соединении с Северным морем, для чего стоит нашим неприятелям занять только островки *Лангеланд*<sup>111</sup> и *Фемерн*<sup>112</sup>: я предоставляю здесь слово двум нашим известнейшим морским писателям, которые, с усилиями, достойными лучшей доли и оценки, уже несколько лет стараются возбудить внимание общества к морским вопросам и отважно борясь, с одной стороны, с официальными авгурами морского дела, не хотящими, с высоты своего величия, ничего знать, кроме присвоенных им окладов и наград и не могущими даже представить, чтобы какой-нибудь русский моряк мог сметь своё суждение иметь при наличности мнения их, авгуров, основанных при этом на «авторитете западных специалистов

и учёных», а с другой стороны – с косностью и малыми познаниями нашего общества во всём, что касается моря и морского дела.

Но такие пионеры Севера, как Сидоров, М.К., А.К. (Беломор)<sup>113</sup> – не забудутся потомством, и их патриотические деяния, их пророческие слова должны быть оценены, и не их вина, если нам или нашим потомкам придётся горько раскаиваться, что слова их не были приняты во внимание *в своё время...*

Думать так мы можем уже потому, что в то время, когда официальная, субсидируемая «специальная» печать хранит величественное молчание и не удостоит вниманием таких статей, как «*Письма о флоте*», г. Беломора, или знаменитая переписка его же с М.К., печатавшаяся в журнале «*Русское Судостроение*»<sup>114</sup>, всё большее и большее количество представителей общей печати, не обязанной страха ради Иудейского замалчивать ни наши недостатки, ни превозносить наши достоинства, – начинает останавливать внимание своих читателей на выводах вышеупомянутых писателей.

Так, например, «*Новороссийский Телеграф*», газета, хотя *провинциальная*, но зорко, по-видимому, следящая за всем тем, что касается морского дела, поместила прекрасный отчёт о вышеупомянутой переписке, который мы приводим здесь целиком, тем более, что помещая этот отчёт, газета со своей стороны возбудила тоже ряд вопросов, на которые г. Беломор и отвечал.

Дай Бог, чтобы так дело и впредь шло и чтобы пишущим о такой важной отрасли государственного хозяйства, как морское дело, не пришлось вопить в пустыне...

«В журнале «*Русское Судостроение*» (№ 136–137) печатается замечательная «*Переписка о флоте*». Эта переписка состоит из писем М.К. (большого знатока военно-морского дела) к А.К. (известному в литературе А. Беломору). В письмах М.К. выясняются морские задачи России и та программа, которой необходимо держаться для успешного выполнения этих задач. Хотя письма принадлежат специалисту и напечатаны в специальном журнале, но изложение М.К. настолько ясно и задачи наши на море так хорошо им выяснены, что всякий, кто возьмёт на себя труд ознакомиться с этим компетентным мнением, поймёт и оценит доводы автора.

Мы приводим мнение это в сжатом пересказе и со своей стороны, считаем нужным, поставить почтенному автору писем два вопроса, неволь-

но напрашивающихся на ум при чтении его писем и решение которых г. М.К. было бы весьма желательно.

Автор начинает свои рассуждения с указания глубокого *различия между сухопутными и морскими военными силами*. Разъяснение это потому важно, что не только в обществе, но даже в военно-сухопутных сферах влияющих на развитие нашего флота недостаточно понимают главную сущность организации военно-морских сил. Организация военно-сухопутных сил у всех народов почти одна, и те же самые роды оружия, за малыми исключениями, у всех образованных народов для ведения войны *на суше*, почти одни и те же, причём, соотношения в каждой армии разных родов оружия между собою можно считать почти определёнными современной тактикой. Армия, хорошо организованная для отражения Немцев, может смело бить Австрийцев, разгонять турецкие войска и среднеазиатские скопища и быть вполне соответствующей своему призванию в нашем столкновении с Англичанами на границах Индии. Армия, в особенности такого по преимуществу континентального государства, как Россия, может в мирное время, спокойно развиваться во всех родах оружия и иметь уверенность, что она, с одинаковым успехом, исполнит свою задачу на всех доступных для неё театрах войны.

В ином положении находятся *морские* вооружённые силы всех государств, а в особенности флот России.

В сухопутных силах всё состоит их людей, соответственно вооружённых и обученных. Их соединяют в живые боевые единицы, сообразно господствующим тактическим соображениям. Взводы, роты, батальоны, полки, бригады, дивизии, корпуса, наконец, армии могут быть во всякое время переформированы в любые боевые единицы не только в мирное время, по указаниям изменившихся тактических задач, но даже во время войны, по указаниям надобности или по временным требованиям дела. Из кавалеристов можно сделать пехотинцев, артиллеристов и обратно; можно, одним словом, менять в массе военных людей отношение между родами оружия, лишь бы было необходимое оружие.

В Крымскую кампанию<sup>115</sup> Черноморский флот, никогда не готовившейся к гарнизонной и артиллерийской службе, защищал со славой бастионы Севастополя. Если бы в пятидесятых годах пути сообщения России были лучше и её внутренние технико-промышленные силы были более

развиты, то она могла бы во время войны перевооружить свои войска, но она не могла бы того же сделать относительно флота, даже при высоком развитии технических сил. Флот должен быть готов ранее, и именно такой флот, который пригоден именно этому государству (в данном случае России). Но если в 1854 году невозможно было пересоздать флот, то что же стали бы мы делать, если бы теперь оказалось во время войны, что мы строили *не так и не такой флот*, который требуется политическими задачами России и обуславливается её географическим положением? В то время, в 1854 году, боевыми единицами были: корабль<sup>116</sup>, фрегат<sup>117</sup>, корвет<sup>118</sup>, бриг<sup>119</sup>, шхуна<sup>120</sup>, тендер<sup>121</sup>. всё это строилось из дерева плотниками, двигалось парусами, вооружалось пушками и управлялось одинаково подготовленными людьми. Повреждения этого флота в бою исправлялись кусками дерева и парусины. А теперь, что такое *боевая* единица во флоте? Машины двигательные, динамоэлектрические, водоотливные, рулевые, шпильевые, вентиляторные, мусорные, воздухонагревательные; каждая пушка, каждая паровая шлюпка есть отдельный сложный механизм. Прибавим сюда двойное дно корпуса, его водонепроницаемые отсеки, водоотливную систему труб и клапанов, систему пожарных труб, десятки вёрст электрических проводников и массу всякого рода устройств, крьюйт-камер<sup>122</sup>, бомбовых погребов, подачи снарядов, горловин<sup>123</sup>, непроницаемых дверей с механическими устройствами, закрытые кочегарные и машинные отделения, в которых люди должны при искусственном свете и нагнетаемом воздухе, разобщенные по группам и по одиночке, между собою и от начальствующих лиц, в особых, непроницаемых для воды, света и воздуха отделениях, в полном неведении всего, что твориться за пределами мест их заключения, — эти необыкновенные люди должны, с полным знанием каждый своего дела, исполнять моментально и хладнокровно приказания, получаемые от невидимого начальства по телеграфам<sup>124</sup>... Вот, что такое современная боевая единица! В виду тех различий, которые в массе детальных устройств, не говоря уже о разнообразии машин, существуют в различных боевых единицах флота, — понятно, как необходимо, чтобы во время боя в наше время каждая боевая единица была снабжена точным составом всех родов, профессий и рангов, *вполне сжившимся между собою и судном*. Необходимо, чтобы на каждом судне были те именно офицеры, механики, машинисты, минёры, которые более других знакомы со специальными устройст-

вами именно этого судна. Такой боевой единицы ныне нет. Такой флот может быть создан лишь долгими годами систематических усилий. Флот, в котором корпуса сами по себе, а экипажи сами по себе, есть только отчётный бумажный флот, но не действительный.

Указанное различие между сухопутными и морскими военными силами свойственно армиям и флотам всех государств, но флоту такого континентального государства, как Россия, нужно считаться ещё с несколькими условиями особенной важности, отсутствие которых упрощает донельзя задачи такой, например, морской державы, как Англия. Не надо забывать, что во всех морских войнах помехой была именно Англия.

Современные флоты состоят из боевых единиц чрезвычайного разнообразия: 1) броненосцы эскадренного боя<sup>125</sup>, подразделяющиеся на броненосцев морских и береговой обороны; 2) крейсера броненосные<sup>126</sup>; 3) минные тараны<sup>127</sup>; 4) контрминоносцы<sup>128</sup>; 5) канонерские лодки<sup>129</sup>; 6) посыльные суда и разведные; 7) миноносцы<sup>130</sup>; 8) миноноски<sup>131</sup>; 9) минные транспорты; 10) просто военные транспорты<sup>132</sup>. Все эти суда в своём устройстве постоянно совершенствуются. Задача администрации, создающей флот, является настолько сложной и ответственной, по мнению г. М.К., что только администрация, опирающаяся на выдающиеся таланты и знания всех специальностей военно-морского дела, чувствующая себя под постоянным контролем гласности и критики, может справиться с такой задачей. Так как суммы, ассигнуемые на судостроение, должны быть или израсходованы в течении года, или возвращены в Государственное Казначейство, то мы, не входя в долгое рассуждение о том, что строим, строим и у себя и за границей суда разнообразных типов и размеров, строим всего понемногу. Такая судостроительная деятельность вполне подходит для Англии. Эта держава - владычица морей. Она занимает такое стратегическое положение, что ей возможно группировать или разъединять все свои разнообразные боевые единицы на любом пункте земного шара. И это ей легче сделать, чем нам передвигать свои сухопутные силы на огромном пространстве Русской Империи. Как бы ни был разнообразен флот Англии, она найдёт ему применение, где надобность будет в тех или иных боевых единицах.

Но что, спрашивает г. М.К., будем мы делать с нашими броненосцами, запертыми в Чёрном и Балтийском морях? Указав на то, что флот необхо-

дим нам именно против Англии, чтобы обезвредить Англию, что при теперешнем положении мы должны необходимо строить три флота – Черноморский, Балтийский и Тихоокеанский, – что создание новой морской твердыни в Либаве *будет лишь на пользу Англии*, так как, опираясь на Кронштадт в узком Финском заливе, мы ещё можем рассчитывать, что Англия воздержится от риска уронить свой военно-морской престиж и не сунется в Финский залив, а что Либавка открыта действиям Англичан, автор переходит к изложению своей теории создания такого флота, который полезен и необходим для России. Теория эта заключается в следующем:

Для внутренних морей Балтийского и Чёрного надо строить только современные типы судов активной обороны: а) Минные тараны от четырёх до пяти тысяч тонн водоизмещения. Эти суда должны быть защищены сильной бронёй в жизненных частях, а в остальной части лёгкой, но соответствующей бронёй для защиты от скорострельной артиллерии. Назначение минных таранов – действовать не только против сильных одиночных судов неприятеля, но врезаться в неприятельские эскадры, группами или по одиночке и, идя в бой, не думать о возвращении из него, как это происходило в былые времена, на брандерах<sup>133</sup>. Постройка такого судна, при хорошей организации, потребует от полутора до двух лет, а потому сооружение минных таранов в Чёрном и Балтийском морях должно вестись непрерывно в мирное время по определённой программе. Скорость хода минных таранов должна быть от 18–20 узлов, б) *Канонерские лодки*, они же и посыльные суда, водоизмещением около 3000 тонн, бронированные и соответственно вооружённые, но со скоростью хода не менее 18 узлов. Эти суда тоже должны постоянно строиться в Чёрном и Балтийском морях. На постройку нужно от одного до полутора лет. в) На каждом море должно быть не менее, как по два минных транспорта. По мнению г. М.К. «*Орёл*» и «*Саратов*» – суда добровольного флота – легко могли бы быть, при нужде, обращены в такие транспорты, г) Также постоянно должны строиться в обоих морях, по возможности скоро, в небольшом количестве следующие суда: минные крейсера или контрминоносцы около 800 тонн водоизмещения, берущие на постройку от шести до восьми месяцев, миноносцы до 200 тонн, берущие на постройку от трёх до четырёх с половиной месяцев и миноноски в 75 тонн, берущие на постройку от двух до двух с половиной месяцев. Все же остающиеся засим свободные средства нашего морского судострои-

тельного бюджета следует обратить на постройку *крейсеров дальнего плавания*.

Крейсера эти, по мнению автора, должны быть следующего общего типа:

1) Водоизмещение очень большое, а именно такое, чтобы при современном состоянии техники, они могли обладать:

2) Запасом топлива, дающим возможность, без возобновления его, делать непрерывный морской переход (около 20000 миль) вокруг Горна<sup>134</sup> или мыса Доброй Надежды<sup>135</sup>, от Владивостока до Мурмана или обратно. При таких условиях число крейсеров, действующих из того или другого операционного базиса для соединённых или одиночных операций на любом пункте великобританского владычества, может быть устанавливаемо распоряжениями центральной морской власти, смотря по надобности.

3) Наибольшей скоростью хода - не меньше той, какой в данное время обладают быстроходнейшие океанские крейсера английского флота.

4) Броневой защитой жизненных частей корпуса, – не меньшей, по возможности даже большей, чем та, какой обладают самые сильные английские крейсера одинакового или близкого водоизмещения и скорости.

5) Артиллерийское вооружение требуется преимущественно действующее по киллю, по носу и на корму, не столько сильное по калибру орудий, сколько многочисленное и, конечно, современное, по дальноточности и скорострельности. Две или самое большое четыре пушки можно допустить сравнительно большего калибра для возможных операций против угольных станций и укрепленных местностей. Но общий вес артиллерийского вооружения, со всеми запасами, не должен превосходить 6–6,5% полного водоизмещения.

6) Вооружение минное должно быть соответствующее, но особенное внимание должно быть на снабжение их миноносками со скоростью хода до 18–19 узлов и минными катерами, – теми и другими в наиболее возможном числе, дабы при благоприятных условиях крейсер мог вступать в бой при содействии своего миноносного флота.

7) В отношении рангоута и парусности ограничиться однопалубными<sup>136</sup> и косыми парусами<sup>137</sup>, которые могут быть полезны для уменьшения размахов качки.

8) Длина этих судов должна быть наибольшей; вместимость<sup>138</sup> с остойчивостью<sup>139</sup> при самых неблагоприятных условиях погрузки, в каких может находиться крейсер во время плавания. Длина – очень важный элемент в боевом судне, которое имеет задачей, подобно трансатлантическим почтовым пароходам, развивать свою наибольшую скорость при самых неблагоприятных условиях ветра и волнения в океане.

9) По этим же соображениям и главные двигательные механизмы, не менее двух, но, вероятно, трёх (в видах экономии топлива при крейсерных ходах), должны быть того типа, преимущества которого в продолжительных океанских переходах полными ходами подтвердились практикой трансатлантических быстроходных почтовых пароходов.

10) Комплект судового экипажа должен быть так велик, чтобы за отделением необходимого личного состава всех специальностей на миноноски и мирные катера и 1/3 всего состава команды в десант, крейсер мог с остальным экипажем идти в бой. Сверх своего экипажа, крейсер должен иметь удобства для помещения на продолжительные морские переходы сухопутного десанта с багажом и артиллерией, в составе до двух рот<sup>140</sup>. Соответственно этому числу людей, должны быть, само собой разумеется, устроены госпитальные помещения и продовольственные запасы, рассчитанные на двойное время возможного для крейсера непрерывного пребывания в море, без возобновления запасов топлива, так как может случиться, что крейсеру удастся пополнить эти запасы в море с захваченных неприятельских судов или угольных складов, между тем может представиться надобность снабдить продовольствием оставляемые на берегу на более или менее продолжительное время десанты.

Крейсер, отвечающий таким требованиям, может быть проектирован при современном состоянии военно-морской техники в пределах водоизмещения около 14000 тонн, то есть такого водоизмещения, но иначе распределённого, какое Англичане дают своим броненосцам последней постройки.

Стоимость такого крейсера, вполне вооружённого и снабжённого, должна быть у нас около десяти миллионов рублей, то есть равной стоимостью таких броненосцев как «*Георгий Победоносец*», «*Чесма*» или «*Петропавловск*» и «*Севастополь*».

Теперь бюджетные средства позволяют Морскому Министерству одновременно строить девять броненосцев и один крейсер «Рюрик», то есть суда, в общей сложности имеющие 88100 тонн водоизмещения и 89750 сил. Стоимость этих 88000 тонн в окончанном виде можно принять в 88 миллионов рублей, которые при раскладе их на 4 года с лишком дадут ежегодную затрату на судостроение по двадцать миллионов. Определяя стоимость крейсера, как сказано выше, в десять миллионов рублей, миноносного тарана около четырёх миллионов и канонерской лодки 2,5 миллиона рублей и определяя на постройку ежегодно у себя минного флота, то есть минных крейсеров, миноносцев и миноносок по 20 млн рублей, г. М.К. исчисляет, что через десять лет Россия может иметь 34 крупных судна, имеющих 238000 тонн водоизмещения и 332000 сил, и постройка этих судов (10 крейсеров, 14 минных таранов и 10 канонерских лодок) будет стоить 180 миллионов рублей. На остальные затем 26 миллионов можно построить за 10 лет не менее 10 минных крейсеров, 40 миноносцев и 25 миноносок, то есть 75 мелких судов современного типа.

Эту программу флота г. М.К., по его словам, развивал в 1883 году управляющему Морским Министерством И.А. Шестакову<sup>141</sup>. Программа эта не была принята, и в течение 10 лет, то есть, когда мы могли бы уже располагать выше проектированным флотом, бюджет Морского Министерства возрос до 50 миллионов рублей в год. В доказательство справедливости своего мнения о необходимости именно такого флота г. М.К. приводит следующие соображения: Англия – наш единственный противник в море, Франция и Соединённые Штаты Америки наши естественные союзники. Но чтобы противник наш нас опасался, а союзники наши смотрели на нас, как на серьёзную силу, необходимо, кроме флотов, запертых на Балтике и в Чёрном море, иметь суда в открытых морях. Суда эти, как описано выше, должны быть со скорым ходом и таких размеров, чтобы могли, не заходя в порты, нести с собой необходимый запас угля для очень продолжительных переходов. Типом такого судна и следует считать проектированные г. М.К. крейсера. Г. М.К. справедливо замечает, что наш черноморский флот при попытке, в случае войны, занять смелым движением Босфор<sup>142</sup> потерпит неудачу, ибо Англичане всегда успеют войти в Чёрное море ранее, чем мы выйдем из Севастополя. Равно наш Балтийский флот не помешает Немцам высадиться в Остзейских провинциях<sup>143</sup>. Высадка такого рода возможна,

однако, лишь при содействии Англичан, так как сама Германия недостаточно сильна, чтобы господствовать в Балтике. Следовательно, опять необходимо занять Англичан в другом месте, направить их флот к другим целям, а не к блокированию Балтийского и Чёрного морей. Чтобы сделать нападение Англичан на Балтийское море возможно безвредным, нам надо избежать устройства морской твердыни в Либаве и остаться при Кронштадтской твердыне, оставив открытый Либавский порт лишь портом коммерческим. Проектируемые крейсера, имея стоянку в незамерзающих портах со свободным выходом в океан, могли бы нанести Англии более вреда, чем всякие сухопутные над ней победы. Англия, правда, имеет множество операционных базисов<sup>144</sup> для своего флота на всех морях земного шара, но сообщение с ними метрополия может совершать лишь морским путём, который, во время войны, при существовании проектируемых крейсеров, будет очень затруднён. В случае морских неудач, Англия, во-первых, теряет свой престиж первенствующей морской державы, а во-вторых, находится вынужденной сосредоточить свой флот в европейских водах для защиты Великобританского побережья. Случись такое положение, и колонии Англии останутся изолированными и открытыми для нападения врагов. Многие из этих колоний и ныне живут отдельной от метрополии экономической и политической жизнью. Стоит им увидеть ослабление своей владычицы, и они отложатся: Канада войдёт в состав Северо-Американской Республики, Австралия, на подобие Северо-Американских Штатов в прошлом веке, образует отдельное независимое государство. Россия хотя и не обладает такими операционными базисами для флота, как Англия, но зато она может иметь внутреннее сообщение со своими портами. Такими первоклассными военными портами, снабжёнными доками, мастерскими складами и проч. должны быть Владивосток и порт на Мурмане. Порт этот, предполагаемый в будущем, г. М.К., с лёгкой руки г. Беломора, зовёт Александровским. Мурманские бухты, несмотря на своё положение на крайнем Севере, никогда не замерзают благодаря соседству Гольфстрема. Из Мурмана, следовательно, наши суда могут во всякое время выйти в океан и, держась, благодаря своему устройству, долгое время в открытом море, могут наносить значительный вред Англии. Кроме того, Мурман находится в 1500 милях от берегов Великобритании. Необходимо, конечно, чтобы и Владивосток, и будущий Александровск были соединены непрерывными рельсовыми путями

с центром Империи. Великая Сибирская дорога уже решает эту задачу относительно Владивостока, для соединения же Мурмана с общей рельсовой сетью достаточно построить около 550 вёрст железной дороги от Улеборга<sup>145</sup>, как продолжение Финляндской дороги. Такая дорога коснётся Капталажского залива<sup>146</sup> Белого моря и выйдет к Екатерининской гавани Кольского залива<sup>147</sup> или к другому пункту, удобному для сооружения незамерзающего порта на Мурмане. Помимо стратегических целей, дорога эта имела бы громадное значение для нашего заброшенного Севера и в экономическом отношении. Одновременно с этими железными путями, необходимо, как оно совершенно ясно каждому, восстановить наши водные пути между Балтийским и Чёрным морями.

План г. М.К. ясен и понятен даже и не для специалиста. Резюмируя его в коротких словах, мы видим следующее: флот нам нужен для противодействия Англии; такой флот должен обладать быстрым ходом, большим водоизмещением таких его единиц, как крейсера, сжившимся со своим судном экипажем; такой флот должен иметь стоянку в незамерзающих, имеющих свободный выход в океаны, портах; этими портами являются Мурман и Владивосток. При существовании такого флота, способного от Мурмана до Тихого океана, кругом Африки (Суэц<sup>148</sup> и Гибралтар<sup>149</sup> в случае войны для нас закрыты), не заходя ни в один порт, пройти во Владивосток, Англия должна быть ослаблена, ибо её суда везде будут рисковать встретиться с нашими крейсерами, и её морская задача чрезвычайно осложнится. «Осуществление мыслей г. М.К. весьма желательно, – говорит *Новорос. Телег.*<sup>150</sup>, – но, остаётся в его прекрасном плане два нерешённых вопроса: принимает ли он во внимание замерзание порта во Владивостоке в течение четырёх месяцев, и как он смотрит на то, что рядом с нашими бухтами на Мурмане существуют такие же незамерзающие норвежские, которые могут сделаться операционным базисом Англии? На эти два вопроса было бы важно услышать ответ г. М.К., как специалиста с таким обширным и живым умом».

А вот и ответ г. Бремора<sup>151</sup>:

М.г., г. Редактор, – Делая очень большую выдержку из писем М.К., напечатанных в № 136 и 137 «Русского Судостроения», вы ставите два вопроса: 1) принимает ли г. М.К. во внимание замерзание порта во Владивостоке в течение четырёх месяцев, и 2) как он смотрит на то, что рядом

с нашими бухтами на Мурмане существуют такие же незамерзающие норвежские, которые могут сделаться операционным базисом Англии.

Я не знаю, дойдут ли эти вопросы до М.К. и будет ли он отвечать на них, так как ответы его, по моему убеждению, отчасти уже заключаются в самом проектировании крейсеров. Крейсер должен иметь запас угля на 20000 миль и запас провизии, рассчитанный на *двойное* время возможного для крейсера непрерывного пребывания в морях, то есть на то, которое потребовалось бы пройти 40000 миль со скоростью 10–8 миль, или по меньшей мере на 166 дней. Но не весь Владивосток замерзает на четыре месяца; замерзает лишь Золотой Рог, а бухты Диомид и Улисс открыты круглый год.

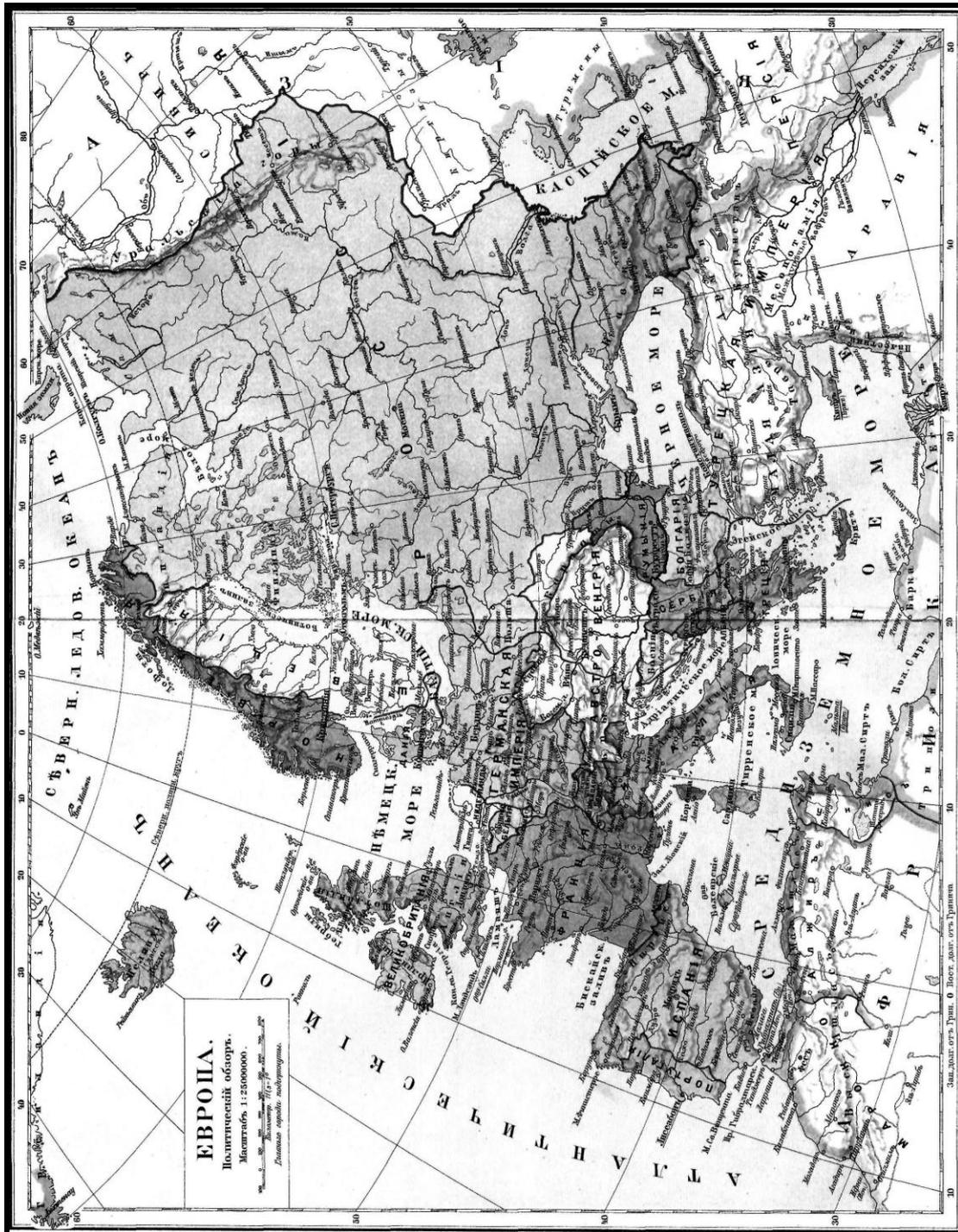
Рядом с Мурманскими незамерзающими портами действительно лежат ещё лучшие норвежские, когда-то потерянные по невниманию нами. Но ведь эти гавани теперь норвежские и если их займут Англичане, то это будет или по соглашению, то есть когда Норвегия объявит России войну или против воли нейтрального нашего соседа. То или другое решение этого вопроса послужит лишь к нашей выгоде, так как определит ясно наше положение к соседу. Известна поговорка: «Избави нас от друзей, а от врагов мы сами избавимся». Открытый враг, а таким будет Шведско-Норвежское королевство, если он уступит Англии свои гавани во время войны, будет наказан нами из Финляндии.

Но что приобретёт Англия, устроив станцию в водах Норвегии?

На этот вопрос лучше всего отвечают сами Англичане в своих дебатах по поводу нашего крейсера «*Рюрик*». Такой морской авторитет, как адмирал Коломб<sup>152</sup>, возражая против постройки крейсеров «*Terrible*»<sup>153</sup> и «*Powerful*»<sup>154</sup>, совершенно правильно утверждал, что в наше время нет возможности заблокировать неприятельский флот, где бы он не заперся. Он разведёт пары и, пользуясь туманом, мглою или другими благоприятными случайностями, уйдёт в открытое море, не оставив и следа. Что будут делать английские моряки по близости Мурмана? Высадят десант и примутся осаждать, как Севастополь? Будут бомбардировать? Напрасный труд, тщетные усилия. Лето на Мурмане коротко, климат и прочие условия вовсе не способствуют продолжительным операциям на Мурмане. Кроме того, заняв Норвежскую гавань, Англичане откроют новый путь сообщения между Великобританией и Норвегией. По этому пути им придётся в воен-

ное время доставлять уголь, продовольствие и боевые запасы. Разве это не будет Ахиллесовой пятой английской станции, когда наши крейсера воспользуются всем могуществом своих механизмов? Совсем не таковы условия нашей Мурманской станции, связанной рельсами с Петербургом.

Отвечая на эти два вопроса, я не могу не высказать радости по поводу их возбуждения. Если возникает спор, то это значит, что предмет интересует публику. Флот наш редко и мало интересовал русское общество, а спор в печати только и может разъяснить его нужды и поставить его на своё место, так сказать, приурочить к делу, которому он предназначен служить. *А. Беломор*<sup>155</sup>.



Европа. Политический обзор.

## 5.

### Наш Север и иностранцы

Мы, вообще, великие мастера подражать иностранцам.

Я не буду приводить здесь доводов ни за, ни против такой нашей особенности, но не могу не отметить, что уж если нам суждено век действовать по указке наших соседей, то и при этом не следует напоминать своими действиями рассказа о жене, просившей мужа украсть пшеничной мучки, и, на опасения мужа, что их, заведомо не имеющих пшеничной мучки, могут уличить на пшеничных хлебах, отвечавшей: «Я так испеку, что будут хуже ржаных...».

Между тем наши действия, подчас, именно и напоминают такую немудрую жену! Ещё при Петре Великом, меры, предпринятые им для развития мореплавания, морских промыслов и торговли, встревожили иностранцев. Уже при жизни его они начали употреблять все возможные средства и влияние для искоренения предприимчивого русского купечества и заботились всячески о возникновении всевозможных препятствий на пути развития русского морского могущества.

Первый поднял голос против преобразований в России современник Петра Великого, английский министр Вальполь<sup>156</sup>, который предрекал от развития нашего Севера даже гибель Англии и Голландии. В одной из своих речей в парламенте он сказал:

«Если Россия возьмёт себе за образец Данию, учредит, одобрит и поддержит торговые товарищества, то наша и голландская торговля в состоянии ли будут устоять от этого поражения? Если держава, которая не знает, куда и как употребить своих людей, примется за умножение своих морских сил и купеческих кораблей, тогда пропадут Голландия и Англия. Возможность, какую имеет Россия к построению судов, оправдывает моё беспокойство».

С тех пор прошло два столетия, а слова Вальполя могли бы быть сказаны и теперь!

Отчего же, до сих пор, мы не последовали указаниям этого великого государственного человека и ничего не сделали такого, чтобы опасения его осуществились во славу России и на страх её врагам?...

Другой министр, Гускадсон высказался ещё откровеннее:

«Нужно употребить все зависящие от нас меры, чтобы остановить в России развитие флота».

И нельзя сказать, чтобы эти меры стоили иностранцам больших усилий, мы и сами им всегда готовы были помогать! Одним из способов добиться своей цели всегда был *захват* наших окраин.

Не так давно газеты привели несколько вполне достоверных известий о том, что иностранцы: Англичане, Немцы, Шведы, Норвежцы всё более и более обращают своё нелестное внимание на наш Север.

Внимание это я называю «нелестным» потому, что оно, увы, свидетельствует, что мы, владея с незапамятных времён таким сокровищем, как наш Север, до последнего времени не делали в видах извлечения из него выгод для России. А внимание иностранцев к этой заброшенной окраине нашей может быть названо высочайшим: если припомните прошлогоднее путешествие Германского императора<sup>157</sup> в Швецию, тот шовинистский задор, который проявила по этому поводу наша северо-западная соседка, а равно и слухи о будто бы решённом участии Швеции и Норвегии в предприятиях тройственного союза, то факт, сообщённый в корреспонденции с Мурманом<sup>158</sup> г[оспод]ин получит объяснение.

Вот что, между прочим, пишет г[оспод]ин:

«Вообще, на эту забытую окраину необходимо обратить внимание. По норвежской стороне реки Паз<sup>159</sup> власти делают обход несколько раз в год, и два раза были даже министры. Сей год вверх по реке Паз, *неизвестно для какой цели*, поднимались статс-род Копои, губернатор Финмаркена и другие члены стортинга<sup>160</sup>. Норвежские селения в Бегерфорде (Пазрецком заливе) еженедельно в течение года посещает небольшой почтовый пароход, а с будущего года, говорят, будто бы даже будут проходить почтовые пароходы, совершающие свои рейсы и из Гамбурга<sup>161</sup>. Чтобы наши местные жители не поддались норвежскому влиянию, очевидно, следует заходить сюда и русскому почтовому пароходу, ибо ныне край совершенно отрезан от России, а самовольно поселяющиеся здесь иностранцы ещё более притягивают его к Норвегии».

«На Вардо<sup>162</sup> у Норвежцев, кажется, сей год опять была конференция об улучшении быта их промышленников; не мешало бы и нам выработать законы как для своих рыбопромышленников, так и, особенно, для иностранцев».

Оно хотя и *неизвестно для какой цели* путешествуют наши друзья, – *наша обязанность* позаботиться, чтобы из этих дружеских прогулок не проистёк для России, в случае войны, какой-нибудь «Неожиданный ре-приманд».

И Англичане не забывают нашего Севера; они тоже в последнее время всё чаще и чаще стали предпринимать туда «прогулки», причём, говорят, один высокочтимый лорд, числящийся в английском генеральном штабе, до того увлёкся охотой, что со своими спутниками, весьма напоминающими солдат, исколесил наш Север вдоль и поперёк, дошёл до самого Петербурга и даже (о, верх любезности!) обещал и на будущий год побывать в этих местах.

Далее, мы видели, что ещё во времена Михаила Фёдоровича было у тогдашних государственных людей небезосновательное опасение за целостность и неприкосновенность наших северных морей.

Но, не забираясь так далеко вглубь истории, приведём несколько иллюстраций из недавнего прошлого.

Сначала предоставим слово нашему противнику на поприще национально-русской политики, космополиту и украинофилу, г. Мордовцеву которого мы уже неоднократно цитировали.

«Каких народных напряжений и жертв потребует окончательное разрешение этого запутанного бинорма Ньютона (вопросов «восточного»<sup>163</sup> и «славянского»<sup>164</sup>) – никто не знает. А между тем, рядом с этим бинормом неведомая рука чертит новую строку Ньютона, при чтении которой не надо быть пророком Даниилом, чтобы видеть, что роковое человеческое неведение неизбежно ведёт Европу к тому, что, быть может, в будущем и, нам кажется, – в недалёком, это самое неведение задаст новый вопрос – «северный», на смену «восточного», и Эдипом<sup>165</sup> опять должен будет явиться Крупп<sup>166</sup> со своей пушкой. Кто не помнит, как в своё время неведение глумилось, и подчас остроумно и зло, над «славянским вопросом»? А оказалось, что оно «над собой смеялось»... Теперь этому неведению предстоит поглумиться над «северным вопросом», но оно о нём пока ещё ничего не слышало, а если и слышало, то не обратило внимания. Дело идёт к тому, что, рано ли, поздно ли, Европе придётся вынести новую войну – войну «северную» – из-за обладания северными морями, которые только на днях «открыты», подобно тому, как когда-то Венелин<sup>167</sup> открыл Славян

– Болгар, о существовании коих не подозревала Европа, и из-за коих теперь пролито столько дешёвой человеческой крови».

Высказав в начале статьи такой правильный взгляд на наш Север и на роль, которую предстоит ему играть во всемирной истории, в дальнейшем изложении г. Мордовцев становится на свою излюбленную космополитическую точку зрения и, – как бы вы думали, – к чему приходит? К тому, что не следует препятствовать иностранцам захватывать мирным путём наше родное достояние: пусть де их, они зато такие просвещённые, такие передовые, и если захватывают что, то всегда «во имя науки».

Космополитическое ослепление г. Мордовцева доходит до того, что он приводит подлинные слова нашего известного пионера Севера, Сидорова из его знаменитого доклада в Обществе Содействия Русскому Мореходству<sup>168</sup>, – и всё-таки видит в них лишь «официальный патриотизм»... Но приведём слова г. Сидорова, в изложении г. Мордовцева, и тогда всякому ясно будет кто прав – осторожный ли патриот и государственный человек – Сидоров, или украинофильствующий космополит и фельетонист г. Мордовцев.

«Вследствие всего этого (захвата Норвежцами нашего Севера) дошло *будто бы* до того, что на всём громаднейшем побережье Северного моря мы не нашли ныне (в 1877 году) даже и пяти человек опытных русских матросов, которые могли бы идти на судне из Печоры в Енисей! Не отыскалось их ни в Петербурге, ни в Кронштадте; о других морях и говорить нечего... Не только не производится промеров устьев Северных рек, в которые входят корабли, но засыпаются и существующие фарватеры балластом, чтобы вход к портовым городам если не прекратить, то затруднить. Дошло до того, что и остальные коренные русские судовладельцы Севера, производящие нынешнюю торговлю, начали обращаться к начальству с просьбами о сравнении их, *хотя на половину, или ещё менее, в правах на севере России по мореходству с норвежскими выходцами и пиратами*».

Не правда ли, это напоминает бессмертного Ермолова<sup>169</sup>, просившего, за отличие, произвести его в Немцы?

«Им и в этой просьбе *отказывается* и затем закрывается ныне ближайший к Новой Земле Печорский порт, открытый, после громадных усилий и пожертвований частных лиц, безо всякого содействия правительства и иностранцев. С нынешнего года прекращаются ежегодные плаванья

из Печоры в Кронштадт, продолжавшиеся шестнадцать лет. Уничтожаются на русских картах даже древние русские названия мест, озёр и рек, заменяются норвежскими и финскими».

Такова была наша северная политика во времена процветания космополитизма и либерализма!

«При этом разоблачаются нескрываемые *будто бы* (опять *будто бы!*) Швецией притязания на весь русский Север. Швеция, организовав и усилив северный Финмаркен, вытеснила уже всех Русских из пяти тамошних гаваней, на которые они имеют право по договорам<sup>170</sup>; она заселяет не только три тамошние незамерзающие залива, но и все местности, принадлежащие России до города Колы. Она начала уже помышлять не только о приобретении всех земель от новой своей границы до Колы и по реке Коле до города Онеги, но и о возвращении себе прежнего своего достояния – Ладожского озера».

А г. Мордовцев видит во всём этом только «великоглазый патриотизм!»...

Тот же ненавистный ему патриотизм видит он в том, что Сидоров отмечает, что «шведские морские офицеры производят исследования Кольского залива и всего нашего Мурманского берега и его заливов *во всех отношениях*». «Исследования эти производились в 1876 и 1877 годах с особенным старанием, даже с астрономическими съёмками высот»; «шведские учёные путешествовали уже между Онежским озером и городом Онегой, а в лето 1877 года отправилась через Петрозаводск к Белому морю шведская учёная экспедиция». Поглумившись над г. Сидоровым за его патриотизм, г. Мордовцев продолжает глумиться и тогда, когда ему говорят, что «с 1868 года на наше Северное море и Германия обратила внимание; в этом году прибыл в Гаммерфест<sup>171</sup> за углем норвежский военный пароход, шедший в город Вадсё<sup>172</sup>, и на этом пароходе был прусский инженер генерал Швейниц<sup>173</sup> (в последствии посол), осматривал в Варде крепость<sup>174</sup> и затем русскую границу с Норвегией; когда он взошёл на гору, где стоит каменный столб, так называемый Гурий, с надписью границ, то с норвежского парохода произведён был салют; что от Гурия Швейниц отправился в Вадсё, а оттуда в кут (вглубь) Варангерского залива, в Ньюборг<sup>175</sup>, и из него, через хребет, пешком, для обозрения той дороги, которая будет проложена с реки Таны»<sup>176</sup>. Между местными жителями Финмарке-

на, особенно в Гаммерфесте, была распушена молва, что приезд этот вызван «коварством» России, стремящейся не только взять обратно уступленные ей три незамерзающие на севере залива, но и весь Финмаркен.

«Сам Швейниц подавал повод к распространению такого слуха, дарил некоторым Норвежцам в Варангере свои фотографические карточки: в «Dagbladet»<sup>177</sup> это было объяснено стремлением Бисмарка<sup>178</sup> завладеть, между прочим, на Севере «русскими морями».

Последнее известие г. Мордовцев сопровождает двумя восклицательными знаками...

Мне кажется, что если ставить восклицательные знаки, то не к словам такого знатока Севера как Сидоров, а к ничем, никакою Крупповской пушкой, не пробиваемой близорукости наших космополитов, несмотря ни на что продолжающих считать, что расчётливые Немцы и Шведы бросают миллионы на «исследование» нашего Севера только ради прекрасных глаз «науки»!

Так дело обстояло в конце семидесятых годов, когда делал доклад г. Сидоров, так оно обстояло в конце восьмидесятых, когда писал свои Афоризмы г. Мордовцев, и так оно, как мы знаем, обстоит поднесь, — но всё-таки в нашем теперешнем незавидном положении уже начинают проглядывать светлые стороны.

Голос Сидорова, бывший 15 лет назад гласом вопиющего в пустыне, отзывается в наши дни сотнями голосов, твердящих то же, что и он, и теперь — свежо предание, а верится с трудом! — даже противники наши начинают понемногу становиться на точку зрения когда-то осмеянных ими «великоглазых патриотов»...

Такова, видно, сила вещей!

«Новое Время»<sup>179</sup>, — и то, в № 6.102, прямо говорит, «что на Мурмане неоспоримо надлежит иметь военно-морской незамерзающий порт, без чего наши суда никогда не в состоянии будут соединяться друг с другом, действовать против неприятеля, согласно нашему желанию, а обречены быть запертыми на всё время войны».

Космополитические «Новости» (№ 53, за 1893 г.) — эта штаб-квартира г. Мордовцева, — и те доказывают теперь, «что для того, чтобы миллионы, потраченные на постройку нашего флота окупались, и чтобы значение флота соответствовало могуществу России, ему необходимо вы-

браться из закрытых вод Балтики и приискать себе незамерзающий и доступный во всякое время порт, так как иначе наши броненосцы, лишённые выхода из Балтийского моря, потеряют всякое значение, а крейсера, имея только один Владивостокский, очень отдалённый порт, будут тоже в крайне невыгодном положении перед неприятелем, имеющим всегда свободный доступ к портам».

Мурманский берег, по мнению газеты, является единственным местом, имеющим достаточно незамерзающих бухт, а потому там-то и надлежит устроить нашу морскую твердыню.

Это как раз то, о чём и мы всегда писали и пишем, и что давно уже осознали наши противники, всякими путями стремящиеся захватить в свои руки наш Север.

Некоторые наши противники, не будучи в состоянии опровергнуть доводы за немедленное устройство порта на Севере и за проведение от этого порта дороги к сети русских железных дорог, пытаются опровергнуть нас «доказательствами от противного», говоря, что для России, в случае войны, совершенно безопасно, если неприятель и займёт наш пустынный Север и необитаемый Восток – всё равно де враги там не удержатся и ничем не поживятся: приводятся примеры прежних войн, и, в особенности, Крымской<sup>180</sup>.

Неприятель, во время этой последней войны, только и мог де сделать, что разрушить несколько незначительных посёлков, а вглубь страны с Севера и Востока проникнуть не мог, по недостатку людей, могших указать безопасные пути.

Про странность, чтобы не сказать преступность, такого индифферентизма к своей исконной земле и говорить не стоит; отметим только, что теперь не те времена, какие были до Севастопольской кампании<sup>181</sup>, и что теперь-то именно иностранцы и взялись «изучать» наши окраины; что же касается недостатка людей, нужных неприятелю для нанесения нам вреда, то вот выдержка из «Воспоминаний старого моряка 1855 года»<sup>182</sup>, которая не нуждается в комментариях. Автор, наш морской офицер, после крушения у берегов Японии, попал со своими товарищами в плен английской эскадры, крейсировавшей у наших восточных берегов:

«Кроме нас, – говорит он, – Англичане забрали ещё несколько финских матросов с брига нашей Российско-Американской Компании<sup>183</sup>.

Спасаясь от Англичан, этот бриг хотел зайти в Амур с северной стороны, где и сел на одну из многочисленных мелей этого фарватера. От этих Финляндцев Англичане узнали, что русские суда находятся в Амурском лимане, вход в который большим судам доступен только с южной стороны, из Татарского пролива<sup>184</sup>. Капитан Стерлинг был послан с этим известием в Хакодате<sup>185</sup>, к своему отцу, адмиралу, и на пути встретил нас. На переходе английские офицеры относились к нам очень любезно. Из их рассказов мы узнали, что их команды порядочно грабили в Аяне<sup>186</sup>, и что, к сожалению, финские матросы им не уступали. По словам этих же Финнов жители Аяна поспешно удалялись в лес при приближении неприятеля, зарыв в землю пушки и другие вещи, которые не могли быть увезены. Для отыскания пушек Англичане ежедневно отправляли команду на берег, в сопровождении всё тех же финских матросов, но безуспешно».

Кроме того, автор, хорошо понимая всю важность военной тайны, именно при тогдашних обстоятельствах, принял со своей стороны меры: «Наш эскулап, отлично знающий своё дело, был родом поляк и при том большой болтун. Я боялся, что он в разговоре сообщит Англичанам некоторые подробности о совершенном отсутствии оборонительных средств на Амуре, и по этой причине настойчиво просил, чтобы его отправили на берег под видом необходимости сопровождать слабых матросов».

То было *тогда*, а теперь «научные исследования» иностранцев дают им знакомство с нашими окраинами во много раз лучшее, чем какое мы сами имеем, да и необитаемые берега имеют такие города, как Владивосток, а потому нам, конечно, следует ещё более быть осторожными: хочешь мира – готовься к войне!

Но и этого мало.

Так, в сборнике *дипломатической корреспонденции*, изданном правительством Соединённых Штатов, находится следующее любопытное место: г. Кемпбель<sup>187</sup>, посланник этого государства при Стокгольмском дворе, счёл нелишним посвятить целую депешу нашему Северу, которому, как он свидетельствует, Англия и Франция придают *чрезвычайную* важность. «Он начинает депешу свою с того, что Россия крайне нуждается в морском порте, свободном круглый год ото льда, с надёжной якорной стоянкой, достаточно обширном, который мог бы быть сильно укреплён, и который командовал бы водами открытого моря.

*Пока Россия не приобретёт собственного морского значения, она не может считать своё всемирное положение упроченным и чувствовать себя в обладании всеми необходимыми условиями внутреннего развития и процветания. Удобный для этого морской пункт находится у самой границы Европейской России, который, будь он в её границах, открывал бы ей всемирный простор океана. Пункт этот никому не нужен, и только Россия могла бы им воспользоваться, для неё только мог бы он иметь значение».*

Это – Варангерский или Варяжский залив<sup>188</sup>, на Норвежском берегу, между 68 и 69° северной широты.

Залив этот, пишет г. Кемпбель, содержит несколько вместительных гаваней, способных служить убежищем для больших флотов, и может быть так укреплен, что доступ к нему с моря был бы очень труден, если не вовсе невозможен. Тепловатые воды Гольфстрема разливаются вдоль этого берега, и флоты могли бы отсюда выходить в море во все времена года. Г. Кемпбель убежден, что Россия считает приобретение этих вод делом первой для себя важности, но доносит своему правительству следующее:

«Англия и Франция, особенно первая, смотрят на так называемые захваты России в направлении к Северному морю с чрезвычайной ревностью.

Обладая этими надёжными гаванями, русские вооружённые суда могли бы во всякую пору нанести удары французским и английским портам, и с помощью пара *очутиться перед ними через несколько часов* после снятия с якоря, или же найти себе убежище за укреплениями в опасной для её противников близости.» Европейские соперники России боятся, говорит он: – «что через это она, могучая на суше, может стать столько же могучею и на море».

Американский посланник сообщал об этом своему правительству, потому что тогда возникли слухи, будто Шведский король вступил с Россией в переговоры об уступке этой последней узенькой полоски земли, которая дала бы России возможность достигнуть открытого моря. «Англия и Франция, – пишет он, – встревожились и отправили депеши, каждая к своему посольству при этом дворе, для удостоверения в истинности или ложности этих слухов. Граф Мандерстрем<sup>189</sup> (тогдашний глава правительства) выразительно отрицал не только факт этих переговоров, но и саму вероятность, чтобы Швеция когда-либо открыла России таковые».

Г. Кемпбель замечает, что *Швеция несёт по этому предмету особые перед Англией обязательства.*

Затем, разясняя столкновение, вследствие якобы рыболовных ловель в Норвегии (?!) русскими подданными, с одной стороны, и нарушения русской территории шведскими подданными – с другой<sup>190</sup>, посол полагает, что «Россия не войдёт ни в какие сделки, которые заставили бы её отказаться от давно лелеемого ею желания достигнуть открытого моря, и нет ничего невероятного, что она воспользуется благоприятным моментом для того, чтобы обеспечить за собой воды Варангер-фиорда; *но нет пункта мнимых или действительных домогательств России, за которым Англия вместе с Францией наблюдала бы с такой ревнивой заботливостью, как за великим шагом России в направлении к Норвежскому взморью.*»

Не менее интересным представляется и следующее обстоятельство: наряду с нашими исконными врагами и соперниками за границей, развитию нашего морского могущества мешают у нас дома целые партии или группы общественных деятелей, причём средствами не стесняются. Так, в этой же статье г. Мордовцева, мы находим слова известного нашего деятеля г. Сидорова из доклада его в заседании Общества Содействия Мореходству.

«Не знаю, какое впечатление производят на вас, м[илостивые] г[оспода] приведённые мною известия, но, что касается до меня, то я вывожу из них заключение, что Немцы не считают уже Новую Землю принадлежащею России».

Наши *Русские Немцы*, и ещё, к сожалению, члены Императорской Русской Академии Наук<sup>191</sup>, как видно, ввели иностранных Немцев в заблуждение: они предоставляют право на Новую Землю иностранцам, *приписывая открытие её Голландцам*<sup>192</sup>. До сих пор, кажется, никто из русских учёных и географов не заявил никакого протеста против мнения нашего академика А.Ф. Миддендорфа<sup>193</sup>, что Новая Земля открыта Голландцами. Путешествие Миддендорфом совершено, и описание его издано за счёт русской казны и одобрено Академией и другими учёными обществами, и потому, вероятно, Немцы, имея в виду это сочинение, начали действовать смелее: они уже, не спрашивая согласия России, отправляются на русские земли воздвигать немецкие памятники и приготавливаются извле-

коть из Новой Земли минеральные и другие богатства. Вот до чего дошли мы! Можем ли мы защищать права свои на Новую Землю?

Русским подданным не дозволяется добывать даже и каменный уголь на Новой Земле прежде представления обеспечения в успехе предприятия, между тем, как иностранцы отправляются туда, и не думая спрашивать позволения нашего правительства. Они, уничтожив все русские памятники на Новой Земле, теперь будут ставить свои, немецкие, и мы не в силах удерживать за собой земли, которые были открыты русскими промышленниками и в которых, в прежнее время, были русские поселения. Русские не могут воспользоваться трудами своих предков, которые передали им права на владение землями, где они промышляли и имели свои жилища.

«Какими способами мы можем основать поселения на Новой Земле, если нам не позволено, без какого-то обеспечения разработка найденных там нами громадных залежей каменного угля, горючего сланца, горной смолы, аспида, серы, колчедана, медной, свинцовой руд и золотосодержащих песков?»

«Академик Миддендорф, сообщая своё мнение, что открытие Новой Земли сделано Голландцами, руководствовался не истиной, а какими-нибудь другими соображениями, может быть желанием приписать это открытие иностранцам... Нельзя же, в самом деле, предполагать, чтобы русский академик, притом писатель и путешественник по глубокому Северу не знал, что Новгородцы, то есть Русские, посещали Новую Землю за 500 лет ранее появления на ней Голландцев. Замечательно, что немецкие учёные, *не состоящие в подданстве России*, утверждают, что Новая Земля открыта именно Русскими. Между тем, *русские* Немцы, и, притом, русские же академики, не признают за Русскими способности к морским открытиям».

Таково было положение дел в 1876–1877 годах, когда мы больше заботились о том, что скажет и что подумает Европа, чем о своих интересах, и занимались «освобождением» разных братушек<sup>194</sup>, оставляя своих Поморов<sup>195</sup> в горшем рабстве у иностранцев...

Результаты такой политики не замедлили обнаружиться:

«После того, – говорит г. Сидоров, – как Шпицбергенский архипелаг<sup>196</sup> объявлен *нейтральным*, Норвежцы стали смотреть и на Новую Землю так же, как на страну нейтральную: норвежские промышленники при-

нялись истреблять памятники Русских – кресты – и жечь русские избы. Наконец, Австрийцы вздумали учредить там метеорологическую станцию». «Иностранцы считают Новую Землю не принадлежащею России: Голландцы отправляют экспедицию для постройки памятников на ней, а под руководством германских учёных предпринимается поездка для исследования минеральных её произведений, с целью их эксплуатации».

Не забудем, что, вследствие климатических условий, иностранцы могут за два – три месяца ранее Русских начинать промыслы на наших северных островах и, когда наши промысловые суда пробьются, наконец, сквозь льды у берегов, – иностранцы уже перебьют всего зверя и распугают всю рыбу. Таким образом, «нейтралитет» и в этом случае служит только иностранцам.

Таковы результаты «великого» принципа последних тридцати лет: *laissez faire, laissez passer!*...<sup>197</sup>

После всего сказанного (а сколько остаётся сказать о действиях нашей администрации в этом крае и об иностранцах!...) станет понятен тот эффект, который произвело появление в наших северных водах «*Наездника*»<sup>198</sup>, Стоит только почитать корреспонденции в русские газеты из Норвегии, чтобы судить о полной неожиданности этого удара, хотя он и является вполне естественным следствием теперешней благодетельной политики с девизом «Россия для Русских».

До чего иностранцы привыкли к тому, что у нас «поговорят, поговорят да и отстанут», видно из того, что плавание «*Наезднику*» в северных морях было объявлено ещё прошлой осенью и он даже зимовал в Ревеле<sup>199</sup>, чтобы быть в состоянии *действительно* помешать хищничеству иностранцев; обо всём этом, конечно, за границей знали, но, «по бывшим примерам», решили, что это затевается «так», для видимости...

И вдруг, без дальних разговоров, без обычных дипломатических заигрываний, этот «варвар» арестует целых *шесть* норвежских шхун! На них было более *1000 тюленей*, много рыбы и, сверх того, целый кит.

Разговорам нет конца, и прибегают даже к таким уловкам, как печатание подробных корреспонденций (даже в русских газетах), где сообщается, что «*Наездник*» поступил *самоуправно*, что де русское правительство его действий *не одобряет*. Это нашего – то *военного* судна! У нас, слава Богу, никаких конституций нет, и правительство не может иметь нужды

одобрять или не одобрять что-либо в действиях своих исполнительных органов, оно им просто *приказывает* и вполне уверено, что всякая *воинская часть* исполнит его приказание беспрекословно.

Само собой понятно, что параллельно с этими приёмами идут всякие апелляции, представление достоверных свидетелей, *alibi* и проч., причём совершенно забывается, что судно под *русским военным флагом*, в своих водах, не нуждается ни в каких *свидетелях*, что его командир пользуется безусловным правом административно – полицейского распоряжения над всеми коммерческими судами, а наш закон тоже не нуждается в показаниях этих свидетелей, раз является показание командира военного судна. Какой же из всего этого небывалого происшествия должен быть сделан вывод?

Кажется, ясно, что именно тот, о котором мы так давно пишем: это, во-первых, необходимость устройства порта на Севере, а во-вторых, посылка наших военных судов *для практики команд* не в чужие воды, а в свои собственные.

Уж если «*Наездник*», довольно старый и тихоходный клипер, столь молодецки доказал, что может сделать даже *одно* военное судно в смысле сохранения наших богатств и своею добычей почти наверстал издержки своего кратковременного плаванья, то кто же может вычислить сколько *действительной* пользы принесли бы все наши суда, без цели и с прямым вредом для *нравственности* команды, разгуливающие по заграницам?

Ведь охрана промыслов только *часть* той программы, которую могли бы выполнить плавающие в наших водах военные суда: спаивание и закабаление наших несчастных Поморов теми же Шведами и Норвежцами не менее вредно, конечно, для России, чем истребление промыслового зверя.

Почтенному же ветерану «*Наезднику*» надо будет поставить в великую заслугу и то, что он сделал, – хоть слегка попугал открытых хищников и нечего от него ожидать, чтобы он мог один бороться с вполне, по видимому, легальным, *свободным обменом* добычи русских рыбаков на норвежский ром и пр., и нет сомнения, что иностранцы, напуганные в своих открытых хищнических промыслах, тем с большим усердием примутся эксплуатировать наши побережья путём такой «свободной» торговли.

Нет, чтобы усилия «*Наездника*» не оказались ни к чему не ведущим паллиативом, чтобы действительно все знали, что Русский Самодержец

есть «всея Северныя земли обладатель», надо нам много и долго работать и именно в указанном выше смысле.

Выяснив, по возможности, как смотрят на наш Север иностранцы, – перейдём теперь к изложению, что они из него извлекают, что извлекаем мы и что должны бы были извлекать, не забрось мы, со времён Петра, эту нашу окраину.

## 6.

### Железная дорога на Мурман

Прежде, чем вести дальнейшую беседу о нашем севере, остановимся на вопросе железной дороге туда, так как без этой последней, конечно, немыслимо никакое – ни военное, ни коммерческое – развитие этого края.

Значение железных дорог для нашей торговли не нуждается в новых объяснениях, что же касается роли этих дорог в военном деле *вообще*, то вот что пишет Мольтке<sup>200</sup>: «Лишняя железнодорожная линия, проходящая через всю страну, представляет средство ускорить на два дня сбор армии, а стало быть на столько же и самый приступ к военным действиям. Наш главный штаб, – прибавил знаменитый стратег, – до такой степени убеждён в важности инициативы при начале войны, что предпочитает постройку железных дорог возведению крепостей».

Чтобы понять справедливость слов покойного «молчальника», достаточно сказать, что теперь батальон может быть доставлен в течение суток за 600 вёрст, то есть пробежать в двадцать раз большее расстояние, чем маршевым порядком, сохраняя при том полную способность немедленно идти в бой. Естественно поэтому, что сети железных дорог сделались одним из преимущественнейших средств ведения войны и что, при равенстве всех остальных условий, то государство, которое будет иметь наиболее железных путей к угрожаемой границе, получит возможность предупредить своего противника и, так сказать, застать его на половине совершения им концентрации войск.

Переходя же, *в частности*, к значению железной дороги на Мурман для нашей собственной обороны, мы посмотрим сначала, что думают и делают наши соседи и западные друзья для обороны своих, смежных с нами границ.

В февральской книжке «*Revue Militaire de l'etranger*» помещена весьма обстоятельная статья о военно-стратегических дорогах Швеции и Норвегии и о заботе тамошнего правительства ещё более расширить сеть этих дорог.

Против кого эти дороги предназначаются – едва ли можно сомневаться: конечно, против России.

Мы не будем подробно разбирать планы этих дорог, приводить мотивы, положенные в основание этих планов их составителями, мнения стортинга и пр.; это дело способных специалистов; отметим только, что на эти дороги ассигнуются довольно крупные суммы, а из проектированных линий обратим внимание только на одну: это линия *Victoria Havn – Lulle*.

В настоящее время эта линия, долженствующая пройти поперёк всей Швеции и Норвегии, по самой их узкой части, и соединить Ботнический залив с Северным океаном, уже доведена от *Lullea* до *Gelivara*, почти на половину всей будущей длины.

Линия эта, на всём протяжении своём, идёт и будет вестись дальше, не более как в 50–60 километров вдоль всей нашей границы, а в одном месте она пройдёт менее чем в двадцати километрах, в общем же, расстояние от любой станции этой будущей дороги (а, следовательно, и от шведско-норвежских вооружённых сил) до нашего Мурмана будет более чем вдвое короче, чем от крайнего пункта финляндских железных дорог – Улеборга и более чем в десять раз короче, чем от Петербурга<sup>201</sup>.

Пока гром не грянет – мужик не перекрестится! Мы, строя порты в разных Либавах<sup>202</sup>, даём время нашим соседям с затратой *небольших* средств постепенно вооружаться и строить стратегические дороги, – одно из главных боевых современных средств, – а сами оставляем свою границу безо всяких дорог, без укреплённых пунктов, без гаваней. И не какую-нибудь границу с Персией, а границу с европейским государством, за дружбу которого к нам во всякое время мы не можем поручиться.

Предположим, что поездка Германского императора увенчалась успехом, что Швеция и Норвегия вошли в тройственный союз, – ведь в этом же нет ничего невероятного?

Спрашивается, во время войны, союзные войска могут ли вместо того, чтобы рисковать нападением на Россию с Запада, хорошо укреплённого и защищённого, сделать попытку напасть на неё с севера, совершенно неукрепленного и незащищённого?

Кто может помешать Немцам высадить один или несколько корпусов в той же *Виктории* и перекинуть их в какие-нибудь полсутки до *Lulea*, до нашей границы?

Ведь тогда Немцы будут не только хозяевами Ботнического побережья, но, будучи в нескольких часах от Улеборга и *всей сети* Финляндских железных дорог, могут серьёзно грозить Петербургу!

Характерная подробность: при прениях в стортинге, одним из его членов был поставлен вопрос: соответствуют ли колеи шведских дорог колеям финляндских и, желательно ли, чтобы они были одинаковыми или нет.

Шведские стратеги высказали, *что вообще такое соответствие нежелательно*, но для линии *Lulea – Victoriahavn*, в виду *де чисто-коммерческих целей будущего – желательно...*

Гм... коммерческие цели! Это, конечно, хорошо для коммерции, но, что как по этой линии вздумают прокатиться к нам Немцы?

Между тем и Финляндцы хлопотали уже о продолжении своей сети до соединения её с дорогами Швеции.

Хотя хлопоты эти и не увенчались успехом, и наше правительство весьма благоразумно отклонило соединённое ходатайство гг. Шведо-Финнов, стремившихся друг к другу «в братские объятия», но, тем не менее, и дальнейшее положение этого дела представляет не мало любопытного.

В июньской книжке «*Русской Старины*» за 1893 год, в прекрасной статье Ф.П. Еленева<sup>203</sup> изобличаются поступки «*лояльных Финляндцев*» и, между прочим, говорится:

«На последнем сейме 1891 года, подана была петиция о продлении железной дороги от Улеборга до Торнео. Для незначительных торговых сношений Финляндии со Швецией существует дешёвый морской путь, и нет никакой цели проводить дорогостоящую железную дорогу в пустыни Лапландии. Но эта дорога свяжет проведённую недавно к русской границе *стратегическую* шведскую железную дорогу со всей сетью финляндских железных дорог, от Торнео до Сестрорецка и далее вглубь страны, до Куопио, Сердоболя и Иоенсу. На этой сети лежат важнейшие стратегические пункты. Цель понятна без разъяснений».

Эта цель станет ещё понятнее, если припомнить, что я писал выше о возможности для Шведов – уступить свои стратегические линии Немцам для вторжения в Россию, а так же и из следующего совершенно справедливого замечания почтенного автора:

«Стратегической шведскую дорогу к русской границе назвал военный министр Пальмиерна<sup>204</sup>, при испрошении, в апреле 1890 года у риксдага кредита на её постройку. Эта дорога ясно указывает на то, что Швеция, в случае новой войны России с западными державами, не думает ограничиться присоединением своих кораблей к тем флотам, которые будут действовать против нас в Балтийском море и Ботническом заливе, но замышляет двинуть и сухопутные войска в Финляндию через Торнео. Тогда, очевидно, населению и национальному войску Финляндии придётся принять деятельное участие в военных событиях. Что Швеция деятельно готовится принять участие в войне, которая может разгореться у нас с западными державами, было видно из её действий ещё во время польского мятежа 1863 года, когда Шведское министерство желало объявить России войну с тем, чтобы отнять у нас Финляндию; но Шведский риксдаг, всегда скупой на расходы, отказал тогда министерству в кредите на войну. В настоящее время Швеция производит большие крепостные сооружения близ русской границы и для защиты входа в Стокгольм с моря. Все эти меры принимаются, очевидно, на случай войны с Россией, чего, впрочем, не скрывало и шведское министерство».

Повторяю, без твёрдого оплота на Мурмане, нам будет трудно, если не невозможно, воспрепятствовать высадке Немцев в Виктории и идти к нам в Финляндию, где «лояльные Финны», пожалуй, им тоже мешать не станут<sup>205</sup>.

Высадке этой не помешает и флот наш в балтийском море, если даже он и не будет заперт льдами или соединённым шведско-немецким флотом, причём, конечно, будет всё равно, пристроить ли наш флот в Кронштадте или в «аван-порте» – Либаве.

Но в этом вопросе есть и другая сторона, на которую как-то никто не обращает внимания: *это – само положение всех вообще финляндских железных дорог.*

Если до последних энергичных и полезнейших распоряжений нашего Министерства Путей Сообщения можно было называть наши железные дороги государством в государстве, то *финские дороги* и по сей день остаются *на самом деле* в таковом ненормальном положении – и притом могут быть сравнены со *враждебным государством.*

О Финляндцах много писалось по отношению их к русской публике, к русским властям, к русским нуждам. Но почти никто ничего не говорил о них по отношению *к национальной обороне*, – о том, найдём ли мы на родине аньяльских заговорщиков<sup>206</sup> и Спренгпортена<sup>207</sup>, в случае новой войны, врагов или друзей.

Здесь не может быть даже и речи «о финляндской независимости»: на войне железные дороги играют едва ли не большую роль, чем крепости, а таковые, слава Богу, ещё находятся в наших руках, и господам Финляндцам не удалось их захватить и «национализировать».

Тут не уместны колебания, дипломатические переговоры с Финляндскими заправилами на сеймах. Тут надо действовать прямо и решительно: необходимо, не медля и без рассуждений, присоединить эти дороги вполне к кругу деятельности нашего Министерства Путей Сообщения, ввести на них русские правила и русских служащих, дабы финляндское «самоуправление» не смело ни до чего этого касаться, как не смеет касаться до этой части «самоуправление» всякой другой губернии и области России.

Тогда, помимо устранения опасности неприятельского вторжения по этим дорогам вплоть до самого Петербурга, изменится и сама игра наших врагов: тогда *не мы*, а *они* должны будут опасаться как бы *мы*, *по нашим дорогам в Финляндии* не двинули к ним войска, – и тогда, конечно, не смогут ни их стратегические соображения и дороги, ни их укрепления.

Одного сознания, что дороги, которые Финляндцы, с помощью русской казны, строили для *своих целей*, перешли в русские руки, – одного этого сознания, я уверен, будет достаточно, чтобы обуздать воинственный жар шведских политиков, пресечь их мечты о былом величии и об угнетении Русского народа в союзе с нашими врагами, и заставить их подчиниться пословице: «Знай сверчок свой шесток...»

Тогда можно и не мешать строить дорогу – до Торнео ли или до другого пункта границы: раз финские дороги в русских руках – это не опасно!

Что-нибудь одно: или Русское правительство в самом деле «притесняет» бедных Финляндцев, как уверяют их газеты, и, без всякой причины не разрешает им строить железную дорогу до Торнео, когда всем своим остальным подданным не только позволяет железнодорожные постройки, но даже и поощряет их, – или есть основание опасаться окончательного соединения сети наших дорог со стратегическими шведскими.

При этом не забудьте, что дорога Виктория – Гавань – Лулео *только* стратегическая, она даже не находится в сообщении с другими дорогами Швеции, а идёт поперёк государства, поперёк самой пустынной его части. Припомните далее, что в эти же шведские шхеры ежегодно совершаются «прогулки» офицеров немецкого генерального штаба, что те же офицеры «езды на охоту и рыбную ловлю» к нам в Финляндию, что сам император-путешественник Вильгельм Второй тоже очень любит гулять по шведским шхерам, и что не надо много доказывать, что и по количеству войск, и по качеству крепостей, и по составу народонаселения Финляндии она представляет теперь бесспорно *locus minoris resistentine*<sup>208</sup> в нашей обороне.

Далее, что бы, спрашивается, заговорили в Германии, если бы не только одна из её провинций, не только одно из «союзных государств» её составляющих, но даже Швейцария, Бельгия, Голландия, Дания и т.п., вздумали вести свою железнодорожную политику так, как ведёт её Финляндия, и если бы по поводу этой политики в соседних парламентах начали раздаваться такие «откровенные» речи официальных представителей, как вышеприведённые?

Нет, достоинство России требует положить предел всем вражеским вожделениям, а государственная безопасность и интересы остальных подданных – введения для финляндских дорог одинакового управления с другими нашими линиями.

Между тем, что мы видим?

Никто, конечно, не станет спорить, что *такая* дорога, помимо *экономического* значения, которое требуется поднять, имеет для России важнейшее *политическое* и *стратегическое* значение как единственный путь, которым мы можем выйти на простор океана и стать, следовательно, *морской нацией*.

В видах последних соображений далеко не безразлично кто, как и какими средствами будет создавать экономическое благосостояние этого края.

России мало того, что наш север разовьётся, мало – хоть стань он вторым Эльдorado; скажу более – развитие это, пойдя оно *не русским* путём, создайся оно *не русскими* руками – может быть нам, пожалуй, даже вредно: припомнить пресловутое «развитие» наших немецких колоний, разбросанных теперь во всю ширь нашей многострадальной отчизны.

Это надо помнить и не поддаваться разным заманчивым предложениям иностранцев, будь они хоть и номинальные русские подданные. Нигде как здесь не подойдёт лучше сентенция осторожных дипломатов древности: *timeo Danaos et dona ferentes*<sup>209</sup>.

Но в то время, как наше правительство весьма благоразумно отказало «правительству» Финляндии в разрешении соединить финляндские железные дороги со стратегической шведской линией Виктория – Гавань – Лулео, те же самые финляндцы, да ещё *по распоряжению высшей русской власти*, собираются добиться своего проведением *своей*, финской, дороги на *наш север*.

Господа Финны! Не довольно ли с вас и того, что вы эту свою дорогу провели по исконной *русской* Выборгской губернии вплоть до *столицы* Русского Царства, до Петербурга?

Финляндские газеты сообщают, что экспедиция для исследования вопроса об этой дороге возвратилась в Гельсингфорс, причём, экспедиция состояла из трёх лиц, инженеров Лидберга и Блумквиста и бывшего полицейского комиссара Мунка. Из Улеборга они отправились в Куусамо, а оттуда пешком по новой столбовой дороге в Паана-Ярви, затем переправились через озеро в деревню Вартиоламни на «русской стороне» (то есть в Архангельской губернии). Далее путь их пролегал по реке Оуланго, озёрам Пе-Ярви и Коута-Ярви к деревне Кнезия на берегу Кандалакской губы, затем через озёра Имандру и Курла в город Колу. Обратный путь они совершили через местности Сондакюля, Рованиеми и Кеми. По словам участников экспедиции, лучшим местом для предполагаемого военного порта у Ледовитого океана мог бы служить мыс Каласаари у губы Пууманки, а для железной дороги самое удобное направление от устья реки Кеми через Рованиеми, озеро Кемитреск и местности Сондакюля по восточную сторону озера Энэрэ к губе Пууманки. Протяжение такой железнодорожной линии от Улеборга до губы Пууманки будет около 600–700 километров. Через Куусамо, по наблюдениям экспедиции, неудобно проводить дорогу, вследствие встречающихся на пути больших озёр и других природных препятствий.

«Путешествие продолжалось пятьдесят одни сутки. Экспедиция составила целый ряд наблюдений относительно почвы, устройства поверхности и высоты пройденных ею местностей».

Что это такое?

Два «финских» инженера, неизвестно при этом даже какие – может быть из тех, которые ни в каком *русском* специальном учебном заведении не были, а получили своё инженерство с большим удобством «за границей», – да отставной полицейский являются решителями важнейших государственных вопросов, решают не только где идти дороге, имеющей огромное государственное значение, но даже решают, где быть нашему порту на севере, причём такая, ни с чем несообразная «развязность», простирается не только на «отдельное Финляндское государство», но и на «русскую сторону», по образному выражению финских газет!

Ни одна газета не обратила даже внимания на этот удивительный факт, ни одно из наших бесчисленных учёных обществ и учреждений – тоже, и ни в одной из наибесчисленнейших петербургских канцелярий, где состоят всякие «специалисты» – имя же им легион – путейцы, военные инженеры, инженеры морские, моряки, гидрографы, топографы, статистики, стратеги и пр., и пр. – никому не сделалось неловко при получении жалования 20 числа: «вот де, состоять-то мы состоим, а когда выступает на сцену что-либо поважнее отписок и переписок, то нас и не тревожат, а идут, по приказанию *русского* (?) начальства, два–три Чухонца и решают вопрос, а нам много-много, если дадут играть какую-нибудь второстепенную роль при «осуществлении проекта» этих Чухонцев...»

В неловком положении очутились наши специалисты!

Но эти соображения, конечно, ничто в сравнении с вопросом: каким образом, накануне войны, когда все и у нас, и за границей толкуют о союзе Швеции с Германией, когда повсюду откровенно указывается что Швеция вооружается, строит дороги, гавани и т.п. *против* России, после выше приведённых примеров «неудобства» *финского* управления финляндскими дорогами, когда указывалось на то, что дороги эти легко могут быть соединены со шведскими стратегическими и очутиться в руках врагов, которые и покатают прямёхонько из Норвежского моря к незащищённой с этой стороны нашей столице, – каким образом, говорю я, в такое время возможны «инциденты» подобные вышеописанной экспедиции.

Я ничего не говорю про господ, составлявших её, – вероятно даже, что это очень почтенные Финляндцы, лояльные, «находящиеся в тесной унии с Россией»...

Но они пятьдесят один день свободно, даже *по приказанию начальства*, изучали местность в расстоянии одних суток от Петербурга, собрали множество материалов чисто *стратегического* значения... Куда они его денут? Кому представят? Русскому ли начальству или заправилам финляндских дорог? А может быть кто-нибудь любезно познакомит с этим материалом не только господ финляндских газетчиков и публицистов, разных там Ирье-Коскиненов<sup>210</sup>, Даниельсонов<sup>211</sup>, Михелиных<sup>212</sup>, но даже и «дорогих гостей Финляндии» (по выражению этих же газетчиков), путешествующих здесь «с целью рыбной ловли», – Англичан и Немцев?

Пока финляндская дорога находится в руках «лояльных» Финнов, пока здесь всё начальство состоит из них, пока здесь нет (или очень мало) ни русских жандармов, ни русских комендантов станций, ни русского персонала служащих – я на эти вопросы отвечать не берусь...

В заключение этой главы укажем хоть одно *русское* мнение о том, где должен быть этот порт, чем он должен быть, а также приведем и свои соображения, касательно железной дороги к нему от общей сети русских дорог.

Лучший знаток нашего портового устройства, построивший на своём веку разных морских сооружений не в пример больше, чем какие-то гг. Муня и К<sup>о</sup>, Н.А. Шавров пишет:

«Нам не нужно на севере России Гибралтара, то есть такой крепости, которая доставляла бы владение всем Поморьем: мы и без того можем им пользоваться. Нам необходима только безопасная стоянка для военных судов, удобство снабжения их топливом и возможность исправления в случае каких-нибудь аварий. Таковому требованию вполне удовлетворяет удобный торговый порт с хорошим рейдом, обеспеченным укреплениями. Последние неизбежны и в том случае, если совсем не думать о морской стоянке (военных) судов, а только об одном торговом порте, который, при существующем открытом для неприятеля положении Поморья, не может быть оставлен без укреплений.

Где же строить этот порт?<sup>213</sup>

В Северном океане, на Белом море весьма много очень удобных в морском отношении портов, но все они имеют один недостаток, делающий их негодными для заданной цели, – они замерзают на весьма продолжительное время, *исключая те, которые находятся между Варангерским*

*заливом и островом Кильдином.* Здесь незамерзающее море даёт возможность пользоваться портом круглый год, что составляет главное условие для свободы действий военных судов, которые будут стоять в этом порту, и для успешного развития торгового движения, которое терпит большие неудобства и убытки, если отправка и получение грузов по временам приостанавливаются».

«Обыкновенно у нас принято оплакивать потерю Варангерского залива вернее всего потому, что вообще плакать легче, чем работать, а указывать на блестящее будущее несравненно удобнее, чем отыскивать средства и содействовать улучшению настоящего. Если бы Россия не встретила препятствий к приобретению Варангерского залива, то, вероятно, произошло бы то же самое, что на наших глазах случилось с Батумом. Все толковали о превосходности этого порта, который без денежных расходов и искусственных сооружений удовлетворяет всем торговым, морским и военным требованиям. Но когда Батум по Берлинскому трактату отошёл к России, то оказалось, что для обращения его в хороший порт необходимо построить волнорез, устроить набережные и даже вырыть внутренний бассейн. Стало быть приобретение Батума не избавило Россию от необходимости искусственно улучшить его порт, несмотря на многие его естественные преимущества. То же было и с Варангерским заливом. Находясь в океане и подвергаясь приливам и отливам, порт в Варангерском заливе должен иметь бассейн с постоянным уровнем (*basin a flot*), без которых нагрузка и выгрузка судов была бы крайне затруднительна, и без которых поэтому на всём свете не существует ни одного благоустроенного коммерческого или военного порта, как можно убедиться в Англии, Франции и пр. Поэтому потеря Варангерского залива лишает нас только обширного естественного рейда, годного для маневрирования целых эскадр, которых долго ещё не будет на Северном океане, – но несколько не увеличивает расходов России по сооружению удобного для военных судов укрепленного торгового порта. Стало быть оплакивание бессовестности Галямина и ожидание когда можно будет присоединить Варангерский залив, – несколько не должно останавливать нашей деятельности по устройству порта в устье р. Пазы, в Печенгском заливе, на Рыбацком полуострове или на острове Кильдин. Напротив, устройство такого порта, устраняя преувеличенную важность Варангерского залива для России, может

сделать бессмысленным противодействие Англии и дать Норвегии возможность уступить России клочок морского побережья, вовсе ненужный самой Норвегии. Очевидно так же, что если Россия охраняет наше Поморье от возможности ассимиляции прибрежного населения с Норвежцами, то современная политическая и экономическая деятельность последних окажется беспочвенной для будущего, а стало быть базис, стратегическое основание их действий, то есть прилежащая русской границе территория, – делается совсем ненужною Норвежцам».

«Мы высказали неслучайно, что нам нужен не Гибралтар, то есть не одна точка, не одна батарея, не допускающая доступа в известное пространство. Нам нужна оборона Поморья не только на воде от набегов судопромышленников, отнимающих у нас лучшие промыслы, но и вдоль берега от непрерывного наплыва чужого населения, остающегося в тесной связи с источником своего происхождения, а потому мало годного для служения интересам России. Поэтому порт надо нам строить в местности наиболее удобной для русской колонизации, которая имеет то же значение на суше, как крейсер на море. Подобная местность находится именно там, где влияние Гольфстрема умягчает суровый северный климат, то есть в окрестностях Варангерского залива и Рыбачьего полуострова. Чтобы не возражали против трудности колонизации в этой местности, колонизация в других частях Поморья представляет ещё больше затруднения, особенно если она будет происходить административным порядком. Постройка порта и устройство учреждений, необходимых при стоянке судов, вызовет прилив новых людей, и такая колонизация, хотя вызванная административным распоряжением, совершится естественно. Она составит из рабочих, мастеровых, матросов, служилых людей, необходимых для службы на военных судах и для постройки порта, их семей и купцов, которые явятся здесь для снабжения нового населения всеми потребностями жизни».

«Море и торговля – вот два основных источника для существования здесь населения. На этом основании в новом порту должно быть организовано значительное судостроение и мореходство, которое с одной стороны будет черпать средства существования в морских промыслах и рыболовстве на Северном океане, а с другой стороны – в перевозке товаров из-за границы в порт и в отпуске наших произведений за границу. Последнее воз-

можно будет лишь при том условии, чтобы порт не был изолирован от страны отсутствием путей сообщения».

Само устройство, «оборудование» порта при местных условиях не потребует особых гидротехнических сооружений и вследствие доступности вообще всего этого побережья обойдётся очень недорого, – тот же г. Шавров, авторитету которого можно вполне доверять, исчисляет этот расход *вместе с устройством необходимых учреждений для починки и содержания судов* около 8000000.

Эта сумма, принимая во внимание хоть бы цену теперешних броненосцев, обходящихся каждый около десятка миллионов, не должна, конечно, затруднять наше правительство.

Главный же расход не этот, а расход необходимый на устройство удобного и доступного пути от нового порта к центру России.

Порт, не соединённый железной дорогой с общей сетью российских железных дорог, немислим и никакого значения иметь не может – об этом и говорить нечего.

Как же провести на Север нужную для целей развития его дорогу?

Многие, в том числе и г. Шавров, предлагают вести её в виде самостоятельной линии от Петербурга на Петрозаводск и далее.

Но возьмём карту России, и из Петербурга, как из центра, опишем окружность, которая бы заключила Рыбачий полуостров – место предполагаемого порта.

Измерив радиус мы увидим, что от Петербурга *кратчайшее* расстояние до этого порта будет равняться 1200 верстам. Это по прямой линии. Но ведь по этой части России вести дорогу по прямой линии немисливо, так как здесь, как нигде, этому мешают местные условия: множество рек, озёр, болот, горных кряжей.

Таким образом, надо рассчитывать длину линии минимально 1500 вёрст, при этом самого неудобного во всех отношениях пути – помимо дикости местности, придётся считаться с почти полным отсутствием населения, не говоря про отсутствие мало-мальски значительных городов.

Сооружение такой линии, принимая *minimum* же по сорок тысяч за версту, обошлось бы в шестьдесят миллионов – об этой сумме и думать нечего для данного дела.

Как же быть?

В этом случае мы согласны с финляндской комиссией, что не надо задаваться на первый раз широчайшими задачами, а ограничиться тем, что может дать нам современное положение дел; это же последнее, не давая возможности провести линию от Петербурга, вполне позволяет для нашей цели воспользоваться *существующей линией финляндских дорог*. Эти последние, проходя по всему побережью Финского и Ботнического заливов, доведены теперь до крайней точки Ботнического залива, до города Улеборга.

От Улеборга же *по прямой линии* будет всего 350–400 вёрст до намеченного нами пункта, и если считать, что дорога будет равняться даже 500 верстам, то и тогда расход сократиться *втрое*. Такая дорога не может стоить дороже 20 миллионов, или весь расход на порт и дорогу будет равен 28–30 миллионов *maximum*.

Это тоже очень почтенная цифра, не спору, но затрачивая таковую разумно, постепенно, не в один год, можно покрыть её почти всю *из доходов*, неминуемо поступающих от одной продажи леса вокруг проводимой дороги.

Дорога захватит, по крайней мере, 250000 десятин леса, не стоящего теперь ничего, который тогда будет стоить, по крайней мере, по 75 рублей за десятину, то есть почти 19 миллионов.

Цифры эти нельзя считать фантастическими, так как лес, будучи соединён с бесчисленными финляндскими лесопилками найдёт всегда хороший сбыт, ибо лесное дело и отпуск леса за границу прочно установились в Финляндии, и тамошние производители жалуются скорей на недостаток предложения, чем на недостаток спроса леса.

Во-вторых, надо считать, что сейчас же по утверждении проекта линии и порта явился усиленный спрос на землю вокруг предполагаемых станций, а в особенности на месте, где должен быть порт.

Кто знает какая «земельная горячка» разгорелась, лишь только стало известно, что в Феодосии будет устроен порт, тот легко поймёт, что ценность земли около Феодосии поднялась не вследствие особых качеств почвы, а исключительно вследствие ожидания близкого открытого порта. То же самое было и в Новороссийске, Батуме, Либаве и пр.

На Севере 95% земельной собственности принадлежит государству, казне, – следовательно, и барыши, которые пойдут на возмещение расходов, получит тоже казна.

В-третьих, при теперешнем положении дела, Норвежцы безданным беспощинно не только торгуют и промышляют в наших землях, но даже хищнически разоряют богатства нашего Севера и порабощают наших Поморов; наши «станционеры», конечно, не в силах что-либо поделать с этим ежегодным всё более и более растущим злом.

С устройством порта, хищническая эксплуатация наших любезных соседей должна будет неминуемо прекратиться, да и «промышленников» – то норвежских можно будет обложить известным сбором в пользу казны, который и должен всецело идти на покрытие расходов по устройству порта. Наконец, надо же во что-нибудь считать оживление всего нашего Севера, развитие там правильной торговли, промышленности и пр., не говоря уже про крайнюю необходимость самого порта для государства.

На промыслы и внешнюю торговлю Севера напрасно смотрят, как на нечто незначительное: не надо забывать, что та сумма, которая выражает собой теперь годовой наш вывоз с Севера, *вся целиком составляется из цены местных продуктов*, тогда как наши Балтийские порта хотя и поражают на первый взгляд читателя суммой своего вывоза, но эта сумма есть продукт производительности центра России и её не морских окраин, принадлежащие же морю окраины добывают и эксплуатируют очень мало, если не ничего.

Следовательно, в этом отношении северный порт, открытый круглый год для плавания, нисколько не должен стоять ниже Балтийских, а, напротив, может стоять выше по отпуску.

Не забудем ещё того обстоятельства, что весь наш Север *искони* и почти *исключительно* населён коренным русским племенем и давая этому последнему возможность вступить на путь правильного экономического и политического развития, мы делаем неизмеримо больше для Русского государства, чем давая возможность на наш русский счёт развиваться всяким инородцам, живущим по берегам всех остальных наших морей.

Северный помор представляет собой единственный тип *истинно-русского моряка*, свыкшегося со своим страшным морем с самой колыбели; этот помор представляет для России единственный материал, из кото-

рого может быть выработано поколение моряков, ничем не уступающее хвалёному английскому моряку, ибо условия для развития того и другого будут одни и те же.

Кроме же поморов, да наших промысловых рыбаков по Волге и Каспию, у нас нет элемента, из которого можно было бы создать русского моряка, и нам надо дорожить нашими поморами, если мы хотим когда-нибудь стать морской державой, а не оставлять их на порабощение иностранцев. Не в среде Чухон или Финнов и не в среде Греков черноморского побережья лежит ядро русского морского могущества, а в среде русских поморов, удивляющих и теперь иностранцев своими «морскими качествами»...

Неужели же у нас, тратящих десятки миллионов на разные поправки<sup>214</sup>, «Ливадия» и прочие морские диковины<sup>215</sup>, не найдётся денег на то, без чего не может развиваться наш родной флот; неужели же мы, тратящие сотни миллионов на содержание адмиралтейских чиновников, носящих подчас и военные чины, не соберёмся затратить хоть что-нибудь на наш Север, – колыбель нашего мореходства?

Нет, этому не хочется верить; не хочется верить, что мы сами, своими руками, отдадим иностранцам единственное место, где может развиваться наш флот, а сами будем сидеть на берегах Маркизовой лужи в ожидании, когда нам придётся снова потопить наши суда, как мы сделали это в Крымскую компанию...

Кстати, вот что читаем, между прочим, в журнале «*Наука и Жизнь*»: «Почему бы на горе сада (Румянцевского музея в Москве) не воспроизвести модель геологического разреза России, по наибольшему её протяжению, то есть от Мурманского берега на границе двух океанов по направлению великой Сибирской дороги до океана Великого? Данных для грандиозного плана ещё недостаточно, но подобная работа, производясь постепенно и служа наглядным отчётом успехов геологии, теперь (во время постройки Сибирской дороги) особенно уместна и желательна. Таким образом, со временем мы имели бы у подножия Исторического музея музей Доисторический». Это и будет сделано, когда Великий *Сибирский путь* сделается Великим *Всероссийским путём* и продолжится до Мурмана, соединяя *три океана*...



## 7.

### Коммерческое значение нашего Севера

Я не буду затруднять читателей приведением длинных статистических выкладок, ещё более длинных «соображений» различных комиссий, назначавшихся и официальными и неофициальными путями с целью исследования этого вопроса, потому что, грешный человек, я не верю ни статистикам нашим, ни «трудам» этих комиссий.

Я ограничусь, как и везде, только своими личными впечатлениями да приведением мнений лиц, потрудившихся на этой многострадальной окраине, старавшихся так или иначе принести ей пользу.

\* \* \*

Жизнь идёт, и время сглаживает воспоминания...

Но обязанность потомков помнить и чтить своих предков вообще, и в особенности таких, деятельность которых оставила яркий след в родной истории: это азбучная истина, и очень жаль, когда приходится убеждаться, что её забывают.

Положим, современные события, чередующиеся с изумительной быстротой, не дают много времени для воспоминаний прошлого, – и современный «деятель» должен вечно суетиться, вечно спешить куда-то, вечно к чему-то стремиться...

Но, чтобы такая суета не напоминала бега белки в колесе, современному деятелю нужно же когда-нибудь одуматься, посмотреть, оглянуться вокруг себя и назад. С этой целью, так сказать, – «для удобства почтеннейшей публики», – и рассеялись у нас по всему лицу Руси Великой многочисленные учёные общества и учреждения; они-то, эти учреждения, казалось бы, и имеют целью хоть отчасти «восполнить» тот «пробел», который является в современной общественной жизни вследствие вышеупомянутой суеты, – напомнить своим членам, что и когда делалось в данной области нашими предками, что делается нами, и что надобно делать впредь.

Когда Русский народ, всё более и более сознавая исконную необходимость пробиться к морю-океану делает всё, от него зависящее, чтобы эта вековечная мечта осуществилась, когда наше правительство, со своей стороны, тоже делает всё возможное в этом направлении, хорошо понимая,

что без открытого моря наше могущество никогда не будет полным, – тут-то и выступить бы нашим учёным обществам со своими тьмами тем заседающих в них Немцев, тут-то бы им и показать, что заседающие в них Немцы, и немецкого и русского происхождения, едят русский хлеб не за то только, что позволяют производить себя в высокие чины, да принимая награды, тут-то бы им и доказать, что и они работают на пользу страны, их приютившей.

Куда там! Им не до того...

Они должны следить за деятельностью разных Шмерцев<sup>216</sup>, устраивать юбилеи по случаю их лилипутской деятельности, следить за Европой... Если же им придёт на ум обратить внимание на какое-нибудь чисто-русское дело, то разве лишь потому, что из него можно выкроить какой-нибудь барыш для какого-нибудь немецкого человека, и если они вздумают почтить вниманием кого-нибудь чисто-русского происхождения, то не иначе как такого, «тело которого родилось в России, однако дух принадлежит короне Французской», как у сынка *Бригадира*...<sup>217</sup>

В 1803 году *исполнилось двести лет* с того времени, как Великий Преобразователь России впервые сам ступил на вольные воды океана, с того времени, как Русские люди впервые начали *сами* строить корабли, способные плавать в заморские страны.

Мы видели, что и до Петра, в древнейшие времена, Русь была знакома с морем и морским делом, но потом мало-помалу отстала от моря, и можно сказать, что ко времени Петра Русские, исключая Поморов, *вовсе не знали моря* и впервые вышли в океан с Петром, в 1693 году.

И это событие величайшей важности, от которого, по справедливости, ведут начало новой русской истории, прошло *совершенно* незамеченным среди современной сутолоки!...

Чтобы посылно почтить память Великого Царя, мы, со своей стороны, позволяем себе привести здесь несколько строк, посвящённых вышеупомянутому событию, что, мне кажется, будет нелишним и потому, что самое это непостижимое неглижирование таким историческим моментом указывает, что его попросту забыли...

Мы все хорошо помним рассказы о том, как Разин сжёг Орёл, построенный Брантом<sup>218</sup>, как Пётр Первый в детстве боялся воды, как его из-

лечил от этого дядька его, князь Голицын<sup>219</sup>, как юноша-Царь нашёл ветхий ботик, как велел его починить, как учился плавать на нём и т.д.

Помним мы, может быть, и дальнейшие шаги Петра в этом направлении: поездка по Яузе, по Просяному пруду, даже по Переяславскому озеру.

Но дальше, впредь до основания Петербурга, до войны с Карлом XII, до стрелецких бунтов, борьбы с Софьей, старобоярскою партией и т.п. — мы ничего не помним или помним очень смутно.

А помнить, особенно русскому моряку, русскому судопромышленнику и мореходу есть что!

Переяславское озеро было для Петра первой школой мореходства; но вскоре оно показалось ему тесным, он идёт в Кубенское.

Когда же ему и здесь стало тесно, взоры его невольно обратились к *единственному русскому морю*, которое с незапамятных времён и до сего дня есть и было всегда *свободным*, почему и названо нашими предками — *Белым*. Здесь, из Архангельска, было давно прорублено окно, через которое Россия сносилась с Европой.

Сюда-то в 1693 году и поехал Пётр. 30 июня 1693 года отдалённый север России в первый раз приветствовал своего повелителя. Пётр остановился на Мопсеевом острове, в царских светлицах, приготовленных для его прибытия.

Из Архангельска он, со своими боярами, плавал на своей яхте к Терскому берегу, далее устья Поноя, к Трёх Островам.

Это и была *первая морская компания* Петра Михайлова... Его сопровождали голландские и английские купеческие корабли, и путешествие продолжалось шесть недель.

Пётр был в восторге; возвратясь в Архангельск, он осматривал город и особенно любил посещать биржу и гавань, где стояли иностранные корабли. В матросской одежде он часто вмешивался в толпу весёлых моряков, нередко пировал с ними и заключал с иноземными купцами контракты на доставку в Россию того или другого товара, то есть делал то же, что в последствии делал и в Петербурге.

Наконец, приказав архангельскому воеводе Апраксину<sup>220</sup> на казённый счёт снарядить, нагрузить товарами и отправить за море *первый рус-*

*ский корабль*, Пётр, 19 сентября, оставил Архангельск и в октябре вернулся в Москву.

*Это и послужило началом чисто-русского мореходного судостроения*, – и обо всём этом теперь нигде ни слова!

Да, как далеко ушли мы от этого времени! Тогда мы *начинали сами* строить суда, из своих материалов, *сами* ходить на них в океан, – а теперь мы *продолжаем* заказывать наши суда, и военные и коммерческие, *заграницей*, и *продолжаем* отдавать и наше судоходство, и наши морские промыслы в руки иностранцев...

Пожалуй, и впрямь не следует нам вспоминать 1693 года: стыдно и совестно!

Да не посетует на меня читатель, если я теперь же помяну и о других двух путешествиях на Север: всё, что делал наш великий русский гений, всё, что написал он, всё, о чём он мечтал, – всё это может служить драгоценнейшим указанием, как поступать нам самим.

18 мая 1694 года Пётр снова прибыл в Архангельск, причём от Вологды он ехал водой на малых дощниках.

29 мая он с боярами и архангельским архиепископом Афанасием уже отправился на яхте из Архангельска в Соловки.

Ветер был сначала благоприятный, но постепенно усилился и перешёл в шторм. Самые опытные мореходы пришли в отчаяние; яхта уже была повреждена. Пётр, видя неминуемую гибель, приобщился Святых Тайн, но не потерял присутствия духа и продолжал своим примером побуждать других к борьбе.

Один из иностранцев, бывших с ним на яхте, прибавляет:

«Дав обещание, если представится случай и не воспрепятствуют государственные нужды, побывать в Риме и поклониться мощам Св. Апостола Петра, своего патрона, он равнодушно пошёл к кормщику и с весёлым видом ободрял всех».

Кормщиком был помор, нюхчинский крестьянин Антипа Панов.

Изо всех, бывших на яхте, только они двое и не потерялись. Пётр подошёл к нему и стал ему указывать, куда он должен направлять судно. Тогда Антипа сказал ему: «Поди прочь; я лучше твоего знаю, куда правлю!» – и направил яхту в Унскую губу. Хотя вход в неё наполнен подводными камнями, но Антипа так хорошо знал вход в эту губу с моря, что успел

спасти царя и всех бывших с ним от гибели и пристал у Пертоминского монастыря.

Как видно, тогдашние Антипы знали свои берега лучше теперешних многоучёных моряков и умели ходить по своему страшному морю на таких «посудах», о которых теперь и понятия не имеют.

Этот же Антипа, ответ которого царю может сравниться с речами испанского маркиза Позы, даёт нам пример того, как всякий *командир судна* должен относиться к своему делу: когда он у руля, ему никто не может указывать, – никто, – даже царь Пётр, а не только какой-нибудь морской гоф-кригс-шнапс-вурст-рат из-за тысяч вёрст...

Так смотрел и Пётр на это дело: когда он вышел на берег, то сказал Антипе: «Помнишь ли, брат, какими словами ты меня отпотчевал на судне?» Помор упал в ноги царю, но Великий поднял его, три раза поцеловал и сказал: «Ты не виноват ни в чём, друг мой, и я обязан ещё благодарностью тебе за твой ответ и за твоё искусство». Переодевшись в другое платье, всё бывшее на нём, измокшее до рубашки, государь пожаловал Антипе в знак памяти и сверх того определил ему пенсию до смерти.

Так вот какие морские примеры имеем мы на заре нашей морской истории!

Потом Пётр, поблагодарив Бога за спасение, благодетельствовал Пертоминский монастырь, и, сделав своими руками крест, поставил его на том месте, где вышел на берег. На этом кресте он собственноручно вырезал по-голландски: «Поставил крест сей капитан Пётр 1694 г.»

В 1806 году этот крест, по Высочайшему соизволению на просьбу Архангельцев, церемониально перенесён из монастыря в Архангельский кафедральный собор.

После трёхдневного пребывания Пётр, оставив область, благополучно прибыл в Соловки, внимательно осмотрел монастырь и остров и оказал всем великие милости.

Часовня на берегу моря и поставленный в ней деревянный крест до сих пор напоминают богомольцам о посещении Петром отдалённых Соловков.

13 августа Пётр снова отправился в море на купленном им в Англии корабле и плавал за Святой Нос и далее Семи Островов. 22 он благополучно возвратился в Архангельск и 26 выехал в Москву.

Третье и последнее путешествие Петра на Севере было в 1702 году, куда он прибыл, получив известие, что шведский флот готовится напасть на Архангельск.

Царь приехал в Архангельск с цесаревичем Алексеем Петровичем и пятью батальонами своей гвардии.

По прибытии сюда, он узнал, что Шведы оставили своё намерение нападать на север России, где их порядком проучили наши Поморы в 1701 году, а потому вздумал отправиться к шведским границам и пройти совершенно новым путём к Орешку, который около ста лет находился во власти Шведов под именем Нотебурга, а по взятии его Петром стал называться Шлиссельбургом.

Выйдя из Архангельска 5 августа с эскадрой из 13 разных судов (в том числе только шесть было нанятых голландских и английских), Пётр пошёл к Соловкам. Но противные ветры задержали эскадру между островами Анзерским и Муксаламским, и только 10 августа они пришли к Большому Заяцкому острову – одному из Соловецких. Затем, снова осмотрев всё на Соловках, царь 16 августа пошёл к Нюхчи.

Отсюда Пётр предпринял неслыханное до него путешествие: отпустив корабли, он отправился по новопроложенной лесами и болотами дороге до деревни Повенецкой (ныне город) и велел за собой тащить две яхты с пушками; одна из них была из числа взятых у Шведов в Новодвинском сражении в 1701 году, а другая – подаренная царю Английским королём. Весь путь от Нюхчи до Повенца совершён был в 10 дней. Отсюда царь отправился на яхтах Онежским озером и Свирью до Ладожского озера. В октябре Орешек был обложен со всех сторон, сдался Петру, и отсюда в следующем 1703 году он пошёл снова на Шведов, занял устья Невы и заложил Петербург. Замечательный пример *перепускания* военных судов из одного моря в другое, в обход неприятеля, к чему теперь стремятся и Немцы со своим Норд-Остзейским каналом и Французы со своею сетью речных каналов.

\* \* \*

Такова, так сказать, краткая выписка из формулярного списка русского капитана Петра Михайлова, сделанная мною по сочинениям известного деятеля нашего на Севере, М. Сидорова и «Краткой истории флота» Ф. Веселого<sup>221</sup>.

Что же Пётр смотрел на севере, что там изучал, когда и теперь там, кроме мерзости запустения, ничего нет? – спросят, может быть, меня лица, незнакомые с тем, чем *был* наш Север в то время, и чем он *должен быть*?

Чтобы ответить на этот вопрос, обратимся опять к забытой истории этого времени, так как тот год не след нам забывать и по другим причинам.

Особенно должно его помнить наше всероссийское купечество, так как именно с этого года надо считать начало его вольного или невольного пересоздания по западному образцу.

Очарованный морем, иноземными порядками настоящего *приморского города*, каким был в то время Архангельск не только на бумаге, по учебникам географии, но и по своему действительному значению, по своей роли, – Пётр во время первого пребывания в Архангельске, в 1693 году, часто посещал и иностранных купцов, и наших русских.

Сидоров говорит, что, по преданию старожилов архангельского немецкого общества он даровал купцу Ферколену жалованную грамоту в знак своей благодарности за «открытие неизвестных дел в коммерции», что же касается русских купцов, то не может быть сомнения, что они тогда *впервые* удостоились высокого внимания и милостей молодого царя: из его указов видно, что в 1693 году впервые награждены Баженины, имевшие близ Архангельска корабельную верфь.

В то же время началась и *царская торговля*.

Пётр поручил иностранным купцам купить в Голландии торговый корабль и выписать из-за моря к будущему году сукна для войска, и в то же время двинскому воеводе Апраксину повелел начать постройку русского торгового корабля, чтобы на нём продолжать завязанные сношения с границей.

В 1695 году этот корабль был окончен, царь прислал из Москвы ему «паспорт» и в то же лето отправил с *русскими товарами* за границу.

Да не подумает читатель, что это была какая-нибудь «игрушечная» торговля, вроде игрушечного флота на Яузе или потешных солдат Преображенского и Семёновского сёл – далеко нет!

Говоря, что трудно, – вследствие пожара 1779 года, когда сгорела в Архангельске губернская канцелярия со всеми архивными древними записками, – проследить размеры этой торговли год за год, Сидоров приводит, для примера, известия о продаже товаров за четыре года: в 1701 году

(девятый год царской торговли в Архангельске) продано из государевых товаров 3946 пудов чёрной икры, 689 пудов клея карлука, 80156 пудов поташа и 4621 бочек смольчуги; в 1703 году (одиннадцатый год царской торговли) – 6302 пуда чёрной икры, 3307 пудов клея карлука, 3334 пуда поташа и 2036 бочек смольчуги; в 1705 году (тринадцатый год) продано 7282 пуда чёрной икры, 1512 пудов клея, 22298 пудов поташа и 1405 бочек смольчуги, и в 1709 году 3519 пудов икры, 20018 пудов поташа, 1734 бочек смольчуги<sup>222</sup>.

Из-за границы же привозили для царя: сукно, солдатские ружья и вообще «военные товары», серу горючую, свинец и сёдла для конницы.

Кстати упомянуть здесь, что торговля эта кончилась в 1719 году, когда Пётр повелел, вследствие достаточного развития самостоятельной торговли наших купцов, объявить *все* казённые товары, кроме поташа и смольчуги, «свободными для вольной торговли российских городов». Поташ и смольчуга «оставлены под казённым ведомством для сбережения лесов от излишней утраты».

Это двести-то лет назад в Архангельской губернии!

А давно ли мы, многоучёные, опустошали и сплавляли за границу целые лесные губернии, да и теперь ещё, если сказать по совести, не знаем – беречь нам лес или нет... Давно ли мы, в эпоху «великих реформ»<sup>223</sup>, вместо того, чтобы самим строить купеческие суда, поощряли к этому *иностранных*, отпуская им для этого с Севера свои леса, смолу и проч. по самым низким ценам, а сами с сухопутья *ввозили в Россию* для военного судостроения дерево иностранное, платя за кубический фут 2–3 рубля.

На этот невероятный факт указывал г. Сидоров ещё в 1872 году.

Поражённый всем, что сделал Пётр с 1693 года для русского купечества и торгового судоходства, Сидоров восклицает:

«Начало русского торгового флота ознаменовано такими необыкновенными явлениями, каких нельзя отыскать в истории других народов. Русский Царь приезжает в чужую землю, поступает под именем Петра Михайлова на купеческую корабельную верфь, работает как простой плотник и изучает кораблестроение. Он подаёт высокий пример своим подданным: на своих кораблях отправляет товары за границу, покупает *для образца* корабли за границей и строит свои в Архангельске. Посещает Архангельскую биржу, как купец по своим торговым делам, и беседует с гол-

ландскими корабельщиками, ходя с ними рука об руку. Три раза плавает по Белому морю и один раз входит в Северный Океан за Святой Нос и далее Семи Островов. Посещает три раза корабельную верфь первого кораблестроителя, купца Баженина, и гостит у него по несколько суток. В каком государстве мы можем указать на государя, который бы был искусным лоцманом?»

Любовь к купцам и мореходам была у Петра так велика, что он ставил на купеческие корабли почётные гвардейские караулы...

Нет, не должно бы всероссийское купечество забывать царя Петра Первого!

Кажется, вышеизложенного было бы довольно, чтобы мы, вообще чрезвычайные любители всяких юбилеев и празднований «дней событий», вспомнили добрым словом царя-преобразователя... Но, кажется, история задалась целью особенно подчеркнуть нашу «забывчивость» и невнимание к памяти славных предков, и приурочила к 1693 году ещё целый ряд важнейших событий, из которых каждое заслуживает, чтобы его помнили.

Между прочим, по части военной обороны нашего Севера, – о чём приходится, к стыду нашему, и теперь вести полемику, доказывая необходимость этой обороны для России, – Пётр Первый имел, как мы выше видели, совершенно ясный и исполнимый план.

Именно в этом году, по свидетельству Витсена, Петру и пришла мысль заложить крепость на Новой Земле.

Вот, стало быть, откуда идёт идея устройства военного порта на Севере, и напрасно, следовательно, нас, *только приверженцев* её, наши противники обвиняют в стремлениях к каким-то новшествам!

Но, может быть, и гений Петра ошибался, и такой крепости строить не надо?

Читатели знают наше мнение, и я ограничусь тем, что приведу здесь выдержки из доклада М. Сидорова в Обществе Содействия Русской Промышленности и Торговле «О необходимости оградить права собственности России на Карское море».

Доклад этот зачитан в 1871 году, то есть, скоро может праздновать своё двадцатипятилетие, но сообщаемые в нём факты так подходят к тем, которые совершаются и теперь, что его можно было бы снова прочесть с некоторыми изменениями. Разница теперь против того «времени великих

реформ» только та, что, слава Богу, мы начинаем вспоминать, что Русский Царь «всея северныя земли обладатель», а в то время, продав американские владения, сделав Шпицберген «нейтральным», у нас возбуждались даже вопросы не только о правах иностранцев на Новую Землю, но даже... на Карское море и близлежащие острова, и *приходилось доказывать*, как делает г. Сидоров, *что таких прав не существует!*

«Печорцы, промышляющие морских зверей на острове Вайгач, просили управляющего делами Печорской Компании г. Никитина, при отъезде его ныне из Печорского залива в Петербург, ходатайствовать о защите их против произвола и господства иностранцев на острове Вайгач и вообще в Карском море. В «Архангельских Губернских Ведомостях» была напечатана статья, в которой высказывались на иностранцев жалобы промышленников и других уездов Архангельской губернии, производящих промыслы при берегах острова Новой Земли. В ней было объяснено, что, в то время, когда наши гавани ещё замкнуты льдами, иностранцы приходят иногда тремя месяцами раньше русских промышленников к нашим островам: Новой Земле, Вайгачу и другим, и выбивают у берегов этих островов и на наших морских прибрежьях моржей, тюленей и других морских зверей. От такой несвоевременной охоты морские звериные промыслы очень скоро не будут приносить значительных выгод, а впоследствии совсем прекратятся, потому что иностранцы истребляют маток во время их беременности, или тогда, когда детёныши их ещё не могут жить без матки. От этого много теряют русские промышленники: бывали случаи, что у них увозили оставленную добычу. Если подобные жалобы русских поморов, которые ловят рыбу около Мурманских побережий, где постоянно находятся наши исправники и становые, найдены были справедливыми в 1870 году, когда плавали там наши военные пароходы, то можно себе представить участь русских промышленников на наших необитаемых островах! У наших промышленников небольшие суда, на которых по несколько человек рабочих; между тем, как иностранцы отправляют в Северный Океан более значительные суда. И потому сопротивление наших промышленников иностранцам невозможно, и последние обращаются с ними, как с заезжими людьми в чужие страны.

Сколько плавают судов и пароходов иностранных около Новой Земли и вообще в Карском море – имеем сведения из шестой и девятой книжек

«Географических Известий» доктора Петермана. Он пишет: «В 1870 году вышли из южной Норвегии на север к Новой Земле на звериные промыслы восемнадцать судов и добыли они на 247505 специев-талеров, то есть почти на 400000 рублей; чистого барыша получено на каждое судно более 8000 рублей. В 1871 году из одного небольшого города Гаммерфеста вышли в Ледовитое море 62 судна, в 887 комм. ластов, с командой из 480 человек; чистого барыша получено на каждый вложенный в дело рубль по 84%. В нынешнем году строится много новых пароходов для тех же предприятий, так что в будущем 1872 году предполагается из одного города Тенсберга (к южной Норвегии) выслать новых девятнадцать парусных и десять паровых судов».

«Такое беззащитное, можно сказать, плачевное положение нашего Севера и самой главной промышленности там коренных Русских отнимает у них последнюю возможность к заработкам и, следовательно, к исправному платежу государственных повинностей. По необходимости, наши поморы мало-помалу перестают плавать в Карское море и к Новой Земле; а вместе с тем год от года слабеет наше морское звероловство и падает северное мореходство!

Общество наше приняло на себя великую обязанность содействовать промышленности в нашем обширном отечестве.

Осмеливаюсь обратить его внимание на наш Север, откуда иностранцы добывают громадные богатства, – не десятки и сотни рублей, а тысячи, и даже – сотни тысяч! Наживают в два месяца на употреблённый капитал почти рубль на рубль; между тем, как внутри нашего отечества мы не пренебрегаем и такими промыслами, которые доставляют только 10%. Отчего мы не пользуемся богатствами наших северных морей? От неправильного взгляда наших учёных и местных администраторов, может быть, и от излишней заботливости об участии морских промышленников; а главное – от недостатка покровительства и капиталистов, которые решились бы затратить свои капиталы на морские промыслы на Севере».

Потом идёт обстоятельная защита прав России на Карское море, – защита, вызвавшая в то время грозную бурю против почтенного русского патриота Сидорова, которого бранили всеми словами богатого лексикона ругательств процветавших тогда «толстых» либеральных органов!...

Далее он приводит перевод статьи капитана Якова Мельсона, напечатанной в 59 книжке «*Mittheilungen*» Dr. Петермана, за 1871 г., где, между прочим, говорится, что Норвежцы и другие иностранцы, говоря о своих планах и намерениях, даже не думают о России и её правах, поскольку эти планы касаются чисто морской и островной ловли, и даже говоря о береговой ловле откровенно пишут, что «ещё большее значение (чем дельфиний и тюлений ловы) имеет ловля *белухи*, которая доставляет лучший жир, чем дельфин и тюлени». «Эта ловля производится посредством особенных сетей, которыми животные притягиваются к берегу, где их и убивают. По моему мнению, при этой ловле, которая, *при теперешних способах, непременно должна производиться на берегу, есть одна дурная закорючка, именно, что в один прекрасный день Самодержец Всероссийский может запретить нам ловлю на своих берегах.* При ловле же тюленей и дельфинов этому запрещению подвергаются гораздо в меньшей степени, так как она производится чаще всего на льдах, которые простираются от берега иногда на целую милю, и это ещё вопрос: может ли иметь ту же силу территориальное право?»

Сидоров заключает свой вопль-доклад словами: «Не знаю, какое впечатление произвело на вас, милостивые государи, чтение этой статьи, но что касается меня, то мне грустно, что о Русских, которым принадлежит море, где производится такая выгодная охота, иностранцы даже не упоминают. Так мы упали, как моряки и как промышленники! Норвежцы опасаются только соперничества Англичан, но у них нет и мысли о том, что одни русские подданные имеют право на звериные промыслы в северных морях. Стоит ли им обращать внимание на какое-нибудь небольшое русское промышленное судно с несколькими рабочими! И кто их защитит? Для защиты русских промыслов на всём громадном протяжении Северного Океана нет у нас ни одного военного судна» и т.д.

Доклад этот, повторяю, не новость, но, как видно, действительно «ново лишь то, что основательно забыто»!

В предвидении таких-то фактов гений Петра и искал места, где бы устроить крепость на севере, и принужден был остановиться на Новой Земле – ближе к Швеции нельзя было, слишком опасная соперница она была в то время. Когда же мы приведем план «величайшего в мире Царя» в исполнение?

Пора бы, кажется. Ведь этот план в этом году мог бы отпраздновать двухсотлетие своего существования!

Из вышеприведённого видно, как смотрел Великий Пётр на наш Север, как он смотрел на развитие там торговли, промыслов и пр.

Приведём здесь ещё слова того же Сидорова. Говоря про наших соседей он пишет: «Там убеждены, что сила военного флота зависит от развития купеческого, и что польза, приносимая первым, соразмеряется услугами, оказываемыми второму».

Почти не было ещё таких случаев, чтобы мореходные народы оказались слабыми на войне, или в денежном отношении, но было много таких, когда небольшое мореходное государство побеждало сильное; в XVI веке маленькая Голландия, сильная только торговым мореходством, победила сильнейшее тогда европейское государство – Испанию. Последняя ошиблась в своих расчётах: она обратила все свои усилия на устройство военного флота, который обыкновенно истощает народные силы, а не на торговый, который увеличивает их в громадных размерах<sup>224</sup>.

Президент Северо-Американских Соединённых Штатов Грант<sup>225</sup> от 24 марта 1871 года препроводил в конгресс чрезвычайное послание, в котором говорится об упадке торговли Северо-Американских Штатов. «Для нашей нации унижительно, – пишет президент, – что мы кроме пассажирских денег платим иностранцам ежегодно 20–30 миллионов долларов за перевозку, которая должна бы производиться на американских судах, снабжённых экипажем из Американцев. Эти деньги отнимаются от дохода нации, и про них сказать ничего иного, как только то, что они брошены в море. Нация, обладающая такими великими источниками вспомогательных средств, какие имеются у Соединённых Штатов, непременно должна принять полное участие во всемирной торговле. Всякая отсрочка только увеличит убыток и затруднения, с коими сопряжено достижение цели. Я вынужден просить о скорейшем решении этого дела, потому что, хотя наступила весна, а никаких контрактов о постройке судов ещё не заключено в ожидании, что сделает конгресс; при дальнейшем же промедлении конгресса и все предполагаемые постройки кораблей нельзя будет окончить до зимы, следовательно, пропадает ещё год даром. По моему мнению, это дело весьма важное, касающееся всех интересов страны. Судостроение и судоходство приводят в стране в обращение огромные капи-

талы, доставляют занятие многим тысячам людей, создают домашний рынок для сбыта сельских, ремесленных и фабричных произведений и изменяют торговый баланс в нашу пользу ровно на ту сумму, которая является платою американским кораблям за фрахт и провоз пассажиров. *Далее мы через увеличение торгового флота получим перевес на море, неоценимый в случае внешней войны.* При начале последней войны американский военный флот состоял менее чем из ста судов в 150000 тонн с 8000 экипажа. Но из торгового флота, который служил источником общественного благоденствия, для которого ничего не тратило правительство, мы взяли для подавления мятежа 600 кораблей, поднимающих один миллион тонн груза и 70000 матросов. *Вот чем доказывается, сколь важен торговый флот в военное время и какие средства он может доставить для обороны государства».*

«Я привёл мнение о торговом флоте представителя одного из самых промышленных государств с той целью, чтобы доказать, как высоко его ценят даже те государства, которые далеко опередили нас в промышленном отношении. Обратим внимание на то, как смотрят на торговый флот европейские государства.

Норвегия 72% всей торговли производит на норвежских судах, и только 28% остаются для всех чужих флотов вместе взятых; Пруссия перевозит только 55%; Франция – 35%; Англия – 65%; Северо-Американские Соединённые Штаты – 70% и Россия едва ли 4% своих грузов на собственных судах.

В доказательство того, что торговый флот приносит большие выгоды, укажем на Мекленбург. Там нет ни леса, ни железа и никаких других материалов для постройки кораблей; между тем как кораблестроение год от года увеличивается, – торговый флот умножается, хотя судостроение и обходится там дорого.

Во Франции приняли за неоспоримую истину, что моряки и промышленяющие на воде – люди более способные к службе на военном флоте, нежели другие.

Г. Вольдемар<sup>226</sup>, который занимался исследованием морского дела, в своей замечательной книге «Как обеспечить будущее нашего морского дела?» по изложению всех доказательств, сколь важен торговый флот в военное время и какие средства он может доставить для обороны госу-

дарства, заключает: «Исход может быть только один – приобретение значительного числа ловких отечественных матросов торгового флота. Имея их в достаточном числе, мы можем ими пользоваться в военное время, а в мирное они нам будут стоить или мало, или ничего. Вот единственный исход при грозящем, может быть, будущем, особенно на Балтийском море. Следовало бы уже не медлить, чтобы затем не было слишком поздно. Хотя я и хорошо знаю, что вся эта тема не нравится, да и не может нравиться некоторым, находящимся в ведомстве нашего Морского Министерства, но, в виду, грозящей, *может быть, уже очень недалёкой будущности*, я осмеливаюсь повторить здесь сказанное мною в другом месте относительно этого капитального вопроса, которому большинство у нас, по-прежнему, ещё желает, во всяком случае, придать самое маловажное, самое незначительное значение».

После сказанного, в виду совершающихся событий, ничего более не остаётся, как согласиться с мнением г. Вольдемара и принять за истину то положение, что для славы нашего военного флота нужен, прежде всего, флот торговый, как питомник для образования моряков.

Всё это и понудило Сидорова заняться устройством общества, которое имело целью *создать русский коммерческий флот* в северных морях. Но для того, чтобы составить понятие о том, как возникла мысль об акционерном обществе, считаю небесполезным рассказать историю составления проекта устава; тем более, что, по моему мнению, она поучительна для последующих деятелей.

В третьем отделении Вольного Экономического Общества, когда был председателем его покойный С.С. Лашкарев<sup>227</sup>, рассматривались разные вопросы, касающиеся отечественной промышленности и торговли. Там, между прочим, зачитана была в 1866 году записка М. Сидорова о положении Севера России, которая потом была напечатана в «Русском Вестнике». Она подала повод ко многим рассуждениям в отделении, из которых и составила́ся целая книга «Беседы о Севере России», изданная В. Долинским. Многие лица – и члены отделения, и не члены, – убедились, что на нашем Севере, богатом естественными произведениями, особенно морскими, не могут развиваться разные промыслы до значительных размеров без содействия целой России. Изыскивая средства помочь Северу, а, следовательно, и принести посильную пользу нашему отечеству, С.С. Лашкарев

остановился на мысли, что необходимо учредить акционерное общество для устройства русского торгового флота на Севере. Но так как акционерные общества, которых много было учреждено у нас в начале царствования Александра Второго не оправдали доверенности акционеров и в настоящее время трудно составить общество, то С.С. Лашкарев хотел узнать: найдёт ли он в нашей публике сочувствие к акционерному обществу торгового флота. И потому он сделал объявление в газетах, в которых просил лиц, сочувствующих учреждению общедоступного акционерного общества для устройства русского торгового флота, присылать к нему свои заявления. 10 августа 1868 года в газете «Деятельность» он поместил следующее объявление:

*«Лицам, выразившим сочувствие устройству русского торгового флота. Около 300 лиц выразили сочувствие учреждению общедоступного акционерного общества для постепенного устройства русского торгового флота и готовность принять посильное участие в этой компании. Согласно объявлению, напечатанному в «Петербургских Ведомостях» и других газетах, в настоящее время представляется полная возможность приступить к составлению устава этого общества. Но предварительно желательно было бы, чтобы гг. сочувствующие заявили письменно свои взгляды на способ успешнейшего осуществления этого предприятия; и потому приглашаются в течение месяца, то есть до 15 сентября, сообщить С.С. Лашкареву, на Литейной, дом № 52, свои мнения относительно главных или основных положений устава, а если угодно, то прислать и целые проекты устава».*

1 ноября было первое собрание лиц, заявивших сочувствие учреждению акционерного общества для устройства русского торгового флота. С.С. Лашкарев, предложив обсудить главные основания устава, указал на статью, помещённую в № 143 «Деятельности». Прочитана была статья Студитского<sup>228</sup>, а потом корреспонденция из Череповца, об учреждении товарищества на паях для постройки торгового мореходного судна. Собрание выразило полное сочувствие И.А. Милютину<sup>229</sup>, присутствовавшему на собрании. В нём присутствовало до 70 лиц из разных сословий. Избрана была комиссия для составления проекта устава акционерного общества. В неё избраны были преимущественно лица, на которых обратил внимание председатель собрания, то есть С.С. Лашкарев. Одно лицо, которое полу-

чило больше всех голосов, хотя и не отказалось тут же от той чести, которой удостоило его собрание, не приняло никакого участия в составлении проекта устава. Если бы оно отказалось в собрании, то, без сомнения, избрали бы другое лицо. К сожалению, мы не привыкли ещё относиться к общественным интересам с должным вниманием, и считаем себя вправе не исполнять обязанностей, возложенных на нас обществом, даже не уведомляя об этом то общество, которое нас избрало.

Каждую неделю собиралась комиссия. С.С. Лашкарев приглашал и разных посторонних лиц; приезжали в комиссию: и директор одного общества, и известный писатель о мореходстве, и самый опытный в России строитель кораблей, и морские офицеры и штурман. Но, к сожалению, не каждый день собирались все члены комиссии; замечательно, что только один член комиссии, без сомнения, кроме председателя, не пропустил ни одного заседания. И потому неудивительно, что дело подвигалось очень медленно: в одно заседание обсудят какие-нибудь параграфы, а в следующее, когда придут другие члены, опять начинается рассуждение о том же. Работа длилась шесть месяцев; а надобно сказать правду, что не теряли времени: рассуждали с восьми часов до двенадцати, а иногда до двух. Сообщаю эти подробности, которые, по-видимому, не имеют никакого значения для того, чтобы доказать, что мы ещё не привыкли заниматься общественными делами с таким же вниманием, как своими собственными. Мы забываем, что от общественной деятельности зависит благосостояние государства, а, следовательно, и нас самих, как членов этого государства. Скажут: какую же пользу принесла работа комиссии? До сих пор никакой, потому что о них не говорилось даже в газетах, в которых сообщаются разные известия. Решено было в начале заседаний не сообщать сведений до тех пор, пока комиссия не выработает проекта окончательно. А между тем приехал один из членов комиссии из Москвы и сообщил, что за мнениями её следят даже в Париже, и что ему рассказывали даже то, о чём в ней говорили. Конечно, при этом сообщении все члены переглянулись, посмотрели друг на друга и ничего не сказали. Может быть, каждый из них подумал, каким важным делом мы занимаемся; конечно, это польстило самолюбию каждого. Но никому не пришло на ум задать очень незамысловатый вопрос: кто же из нас, господа, сообщает эти известия? Полагаю, что это не выдумка; иностранцы зорко следят, чтобы мы не предпринимали

никаких обширных промышленных предприятий. Они силятся убедить нас, что не следует нам заниматься промышленными делами; это дело бедняков. Можно сказать и успевают. «Стоит ли вам, богачам, заниматься таким ничтожным делом», – говорят они. – «Ваше назначение гораздо выше: вы можете только наслаждаться жизнью и восхищаться произведениями гениальных писателей. Предоставьте промышленные дела нам; в вашей стране много сокровищ, которые ещё не истощены, а у нас уже мало. Мы будем работать для вас».

Все приняли сообщенное известие к сведению и решили усилить свою деятельность. После этого работы комиссии, должно быть, пошли быстрее? Нисколько: реже и реже члены стали являться в комиссию; видно, убоялись иностранцев...

Наконец проект закончен. С.С. Лашкарев придавал такое значение этому труду, что говорил многим: «Мне учредить бы только акционерное общество и умру я спокойно». В мае 1869 года Лашкарев опять пригласил сочувствующих учреждению акционерного общества торгового флота; собралось уже не семьдесят, а только человек пятнадцать. Некоторые предлагали подвергнуть проект рассмотрению в сентябре, но один из членов комиссии сказал, что если проект будет рассматриваться так же, как он составляется, то есть, в одно заседание придут одни лица, а в другое – другие, то для этого нужно несколько лет. И потому он отказывается от всякого участия. Тем дело и решилось. Проект подписали только следующие лица: С.С. Лашкарев, А.П. Гутман, Ф.Д. Студитский и М.К. Сидоров. С.С. Лашкарев представил его на рассмотрение в мае 1869 года в Министерство Финансов – и 1 июня он умер скоропостижно. После шести недель бумаги покойного по этому делу отправлены были к А.П. Гутману, как ко второму лицу, подписавшемуся под проектом. В сентябре Гутман собрал членов комиссии и объявил, что решено отправить проект на рассмотрение в Министерство Внутренних Дел и Военное; в Морское же Министерство он был представлен, и оно выразило большое сочувствие в идее, но сделало много замечаний. Собравшиеся лица поручили А.П. Гутману ходатайствовать об утверждении устава акционерного общества. Ходатайствует ли он об этом – неизвестно; по крайней мере другие учредители не получили об этом никакого известия.

Так дело дальше разговоров и «выработки устава» и не пошло, не смотря на то, что это было время всяческих «концессий» и «обществ».

Но ведь были же *осуществлены* какие-нибудь из этих начинаний?

Да, были.

Тот же Сидоров, не жалея средств и времени, старался завести у нас и китоловную компанию, и связать Сибирь морским путём с Европой и пр. и пр., и все его благие начинания, вследствие нашей косности, разбивались в самом начале или, просуществовав немного, прекращались.

Что же тому причиной?

Чтобы ответить на этот вопрос, посмотрим, что делается по части промыслов у нас на Мурмане *в настоящее время*, заметив, что, хотя интерес к морю и морскому делу и растёт за последнее время, можно сказать, не по дням, а по часам, но этот его рост кажется нам не совсем нормальным, и вот почему. Когда то или иное общественное явление действительно достигло такой стадии своего развития, что начинает интересовать всех и требовать скорейшего разрешения связанных с ним вопросов, то интерес этот не идёт скачками, вопросы эти не решаются с плеча, а составляют предмет глубокого и всестороннего изучения. Если же с данным общественным явлением все начинают носиться, все вдруг начинают сыпать специальными терминами, относящимися к этому явлению, и, подчас, дальше терминов не идут, – то это значит, что просто настала мода такая, как наставала мода на Буланже<sup>230</sup>, на Гарибальди<sup>231</sup>, на братушек, хотя большинству не было решительно никакого дела до того, кто восторжествует, Гарибальди или Австрийцы, Буланже или оппортунисты. Так и с морским делом и связанными с ним вопросами.

Каждая газета теперь толкует о море, о развитии нашего флота, о покровительстве нашему каботажу, о портах, гаванях, боевых единицах и т.д. В каждом «салоне», сколько-нибудь претендующем на современность, ведутся разговоры на эти же темы, и даже некоторые наши «специалисты», обыкновенно не занимающиеся ничем, кроме приказов, да описаний рейдового времяпровождения вечно «готовящихся к предстоящей компании» судов, начинают делать удивлённые глаза, смотря на такую деятельность своих сухопутных коллег и, не будучи в силах сами сказать что-либо по этому поводу, драпируются в тогу своего величия, достигнутого цензовым

плаванием между адмиралтейским шпиром и книжной лавочкой в Кронштадте.

Тем ценнее всякая дельная статья, всякое живое слово, кем бы оно ни было сказано. Мода пройдёт, и тогда всякий дельный труд послужит фундаментом, на котором и вырастет наше знакомство с таким важным фактором государственной жизни, как море и морское дело.

Наш взгляд на иноземную «колонизацию» наших окраин, – колонизацию, к которой гораздо более подходит название *захвата*, – достаточно известен; также известны и доводы противников национальной внутренней политики, живописующих прелести всеобщего уравнивания народностей, населяющих наше обширное отечество.

Тем ценнее для нас невольное признание именно со стороны этих противников великого принципа «Россия для Русских», – признание того, как наши окраины только *расхищаются* и захватываются иностранцами, а вовсе не *колонируются*.

Г-н. Максимов<sup>232</sup>, приводя многочисленные примеры бессовестной эксплуатации наших Поморов Норвежцами-колонистами, говорит: «Итак, мы видим, если судить по Норвежцам, поселившимся на Мурманском берегу, что они не приносят с собой в Россию культуры, которой кичатся у себя дома. Они не упорядочивают ни экономических отношений, ни типов промысловых судов, ни способов улова. Они пользуются только случаем, эксплуатируют безжизненность Поморов, при недостатке их энергии, оставляя всё по старому, как это было заведено русскими стариками, и рвут плод от льгот беспошлинной торговли, предоставленных колонистам и фактористам Мурманского берега. А несчастным промышленникам ещё хуже живётся, нежели у русских хозяев. С каждым новым шагом вперёд на пути изучения экономических явлений, я убеждался более и более, что ропот и жалобы на судьбу совершенно понятны в устах Помора».

Далее автор указывает, что пример Норвежцев и их «просветительная деятельность», в смысле развития хищничества, не остались без подражания со стороны русских колонистов, и это было едва ли не единственное, что принесли нам иностранцы: «Колонистам (без различия национальностей) предоставляется право беспошлинной торговли заграничными товарами, необходимыми для промышленников, как то: чаем, сахаром, верёвками, дождевиками, тёплыми фуфайками и т.д. Колонизация началась,

когда ещё не было запрещения привоза на Мурман спиртных напитков. Было время, когда привозом на Мурман спиртных напитков наживались огромные состояния. Факторист Дарлин, например, выручал в какие-нибудь три месяца около 7000 рублей, причём получал эти деньги треской по 40 коп. пуд, тогда как настоящая её цена доходила до 75 коп. «Жажда быстрого обогащения за счёт норвежского рома и русской водки брала верх над всеми чисто-сельскохозяйственными или домашне-обиходными соображениями. И вот когда поселились первые колонисты в Гаврилове и Териберке, то каждый дом колониста обратился в кабак. *Пьянство происходило день и ночь в летнюю пору; Поморы брали беспатентные кабаки итурмом*». Такова «благодетельная колонизация цивилизованных наших соседей»...

Автор, по-видимому, сам флотский офицер: во всяком случае он морское дело знает. Это позволяет нам сослаться на его свидетельство, что «для устройства порта можно выбрать лучшее местечко (чем Владимирский порт, на который почему-то указывают некоторые), какими изобилует *западная* часть Мурманского берега. Но надо помнить, что у нас нет лоции *Ледовитого океана и Мурманских берегов*, а труды Рейнеке и Литке по настоящим временам устарели: поэтому морякам предстоит работа посерьёзнее инженерной, если мы хотим сделать выбор места для порта правильно; полагаться же на показания местных жителей нельзя, во-первых, потому, что на море здесь народ пришлый, проживающий в Мурмане только летом; во-вторых, жители живут в глубинах бухт и следят за явлениями на берегах океана в зимнее время года. Но финские колонисты могли бы дать составителю лоции кое-какие толковые показания».

Совершенно верно! И чем плавать по Сиднеям и Рио-де-Жанейро, да швырять по «заграницам» миллионы русских денег, лучше было бы, если бы мы занялись составлением лоции наших побережий.

Пора, пора ведь!

Сошлёмся на случай с «Витязем». Рассказывают, что лоция наших Тихоокеанских побережий и тамошние карты (которые неверно считаются при этом секретными) таковы, что, когда пришлось по ним определять положение судна, то оказалось, что «Витязь» по ним находился не на воде, а на берегу. *Sinonevero*, но очень похоже на истину. Не даром, вслед за «Витязем», в тех же водах погиб и «Владивосток».

А «Царевна», терпящая аварию в то время, когда имеет счастье нести на себе всё Царское Семейство, – несмотря на то, что *идёт с лоцманом!*

А «Русалка»?..<sup>233</sup>

Нет, господа цензовые моряки, пора подумать о своих собственных водах и берегах. Самое всестороннее знакомство с прелестями «заграницы» никогда не даст понятия о наших многочисленных Мурмангах, Татарских заливах и пр. – оно даже, как каждый год приходится убеждаться, не даёт знакомства с излюбленной Маркизовой лужей, где «отбывают цензы на судах разных рангов». Ведь надо же подумать о возможной в будущем войне, что же будет тогда, когда совсем не будет ни лоцманов, ни маяков, ни возможности отстаиваться в бурную погоду по разным портам, а придётся ходить *в виду неприятеля* во всякую погоду, зная, что у него есть карты, да не «секретные», – «времен очаковских и покорения Крыма», а *настоящие и верные*.

Чтобы покончить с интересной статьёй г. Максимова, приведём здесь его слова о причинах наших неудач на Севере.

Всякому хорошо известно, что такое «покрут», какова его работа, отношение к хозяевам, заработок, а из вышеприведённых примеров деятельности колонистов видно, куда этот заработок идёт.

Что же за причины неудач «старшего брата», интеллигентного русского предпринимателя, который сальных свечей не ест, кабаков штурмом не берёт, как делает то брат младший, а напротив, вооружён специальными знаниями, побывал за границей и добросовестно, по своему мнению, изучал тамошний быт и условия производства настолько добросовестно, что считает себя вправе стоять во главе того или иного миллионного предприятия, и быть как бы пионером русской промышленности.

Неудачи эти заставляют задуматься не только сами по себе, но и как характерные иллюстрации того, с чем современный моряк идёт на Север и чего от него хочет. Что же касается *китоловного* завода, то это предприятие не удавалось на Мурманском берегу. Вообще китоловный промысел в Ледовитом Океане перестал давать огромные барыши, каким он славился в былые времена. *Норвежцы, однако, продолжают его*. Маленькие пароходики с пушкой на баке и с круглыми балкончиками для наблюдения на фор-марсе, шныряют весной вдоль берегов Финмаркена, а летом вокруг Норд-Капа, и возвращаются часто с добычей. Киты появляются в океане.

Они подходят весной очень близко к берегам Финмаркена. Мне неоднократно приходилось видеть их фонтаны и спины, слышать даже их фырканные при кувыркании в воде, когда я выезжал, в бытность мою в Норвегии, на рыбный промысел. Киты плавали спокойно среди ёл и скрывались в воде только в случаях появления китоловного парохода, приближение которого они удивительно умеют замечать издали. В других случаях их плавание среди ёл рыбопромышленников не представляло никакой опасности. Это удивительно кроткие животные. Приближение кита к нашему листер-боту возбуждало обыкновенно весёлое настроение у рыбаков. У одного из них была труба. Он выносил её на палубу из каюты и начинал трубить, при общем смехе, когда кит приближался к листер-боту. Но труба не пугала кита. Он не обращал на трубные звуки никакого внимания, продолжая идти своей дорогой.

Итак, киты в океане есть, да и сомневаться в этом нечего, – ведь даже «Наездник» захватил одного в этом году.

Но наше полное незнание собственных берегов и желание во что бы то ни стало копировать столь усердно изучаемую нами «заграницу» с её миллионными компаниями на американский манер, – сбивает нас с толку и ведёт к разорению.

*«На Мурманском берегу никогда китов не замечают. И не мудрено: зачем они будут подходить к Мурманским берегам, когда мойва (маленькая рыбка, которой питается кит) туда не подходит, если судить по тому, что она ловится в исключительных местах, и только на западной стороне Мурманского берега?»*

Но мы не смотрим на такие пустяки, как какая-то мойва, да наверное и не знаем, что это за штука, – где же нам – впору помнить все эти «тюрбо» да «соли», которые мы изучали за границей, – и вот результаты:

«Первый китоловный завод на Мурмане был основан в Арагубе, в 15 верстах от острова Еретик, в 1883 году, на средства, главным образом, миллионера Шереметева и его товарищей. Постройка салотопенного завода обошлась в 80000 рублей, а гуанного в 120000 рублей. Администрация обзавелась двумя пароходами, купленными в Христиании за 160000 крон. Пароход «Покров» был длиной 80 футов и имел машину в 35 сил, а пароход «Елена» – 70 футов, с машиной в 30 сил. *Во главе администрации стояли два флотских офицера. Управляющий получал 12000 рублей в год,*

его помощник – 6000 рублей, конторщики получали до 1500 рублей. Разъезды и содержание относились на счёт хозяев. *Администрация пребывала на Мурмане только летом, а на зиму все уезжали в Петербург.* Содержание администрации в год стоило до 25000 рублей. Управляющий задался целью, чтобы пароход «Покров» в первый год плавания убил 30 китов, а «Елена» – 20. Промысел начали в 1884 году. Стрелками были приглашены Помор Постников и Норвежец Ганзен. Постников был и капитаном и стрелком. Он получал 1200 рублей в год и 15 рублей за убитого кита. В первый год эксплуатации с «Покрова» убили 10 китов, с «Елены» – 7. *Общий расход эксплуатации стоил 100000 рублей.* На второй год на «Елену» пригласили нового стрелка, Ульсена (Норвежца), а на «Покров» назначили Ганзена. На второй год, то есть в 1885 году, убили 40 китов больших и малых. Каждый кит оценивался в 1200 рублей. В 1886 году убили 20 китов. В 1887 году приостановили эксплуатацию. В 1888 году её возобновили снова, но убили за время навигации всего лишь 7 китов. *Этим закончился китобойный промысел.* Товарищество потеряло 500000 рублей. Пароходы были проданы в Норвегии, а завод стоит и поныне в Арагубе, не находя покупателя».

Как же ведут дело Норвежцы, не ездящие на зиму «освежаться» в столицы и сидящие у своего дома круглый год?

«Норвежским заводом управляет обыкновенно акционер предприятия, причём *администрация никогда не стоит больших денег акционерам.* Посетив завод, я видел управляющего и рабочих на заводе, то есть служащих. Вот и весь персонал. А у пристани завода лежали два кита».

Иностранцы, твёрдо помнящие завет Пиля и Вальполя – мешать Русским всячески и везде, где можно – смотрят на наших аргонавтов, как на манну небесную: приедут, купят всего самого дорогого, жалование платят такое, что у них и министры не получают, деньги сорят направо и налево, а промыслу подрыва не делают.

Другое дело, если выищется истинный моряк, знающий своё дело, знающий свои берега, а не «входы» в различные «шато-кабаки», любящий море и морское дело, а не возможность получать «добавочное довольствие» за плавание по заграницам, – тогда иностранцы сейчас насторожатся, и завет Пиля и Вальполя будет исполнен *comme il faut*<sup>234</sup>.

Вспомните светлую личность лейтенанта Дыдымова<sup>235</sup> и его пароход «Геннадий Невельской». О них заговорили, как только они вышли в океан. Заговорили – и нет Дыдымова!.. Пропал бесследно, только Мак-Лины и флотилии пиратских шхун разгуливают на свободе у наших берегов, собираясь вести *правильную* осаду их, благо наших военных судов «там нет, – они далеко», в Сиднеях, Филадельфиях, Чикаго, – а если и вздумают появиться, то, по незнакомству с местными водами и берегами, по неимению карт, размещаются по прибрежным камням, служа *suigeneris* баканами для снующих мимо них пиратских флотилий.

Так дело идти не может и труды нашего правительства, выдвинувшего девиз «Россия для Русских» и твёрдо идущего по пути национального развития и преуспевания, ручаются, что *так дело и не пойдёт*.

Далее вот как рисует автор положение наших Поморов и пресловутые «льготы», якобы дарованные нашим промышленникам в Норвегии, на которые наши соседи такие мастера ссылаться, лишь только зайдёт речь о беззастенчивом хозяйничаньи их у нас, на Севере:

«Поморы-судовладельцы (посредники-мореплаватели) разделяются на три партии. Самая меньшая партия оставляет свои суда на зимовку в Вардэ, или где-нибудь на Мурмане, поближе к Финмаркену. В эту партию входят обладатели некоторого наличного капитала. Они имеют, кроме парусных судов, промышленные суда, по несколько шняк. Хозяева эти дают в Поморье крестьянам задатки и поднимают покрученников на начале покрута, ранней весной, на берег Финмаркена, преимущественно в становище Киберг.

Норвежское законодательство допускает «меновую торговлю», в сущности, вообще торговую операцию, будь она на обмен или на наличные деньги, для Русских в Вардэ до 15 июня «при содействии местных купцов», а с 15 июня Русаки могут вести меновую торговлю во всех городах и становищах Финмаркена непосредственно с промышленниками, не прибегая к содействию местных купцов».

По климатическим условиям Финмаркена, рыба приготовляемая для европейского рынка не может быть заготовлена в прок обыкновенно позже 15 июня; наступающая часто с этого времени сырая погода и туманы препятствуют достаточной просушке рыбы и способствуют развитию в ней червей – *таке*, откуда и предоставленный Русским свободный срок

для непосредственных меновых сношений с норвежскими промышленниками получил название *Maketied*. Из этого вы можете заключить о преимуществах норвежских купцов, которые, благодаря вышеприведённому закону, имели всегда возможность держать наших Поморов в своих лапах.

Но так как Норвежцы не могли обойтись без русского хлеба, круп, дров, леса и бересты, а Поморы без Норвежской рыбы, то между ними всё-таки существовали, до известной степени, сносные отношения. Законодательство не позволяло нашим Поморам промыслять рыбу на шляках в Вардэ, а предоставляло это право Русским в становищах: Киберг, Гавнингборг, Бодсфиорд, Берлевог, Гамвиг и Стенсвиг. Между тем, у берегов Вардэ происходит самый лучший промысел, где можно нагрузиться в скорейшее время.

Пока между Поморами и норвежскими купцами существовали сносные отношения, вышеприведённый закон обходили таким образом: норвежский купец, быть может заинтересованный процентами, позволял Помору записывать его шняки на своё имя. Благодаря этой фиктивной сделке наши Поморы приобретали возможность стоять в Вардэ и грузить суда продуктами своего промысла. Весенние операции всегда удавались Поморам, потому что на Архангельском рынке малосольная треска весеннего улова всегда бывает в цене, в особенности после неурожайного года, когда не родятся овощи, а такие года бывают на Севере часто. Но Норвежские купцы пришли вскоре к заключению, что обогащение Поморов, посредников между ними и архангельскими купцами, вовсе не входит в их интересы. Они решили держать Поморов в чёрном теле, предписывать им новые стеснительные законы и назначать цены на товар, не ожидая требований Помора.

Отношения стали портиться, Поморы начали нести убытки, переставали ходить на весенний промысел в Норвегию и обратились к Мурману. Так поступили более состоятельные, Поморы же, которым терять было нечего, «бессеребренники», как их называют здесь, оперировавшие в обмен на товар, взятый в кредит, продолжали ходить «на летнюю» в Норвегию, банкротились, но ходят ещё и до сих пор изрядной эскадрой. Норвежские купцы, следуя своей политике, сьинтриговали так, что промышленники города Вардэ подали в прошлом году правительству петицию. В результате петиции было то, что Норвежское правительство прислало Рус-

скому правительству зимой прошлого года через посланника циркуляр, касающийся русских промышленников.

«Циркуляр этот, пересланный через архангельского губернатора, был обнародован во всех приморских городах, сёлах и деревнях. В нём говорилось, что впредь фиктивные сделки, имевшие место при сношениях Норвежских купцов с Поморами, в смысле записи русских промысловых судов на имя норвежского купца, будут строго преследоваться по закону, и, в случае нарушения этого, суда будут конфискованы. Русским промышленникам предоставлялось право ловли в Вардэ не иначе как на норвежских ёлах и непременно с норвежским кормчим. А так как наши промышленники никогда не занимались способом ловли, принятым Норвежцами, то они и не имеют никакого кредита, как промышленники. Русским шнякам предоставлялось циркуляром право ловли в становищах: Киберг, Гавнингборг, Бодсфиорд, Берлевог, Гамвиг и Стенсвиг, и то не иначе, как в расстоянии одной географической мили от берега, и непременно с норвежским кормчим. Большого стеснения придумать невозможно. Лучшие люди были заняты на норвежских ёлах. Русским доставались кормщики пьяницы и негодяи, которые забирали деньги вперёд и уходили. Наши промышленники теряли время на поиски другого кормщика, который проделывал с ними ту же штуку».

Результаты не замедлили обнаружиться, причём интересно отметить как отношение «передовой и конституционной» нации к такому явному попиранию всяческих «прав человека», так равно и отношение к этому делу нашего консула, призванного блюсти интересы наших соотечественников, хотя бы таковыми и являлись простые Поморы:

«Циркуляр этот нанёс окончательный удар Русским в Финмаркене. В 1891 году русских судов в Киберге было 74 и людей 296. В 1892 году, после обнародования циркуляра, русских судов в Фимаркене было 17 и людей 67. *Замечательно, что циркуляр был издан административным образом, и содержание закона, приведённого в циркуляре, не было обсуждено в парламенте народными депутатами, что не согласуется с основными законами страны, равно как содержание циркуляра не было опротестовано и нашим генеральным консулом в Христиании, г. Тетерманом».*

Вот вам и «правовой порядок», вот вам и «свобода, равенство и братство!»

Не забудем, что всё это печатается в «Русской Мысли».

Словом, г. Максимов так представляет жизнь нашего Помора среди «высокопросвещённых» соотечественников гг. Бьёрнсона<sup>236</sup> и Ибсена<sup>237</sup>: «Жалка роль Помора среди норвежских купцов».

«Определим значение Помора во время летних его операций в Норвегии, когда *он приобретает право* производить меновую торговлю непосредственно с промышленниками, без содействия местных купцов. Право это чрезвычайно не нравится норвежским купцам, потому что много барышей уходит их рук, когда промышленник берёт у Помора муку, лес и другие материалы в обмен на рыбу, которая летом не имеет уже цены на норвежском рынке. Благодаря вышеприведённому циркуляру, норвежские купцы отстранили русских конкурентов-скупщиков, достигли того, что держали на рынке такую цену, какую хотели. Цена на треску всё время была 40 копеек. Улов у Лофотенских островов, оканчивающийся к 1 марта, оказался в прошлом году хуже предшествовавших лет. Там выловили трески менее 10 миллионов рыб. Рыбаки бросились из Лофотена в Вардэ. В 1891 году в Вардэ судов было 300, промышленников – 1000 человек, в 1892 году судов было 1300, промышленников – 5200. Покупатели были те же, предложение стало больше.

Успех торговой операции или дурные последствия зависят всегда от конкуренции спроса. Так это случилось и с нашими Поморами. Когда они стоят в Вардэ большой эскадрой, то каждому хочется нагрузиться поскорее. Каждый набивает цену друг перед другом. Но так как улов рыбы летом бывает сравнительно малый, то большинство Поморов не догружается. У Помора, следовательно, остаётся архангельский товар. Куда его деть? Надо сложить в купеческий амбар или продать купцу за бесценок, чтобы выручить сколько-нибудь денег, догрузиться по мере возможности. Но почему же Помор не ведёт «правильной торговли» – не выжидает цен, не справляется с состоянием рынка и т.п.?

Во-первых, Помор всего этого не постиг ещё, сидя в заброшенных местах, а во-вторых, ему и постигать-то нечего, «он заботится только о том, чтобы не возвращаться в Архангельск с забранным товаром и захватить как можно больше рыбы. Покупателей-промышленников мало сравнительно с количеством привезённой муки; лофотенские рыбаки ушли домой в начале мая. Вот почему бывает часто, что на Финмаркене мука ока-

зывается *дешевле*, чем в Архангельске. Мы только что пережили голодный год. Когда в конце 1891 года стоимость муки в Архангельске была 18 рублей за куль, этот куль продавался в Вардэ за 16 рублей».

Итак, Поморы оказываются опять в лапах норвежских купцов, но благоразумные и состоятельные давно отказались от Норвегии и обратились к Мурману.

Что же делать?

Во избежание обвинения в «квасном патриотизме», «шовинизме», узком национализме и других ужасных преступлениях, – пусть здесь г. Максимов даст нам ответ со страниц «Русской Мысли».

«Если правительство наше заинтересовано серьёзно колонизацией северной окраины, то ему придётся развивать её искусственным образом. Постройка порта на Мурмане, помимо политических соображений, могла бы привлечь купцов среднего состояния, а за ними пришли бы и рабочие силы. Таким образом, оживилось бы, по крайней мере, место, на котором суждено быть порту. Благодаря же присутствию военных команд, морским парусным рейсам и практическим плаваниям, в поморскую среду ворвались бы морские знания и развились бы практические понятия. Поморы, предоставленные сами себе, никогда не разовьются непосредственно в этом направлении». Этим мы и закончим пока.



## 8.

### Экспедиции для отыскания морского пути из Европы в Сибирь

Экспедиция Нансена<sup>238</sup>, смелый переход капитана Добротворского<sup>239</sup> из Думбартона к берегам Сибири, плавание «Наездника»<sup>240</sup>, предполагаемая (в будущем году) посылка в северные воды «Вестника», изыскания нашего правительства с целью проведения железной дороги на Мурман, предполагаемое там устройство порта и пр. и пр., не могли, конечно, пройти незамеченными нашими «друзьями», – верными и коварными, – на западе.

Нам не раз приходилось отмечать появление в заграничной печати более или менее обстоятельных статей, касательно наших северных побережий, и понятное беспокойство, заметное среди иностранцев – политиков и промышленников: ведь наш Север – не Ливава, не Феодосия, не какая-нибудь морская «демонстрация»: на нём можно положить прочную основу действительно морского могущества России и «за границей» это отлично понимают... Особенно чутки в этом отношении Англия, Германия и Норвегия.

Скандинавский корреспондент «*Московских Ведомостей*» передаёт беседу известного Норденшильда<sup>241</sup> с сотрудником газеты «*Aftonbladet*» о нашей Енисейской экспедиции и приводит несколько интересных соображений этого мореплавателя касательно тех мер, которые должны быть предприняты, чтобы сделать сообщение Европы с Сибирью через Северный океан вполне безопасным.

Соображения эти, скажем от себя, как раз подкрепляют то, что не раз уже было высказано и в нашей печати, особенно нашими морскими офицерами, ходившими на север в этом году – капитанами Пель и Добротворским, и лейтенантом Жданко<sup>242</sup>, – а именно: необходимость гидрографических обследований и измерений моря, устройства телеграфной линии между прибрежными пунктами и построек станций в наиболее посещаемых стоянках. Норденшильд, видимо, считает, что подробности плавания Добротворского ещё неизвестны, но это не так: как этот офицер, так и другие, бывшие на севере, уже поместили весьма обстоятельные рапорты и донесения в «*Кронштадтском Вестнике*» и в «*Морском Сборнике*», откуда и

я имел случай не раз воспроизводить их на страницах «*Московских Ведомостей*».

Но это, конечно, не важно – кто раньше высказывал ту или другую дельную мысль; гораздо важнее то, что не только за границей, но даже, по видимому, и у нас дома, некоторые склонны приписывать иностранцам вообще, а Норденшильду в частности, такие подвиги, которые ими не совершались, или совершались, да не совсем при тех условиях, как говорят за границей.

Например, тот же почтенный корреспондент пишет: «Норденшильд, которому, как известно, *первому* принадлежит честь открытия этого (северного) морского пути», Норденшильд «полагает, что *вопрос об открытии им в 1875 году новом пути*» и т.д.

Такие неправильные заключения – результат малого знакомства с нашей русской историей – дают лишнего козыря в руки иностранцев, и без того стремящихся *per fas et nefas* примазаться к «северному вопросу» и добиться с нашей стороны если не признания северных побережий *нейтральными* (как они добились признания нейтральным Шпицбергена<sup>243</sup>), то, по крайней мере, признания каких-то их «прав» и «интересов» у этих побережий; отсюда и происходит, как много раз писали, жажда устройства многочисленных учёных и неучёных экспедиций на наш север. Всё это и заставляет нас постараться сделать свод того, что *в самом деле сделали на Севере иностранцы* и что сделали *Русские*, а так же показать, что может произойти, если оставить иностранцев долгое время беспрепятственно повторять легенды об их мнимых заслугах, особенно если эти легенды найдут рассказчиков среди Русских же.

С самой глубокой древности известны плавания Русских по Карскому морю.

Нестор-летописец говорит, что «Новгородцы плавали за Железные ворота (Вайгачский пролив) в Карское море уже в 11 столетии», что «Чудский народ, называемый Печорой, был подвластен Славянам ещё до Рюрика».

Профессор Фишер<sup>244</sup> в истории Сибири утверждает, что в 15 столетии Архангелогородцы плавали в Карское море и оттуда через реку Мутную переходили через перешеек в реку Зелёную и спускались по ней в реку Обь.

Обращаясь к иностранным источникам, мы видим из английской «Истории полярных открытий» Джона Шиллингто<sup>245</sup>, что английские и голландские мореплаватели *в первый раз* были в Ледовитом океане в XVI столетии. Они старались открыть путь из Европы через Сибирь в Индию; достигнуть Новой Земли, *они находили там кресты со славянскими надписями*<sup>246</sup>. Английский мореход Бурро<sup>247</sup>, в 1556 году, зайдя в Колу, видел, что из Кольской губы выходили «к Печоре», то есть в Карское море, 30 ладей, в каждой по 24 человека, для ловли моржей.

Пит и Джакман<sup>248</sup> в 1580 году первыми ходили в Карское море и видели там Русских, а Голландец Корнелий Най<sup>249</sup>, который в 1595 году также заходил в Карское море, встретил там русские ладьи, спокойно занимавшиеся моржевым промыслом.

Голландец Баренц<sup>250</sup>, в 1594 году ходил в Карское море до острова Максимкова, 74,5° широты и Петерман говорит, что это был крайний предел, до которого *в то время* доходили русские промышленники.

Выше я уже излагал подробно историю Туруханского края, уничтоженного города Мангазеи, и приводил доказательства дальновидности неучёных политиков того времени, – царя Михаила Фёдоровича, бояр: князя Ивана Куракина, Воина Новокщенова и Сулешова, – заперших «морской ход к Енисею» не только иностранцам, но и Русским, и тем сохранившим русскому потомству эту далёкую окраину родной земли, а так же упомянул о том, что историк и современник Петра Великого, амстердамский бургомистр Витсен в своём сочинении о России писал: «Россияне хотели заложить крепость на Новой Земле».

Далее, в «Записках Императорского Географического Общества» прямо говорится, что только после вышеупомянутого запрета царя Михаила Фёдоровича русские промышленники перестали плавать из европейской части Ледовитого Океана к сибирским рекам за салом, рыбой и пушниной. То же мы видели и при рассмотрении истории этого края в первой главе.

Недавно, благодаря трудам г. С. Белокурова<sup>251</sup>, появился в печати интересный, современный той эпохе, документ, который мы и приведём полностью:

Это – «*Описание, чего ради невозможно от Архангельского города морем проходить в Китайское государство и оттоле к Восточной Индии.* В прошлых годах в различные времена Англичане и Голландцы посылали

по два и по три корабля изыскати ход мимо Новые Земли в Китайское государство и оттоле в Восточную Индию; понеже зело ближе бы было, аще ли тем путём могли проходить; однако же сего учинити не возмogli и далее Новые Земли проходити великим ради лдов и стужи и тмы и мгла. И того ради иные возвратилис назад, а иные и погибли, потому что лды бывают толщиною по 20 и по 30 сажен и болши и движаются в море яко великие остова и карабли разбивают, понеже не все море оледенеть, и на тех лдах бывают звери медведи белые и пессы и иные, которые кидаются на карабли, и солнце едва только 3 месяца видится от июня до сентября, но и тогда малая теплота бывает, а тьма чрез 3 месяца непрестанная, только луна светить и день и ночь. Есть же и пролива морская, имянуемая акиан, которою естли б могли проплывати, мошно бы им было в Китай и в Индию пройти; однакож так то леденое море, яко и Новую Землю, никто не может проведати пролива ли есть или море и Новая Земля – остров ли есть или твердая земля соединена с Америкою, се есть с Новым Светом, зане многие землеписатели чают, что Новая Земля соединяется с Северною Америкою, а ради выше причин никто те берега окияна отведати не может даже до Обь реки. Пишут же землеписатели, что буде кто не близ берега Морем, но далеко в акиане плавати будет, может пройти в Китай; но и там тмы ради трудно есть путь прямой сыскати, а Обью рекою или Иртышем и иными сибирскими реками мошно ли тамо плавание имети, еще никто того не проведал. А сухим путем в Индию или в Китай ехати мошно и чрез Астрахань от Яика Каменного города, как зрится от ниже писаной росписи». (Роспись не сохранилась.)

Сообщено г. Белокуровым, с рукописи времён царя Алексея Михайловича.

Автор этой рукописи, хотя почти и отрицает возможность «морского хода» из Европы в Азию через Северный Океан, но, тем не менее, ясно доказывает, что *Русские знали в то время* никак не меньше иностранцев по этому вопросу; а выше мы видели, что *Русские и плавали-то больше* иностранцев в этих широтах.

Переходя ко времени новой русской истории – к эпохе Петра и его преемников, – мы видим, что начатая при нём первая экспедиция Беринга<sup>252</sup> положила прочное основание *полному и научному* ознакомлению со всем нашим северным побережьем, начиная от Архангельска и до бере-

гов Америки, которые, в свою очередь, тоже обследованы Русскими настолько, что их труды и по это время считаются лучшими.

Вторая экспедиция Беринга<sup>253</sup> ещё более интересна. Отчёт этого замечательного мореплавателя о первой экспедиции, предположения о будущих исследованиях и работах, нашли сочувствие в известном Остермане<sup>254</sup> и обер-секретаре Сената при Анне Иоанновне, Кирилове<sup>255</sup>.

Благодаря участию этих двух лиц, а также и содействию адмиралтейств-коллегии и Академии Наук, экспедиции были предоставлены большие материальные средства, и число участвовавших в неё доходило до 600 человек.

Задача экспедиции заключалась в описании отдалённых, почти неизвестных, окраин России и в исследовании Сибири.

Главной части экспедиции под непосредственным начальством самого Беринга поручено было открытие и исследование ближайших к Сибири берегов Америки, описание Камчатки и берегов Охотского моря, а так же осмотр лежащих между Сибирью и Америкой островов.

Нескольким другим отрядам поручена была опись всего северного берега Сибири, от Белого моря до Берингова пролива, и, наконец, находившиеся при экспедиции академики должны были заняться исследованием внутренних областей Сибири в историческом, этнографическом и естественном отношениях.

Но замечательнее всего в этой экспедиции то, что она представляет вообще счастливое исключение из наших русских начинаний: обыкновенно задаваясь широчайшими целями, мы – нечего греха таить – по природной ли лени, или почему другому, не выполняем и десятой доли того, что задумали.

Тут, наоборот, что было задумано, то и было сделано, и было сделано основательно, а не как-нибудь.

«Работы экспедиции начались, – говорит наш морской историк, – в 1733 году и окончились в 1743 году. В этот десятилетний период времени отдельными отрядами, частью на небольших судах, частью сухим путём, сделана опись берегов Сибири от Белого моря до устья реки Колымы. Архангельский отряд (главные деятели – лейтенанты Малыгин<sup>256</sup> и Скуратов<sup>257</sup>) описали берег до устья Оби. Обский отряд (лейтенант Овцын<sup>258</sup>) описал Обскую и Тазовскую губы и берег Океана до реки Енисея и также

(штурманы Минин<sup>259</sup> и Стерлигов<sup>260</sup>) нижнее течение Енисея и западную сторону Таймурского полуострова до широты 75°. Отряд, вышедший из реки Лены (лейтенанты Прончищев<sup>261</sup>, Харитон Лаптев<sup>262</sup>, геодезист Чекин<sup>263</sup> и штурман Челюскин<sup>264</sup>) описал восточный берег Таймура до широты 77,5° и, по невозможности обойти морем окружённую льдами северную часть этого полуострова, сделал опись всего побережья, объехав его сухим путём; причём самая северная оконечность Таймура – «Северо-восточный мыс» – описан штурманом Челюскиным, и поэтому, в последствии, был назван его именем. Другим, вышедшим также из реки Лены, отрядом (в котором главным и самым энергичным деятелем был лейтенант Лаптев<sup>265</sup>, родной брат Харитона), описано было как побережье океана от Лены до Колымы, так и нижнее течение впадающих в него на этом пространстве больших рек. Продолжение описи от Колымы к востоку, морем, препятствовали сплошные льды, берегом же – дикие, воинственные Чукчи. С Колымы Лаптев переехал сухим путём по верховьям Анадыри и сделал «аккуратную» съёмку этой реки до самого её устья».

Я бы долго не закончил, если бы стал продолжать излагать, что сделала эта экспедиция, но, мне кажется, довольно и этих немногих строк, чтобы согласиться, что уж тут-то никакому «Немцу» нельзя и помышлять о каких-то «открытиях» и «первых» походах...

Тем приятнее нам отметить, что отныне у нас, видимо, не намерены оставлять без надлежащего напоминания «Немцам», чтобы «всяк сверчок знал свой шесток». В *«Кронштадтском Вестнике»* читаем по поводу экспедиции Добротворского:

«В состав отряда судов под командой лейтенанта Добротворского вошли: винтовой пароход «Лейтенант Овцын», колёсный – «Лейтенант Малыгин» и стальная парусная баржа «Лейтенант Скуратов». Имена эти присвоены судам в честь трёх морских офицеров прошлого столетия, трудам которых почти исключительно мы обязаны имеющимися гидрографическими сведениями о побережье Западной Сибири и Енисея. Преодолевая всевозможные трудности и располагая ничтожными средствами, лейтенанты Овцын, Малыгин и Скуратов сделали не менее того, что в последствии достигалось прославившимися исследователями наших берегов при более благоприятных условиях. Память этих скромных тружеников увековечена тем, что именем лейтенанта Малыгина названа юго-западная оконечность

острова Белого, а именем лейтенанта Скуратова – северо-западный мыс полуострова Ял-Мал. Ныне заслуги их, согласно Высочайшей воле, вновь почтены присвоением их имён тем судам, которые предназначены для службы в водах, *ими впервые исследованных*».

Наряду с этими именами мы имеем и ещё целый ряд, не менее славных, *чисто русских деятелей*.

Так, и в царствование Екатерины Второй, самой замечательной по научной цели своей была экспедиция Чичагова<sup>266</sup>, совершённая на основании проекта знаменитого нашего помора-поэта и академика М.В. Ломоносова. Основываясь на направлении течений, замеченных у острова Шпицберген, на предполагаемом движении льдов, и, главное, опираясь на созданную им самим теорию электричества, по которой частые северные сияния указывают на существование открытого моря, Ломоносов полагал, что в июне между Шпицбергенем и Новой Землей океан очищается ото льдов, и что в широте 80° и в расстоянии от берегов Сибири около 600 вёрст открытое место тянется на восток, по крайней мере, на 1000 вёрст. Он был твёрдо убеждён, что по этому, свободному ото льдов пути, легко можно пройти до Берингова пролива и оттуда в Ост-Индию.

Проект свой Ломоносов в 1763 году представил генерал-адмиралу, который передал его на обсуждение коллегии. Императрицу не могло не увлечь величие проекта; она ясно понимала, что открытие Русскими этого кратчайшего пути в Тихий Океан затмит славу Васко-де-Гамы<sup>267</sup>, и, кроме того, Россия, приблизившаяся через новый путь к богатому югу азиатского материка, приобретёт неисчислимы материальные выгоды. Граф И.Г. Чернышев принял в этом деле живое участие, и решено было отправить экспедицию «в глубочайшей тайне даже от Сената». Начальство над нею доверялось капитан-командору (в последствии известному герою-адмиралу) Василию Яковлевичу Чичагову, – и в 1764 году суда Чичагова отправились в Колу под вводом экспедиции для «возобновления китоловных и других звериных и рыбных промыслов». В начале мая следующего года Чичагов вышел в море, зашёл в Шпицберген, но, дойдя до широты 80°26', встретил непроходимые льды и должен был возвратиться, к крайнему огорчению всей Адмиралтейской коллегии и особенно Чернышева.

Второе плавание Чичагова, в 1766 году, было повторением первого с той только разницей, что он встретил непроходимые льды в широте

80°30'. Несмотря на неуспех экспедиции, конечно, не зависевший от её исполнителей, все участники её были щедро награждены «за прилагаемое старание к достижению до повеленного предмета».

Из последующих экспедиций известны:

С 1820 по 1825 год – экспедиция под начальством лейтенанта (потом адмирала и графа) Ф.П. Литке<sup>268</sup>, для описания берегов Новой Земли.

В 1862 году, «для установления торговых дел Сибири через Карское море», отправлен был нашим же правительством Крузенштерн<sup>269</sup>. Оба эти путешествия подробно описаны.

Из частных лиц, плававших в Карское море, известны: в 1690 году кормщик Родион Иванов<sup>270</sup>, судно которого разбило, зимовал с пятнадцатью человеками в Карском море на отмелях полуострова Ялмала, на Шараповских Кошках; в 1760 году новоземельский кормщик из города Олонца, Савва Лошкин<sup>271</sup>, плавал по Карскому морю. Он первый обошёл вокруг Новой Земли. В 1769 году штурман Размыслов<sup>272</sup> зимовал на восточном берегу Новой Земли, в Белужьей Губе.

В 1832 году кемский мещанин Исаков<sup>273</sup>, который в течение 32 лет ежегодно плавал на Новую Землю, доказал, что за северо-восточной оконечностью острова Новой Земли, к реке Енисею, находятся ещё другие острова.

В тридцатых годах этого столетия известны также многие замечательные труды штурмана Пахтусова<sup>274</sup> о наших полярных странах.

Наконец, в 1833 году, выдана была коммерции советнику Брандту<sup>275</sup> и чиновнику Клокову<sup>276</sup> привилегия на производство рыбных и звериных промыслов в Карском море, вследствие чего и были отправляемы из Архангельска экспедиции под командой Клокова и Пахтусова. В 1869 году, мнением Государственного Совета, Высочайше утверждённым 10 марта, г. Корибут-Кубитовичу<sup>277</sup> предоставлено на двадцать лет: «свободно производить рыбный, звериный, а также морской промысел в устьях Северных сибирских рек и заливах, начиная от Карских Ворот и до устья Енисея включительно и в Карском море».

Только теперь мы подходим к иностранным экспедициям вообще, и к экспедиции Норденшильда, в частности...

Die Weltgeschichte ist das Welgericht, – и только этот суд беспристрастно рассудит кто больше и прежде сделал открытий на Севере Европы

и Азии – иностранцы ли, хвастливо и задорно добивающиеся славы «первого открытия», или малоизвестные русские мореходцы. А пока вспомним, что сам Норденшильд, с добросовестностью, делающей ему честь, говорил в своём докладе Шведскому королю: «Теперь хороший моряк на простом судне может в одно лето проплыть далее, чем бы могла прежде, снабжённая всеми средствами, экспедиция, проплыть в четверо больший срок».

Нам могут возразить, что не стоит город городить – доказывать чьи заслуги, – наши ли Русские или иностранцев, – больше в деле ознакомления с севером и не стоит особенно хлопотать, чтобы установить, кто первый и когда открыл тот или иной остров, тот или иной проход и морской путь, описал те или другие берега. Это де вопросы чисто теоретические. Могут указать нам на *научные цели* – излюбленный мотив в деле объяснения многих экспедиций, к которому всегда прибегают и иностранцы, стремящиеся не одну сотню лет проникнуть в самой природой для нас хранимый северный край, и их русские приспешники, благоговееющие перед звонкими фразами в роде «братства всех народов» и «слияния усилий всех учёных для научных целей».

Мы ограничимся только приведением нескольких примеров из истории и, – оставив желающих дожидаться «братства народов», – будем по-прежнему повторять: *suum cuique* и предостерегать от самой даже возможности допущения в наших землях искания иностранцами и научных и ненаучных интересов.

Известный наш патриот, помор Воронин<sup>278</sup>, ещё в конце семидесятых годов указывал на факт вытеснения Русских с Новой Земли иностранцами. В 1835 году, говорит он, число русских промысловых судов, ходивших к Новой Земле, простиралось до 137; в 1875 году, благодаря действиям Норвежцев, русских судов могло попасть сюда только 5. Норвежцы же, имевшие в 1869 году у западных берегов Новой Земли около 90 судов, начинают с 1869 года посещать и восточные берега нашего острова, так что в одном Карском море они уже имели до 60 судов. Воронин иллюстрирует свои доводы свидетельством губернатора города Гаммерфеста, как нельзя более ясно показывающим как сильно завладевают Норвежцы нашим поморьем: оказывается, что во время шторма 11 мая 1868 года у Рыбачьего полуострова в двух гаванях стояло 600 норвежских судов, из коих 126 было разбито бурей.

Заметим, кстати, что теперь число норвежских судов стало по отчётам с лишком в 6 раз больше, а русских – уменьшилось, – если это только возможно.

«Мы отдаём, – говорит Воронин, – Норвежцам своё море и в то же время уступаем для их колоний даже и берега, при которых находятся превосходные незамерзающие гавани»; «население Норвежцев там уже так велико, что они составили целые общества и все общественные должности голов, старост, десятских и пр. в их руках», так что «русскому там уже невозможно жить под их начальством» и пр.

Это – по части «братства народов», а вот и по части «научных изысканий» и «чисто теоретического вопроса» о первом открытии:

Воронин говорит, что Норвежцы уничтожили на Новой Земле *все древние памятники Русских – кресты*, особенно кресты окончания Саввы Лошкина, о котором я выше упомянул, и который первый обошёл кругом Новой Земли. Те же просвещенные Норвежцы сожгли все русские избы и с 1876 года основались там окончательно.

«Они доказывают нам, Русским, *что Новая Земля открыта не Русскими, а Голландцами*, что она, следовательно, есть общее достояние, как и Шпицберген, который, хотя и был открыт Русскими и на котором были русские поселения, но *мы сами сделали его нейтральным*, и прекратили около него морские промыслы». «Не мы виноваты (?), говорят Норвежцы, в том, что Русские оставляют постепенно и Новую Землю, и что Норвежцев приходит к ней больше за промыслом, нежели Русских. Полагая, *что они имеют право на Новую Землю*, они не только истребили там почти всех оленей, но и разорили все гагачьи гнёзда, собрав из них весь пух, которым Русские ныне нисколько не воспользовались. Между тем, наша правительственная комиссия выработала довольно стеснительные правила для Русских о сборе гагачьего пуха на островах Северного Океана. *Как сильно истребили Норвежцы моржей около нашей Новой Земли, достаточно указать на то, что даже Англичане пришли от этого в возмущение и составили законы о ловле моржей около Новой Земли, заботясь, чтобы не убивали маток во время их беременности*».

Другой, ещё более известный деятель на Севере, Сидоров<sup>279</sup>, как мы видели, пишет: «После того, как Шпицбергенский архипелаг объявлен нейтральным, Норвежцы стали смотреть на Новую Землю так же, как

на страну нейтральную. Замечая из действий иностранцев, что они хотят завладеть обширным архипелагом этим, который издавна принадлежал к русским владениям, я возбудил вопрос о наших правах на Новую Землю. Тогда в газетах подсмеивались надо мною по этому случаю».

Заключает свой доклад Сидоров так:

«У нас только одно море, из которого выход не могут заградить нам неприятели, – одно громадное море с многочисленными и даже незамерзающими гаванями, на которое меньше всех других наших морей мы обращаем внимания. Я говорю о Северном Океане, омывающем наш материк более, нежели на десятки тысяч вёрст; рассуждать о других наших морях, на которых мы утрачиваем или уже утратили влияние на мореходство, я считаю бесполезным.

Но и на этом северном море, где должна господствовать Россия, местное начальство ничего само не устраивало, не заселяло его берегов Русскими, не извлекало из бесчисленных его богатств никаких выгод, но даже, находя, должно быть, побережья его, по климатическим условиям, вредными и для тех жителей, которые там ещё остаются, прибегало к разным средствам, чтобы и остальное русское население оттуда выселилось. По представлению местного начальства правительство упразднило единственный важнейший для Севера город Колу. Во времена Ломоносова посещало поморье до 10000 промышленников, а ныне, несмотря на увеличение в течение 100 лет народонаселения, ходят в поморье только до 1000 человек. В Архангельске прекращена постройка военных кораблей; продают за баснословно низкую цену эллинги иностранцам на дрова, упразднена Новгородская крепость, закрыты все казённые механические заводы и выведен из крепости гарнизон. Местное начальство не приняло мер, чтобы русские торговые деятели могли заниматься постройкой торговых кораблей, и они были принуждены уничтожить свои корабельные верфи; оно допустило до того, что русские купцы закрыли все свои торговые конторы, биржу, заводы, из которых 44 саловаренных; оно не позаботилось спасти от общего банкротства северное русское купечество. Распоряжения местного начальства уничтожили приморское судоходство и звероловство; преследовали в особенности всех тех, кто решался создать в стране какую-либо новую отрасль промышленности или кто задумывался о возобновлении кораблестроения. Не только не принималось никаких мер к обучению на-

рода, но и почти в единственной, при девяти тысячном населении, школе (в главном морском селении Керети), возобновлённой через 14 лет по особому случаю и по настоянию С.-Петербургского Комитета Грамотности, позволялось чиновникам истязать детей, чтобы они в школу не ходили и сами отказывались от грамоты. Все русские деятели, которые осмеливались развивать отечественную промышленность и противодействовать иностранному влиянию, разорились от разных стеснений; народ томился голодом и доходил до людоедства».

Итак, с одной стороны, мы сами, а с другой стороны иностранцы, путём захвата и прикрываясь званиями «исследователей», «открывателей», «учёных путешественников» и пр. – отторгли от России искони ей принадлежащий обширнейший край.

Этому отторжению не мало способствовали и способствуют и поныне наши доморощенные «учёные», вторящие иностранцам на все лады об их «первых открытиях», «первых находениях путей» и т.п. И трудно сказать, кто из этой почтенной компании – чиновников, иностранцев, наших «учёных» – принёс России больше вреда!.. Припомним, что мы уже говорили выше, в главе «Наш Север и иностранцы», по поводу учёных трудов академика Миддендорфа.

\* \* \*

Но, и это ещё не всё...

Уж если писать скорбную историю нашего невнимания к Северу, то надо указать ещё, что в те же года «диктатуры сердца» и «развития правовых стремлений народа» приходилось на долю немногих верных сынов России, не боящихся насмешек, травли, и, подчас, прямого преследования со стороны «уважающего свободу мнений» большинства, отстаивать... Что бы вы, читатель, думали?...

*Права России на Карское море, его берега и острова!...*

Это нам теперь кажется до такой степени невероятным, что не будь перед нами печатного «Доклада М. Сидорова в Обществе содействия русской промышленности и торговле, 22 декабря 1871 года, о необходимости оградить право собственности России на Карское море» – мы сами бы усомнились в возможности такого «вопроса»!

Но «доклад» такой был сделан и не напрасно: «Исключительным правом, – говорит Сидоров, – на морские промыслы в Карском море поль-

зовались Русские подданные от основания Руси. Мысль о допущении заниматься этим промыслом иностранцев казалось всегда столь же странной, как если бы русские подданные домогались производить морской промысел в проливе Св. Георгия, между Ирландией и Великобританией. *Так это и было до 1868 года, то есть до того времени, пока одна правительственная комиссия не заявила своего мнения, напечатанного в наших и норвежских газетах, что иностранцы могут заниматься морскими промыслами в наших северных морях в расстоянии десяти вёрст от берега».*

Что к этому прибавить?

И кто может дать ответ не будь такого зоркого патриота, как покойный Сидоров, не имела ли бы Россия в Карском море повторения истории с Варангерским побережьем, «отмежёванным» тоже правительственной комиссией, и не стало бы Карское море из *mare clausum*, морем кляуз, где всякие «Немцы» отыскивают свои «права и интересы»!..

Ведь в те именно времена открыто заявлялось: «Так как ловля тюленей и дельфинов производится чаще всего на льдах, которые простираются от берега иногда на целую милю, то ещё вопрос: *может ли иметь здесь силу территориальное право России*» и «для охоты в Ледовитом море нам (иностранцам), ничего другого не остаётся, как чем скорее, тем лучше отыскать новые места для ловли, *где у нас никто не может оспаривать права, как, например, на Востоке от Шпицбергена*», то есть, опять-таки в русских территориальных водах!..

Нет, господа поклонники иностранных «открытий», «исследований» и пр., ваше, кажущееся, на первый взгляд, только наивным, преклонение перед заграничными «учёными трудами», может оказаться, на самом деле, очень опасным для целого народа, искони веков пользовавшегося *своими морями*, и только теперь, благодаря вашему неуместному потворству заграничным басням, узнавшему, что в этих морях есть какие-то *права иностранцев!*..

\* \* \*

Изложив вкратце историю северных экспедиций и открытий в этом далёком краю делавшихся до шестидесятых – семидесятых годов настоящего столетия, а также показав, чего мы можем ожидать от своей халатности и от беспрекословного признания всех верных и неверных рассказов иностранцев об их «правах», «интересах», «открытиях» и проч., посмотр-

рим теперь, что сделано в решении северного вопроса с семидесятых годов до нашего времени.

М. Сидоров, указав на то обстоятельство, что в шестидесятых годах, в самый разгар всяких «новых веяний» и «начинаний», Русские позабыли дела своих предков и даже пришли к непоколебимому убеждению, «что нет возможности плавать в устья сибирских рек по причине полярных льдов», сравниваясь, таким образом, с «варварами» времён Алексея Михайловича – говорит:

«В апреле месяце 1862 года я предлагал нашему Географическому Обществу принять от меня для премии 14000 рублей тому русскому судну, которое прежде всех придёт на реку Енисей, к которому-либо из моих графитных приисков: или близ устья реки Курейки, или на реку Нижнюю Тунгузку; а второму судну обещал или груз графита, или шанхайский фрахт. Но вице-председатель Общества отклонил моё предложение за неимением для этого русских судов; а в ответ на ходатайство о том Императорского Вольного Экономического Общества написал следующее: «Возвращая переданную мне на рассмотрение записку корреспондента Сидорова, имею честь сообщить следующие, не лишние, по содержанию этой записки, замечания:

«Открытие сухопутного сообщения Туруханского края с Печорою, через Обдорск<sup>280</sup>, было бы весьма полезно для оживления того края; оно кажется весьма удобоисполнимым и заслуживает тем более внимания и поддержки, что морское с ним сообщение принадлежит к числу *вещей невозможных*. При свидании моём с г. Сидоровым в Петербурге, я ему предсказывал неуспех попытки лейтенанта Крузенштерна. События оправдали мои предсказания. Должно сожалеть, что не осуществилось предположение некоторых лиц в Англии отправить корабль около Новой Земли в Енисей за грузом графита Сидорова. Корабль этот, по всей вероятности, точно так же не достиг бы Енисея, как и шкупа «Ермак» г. Крузенштерна. Но для науки такая попытка могла бы быть не без пользы. Такие экспедиции могут быть успешно снаряжаемы только в Англии, где в последние полвека образовались целые поколения пловцов-специалистов для ледяных морей» (Ответ этот напечатан в «Трудах Императорского В. Экономического Общества» за апрель 1863 года, стр. 176).

В июле того же 1862 года, я ездил в Лондон и там заключил контракт, чтобы летом 1863 года снарядить в устье Енисея экспедицию, начальствовать над которой выразил желание первый полярный мореплаватель того времени в Англии – Ален Юнг<sup>281</sup>. Вследствие этого отправлен был Англичанин г. Банистор для промера фарватера Енисейского залива; но, прибыв в г. Красноярск, он встретил такой негостеприимный приём от начальника Енисейской губернии П.Н. Замятина, что в тот же день бежал из города. Об этом случае много писалось в иностранных газетах, особенно норвежских. А в нашей «Северной Пчеле» 1866 г., № 202, сказано: «что Замятин официально объявил, что жалобы на него за отказ в содействии экспедиции могут быть приносимы или сэру Родерику Мурчисону<sup>282</sup>, покровителю замысловатых затей Сидорова, или английской королеве Виктории». Итак, отправка экспедиции, то есть того корабля, о котором сожалеет в своём сообщении Ф.П. Литке, очевидно, не могла состояться.

В том же 1863 году я надеялся отправить экспедицию из Финляндии или из Швеции. Для этой цели отыскал лицо, знакомое с Финляндией и Швецией, золотопромышленника г. Черносвитова<sup>283</sup>, и заключил с ним условие у маклерских дел. Г. Черносвитов ездил из Красноярска в Финляндию и Швецию; но там был ещё в свежей памяти *ласковый* приём Англичанина г. Начальником Енисейской Губернии, и потому никто не осмеливался сделать новые попытки пройти в устья сибирских рек и не согласился на моё предложение.

Летом 1863 года я сам пытался пройти из Енисея в Северный Океан, к Новой Земле. Для этой цели арендовал два только что построенных на реке Енисее парохода (это были первые пароходы на Енисее) я плывал в Енисейский залив к Бреховским островам. Но один из пароходов оказался непригодным для морского плавания, а другой, испытав в июне месяце продолжительную бурю близ селения Дудинки, идти в океан, к Новой Земле, не согласился ни за какие мои предложения. Хотя владелец парусного судна, енисейский купец Бойлинг, находившийся тогда у Бреховских островов, изъявил желание идти со мной на Новую Землю, но никто из 16 человек его команды, не бывав никогда в море, идти туда не захотел, несмотря даже на моё предложение по 100 р. с. жалования за каждый месяц. Капитан же 1-го ранга (ныне вице-адмирал) П.И. Крузенштерн<sup>284</sup>, не исполнил своего обещания выслать мне на мой счёт пригодных для того

матросов. И потому рушился задуманный мною план, и я должен был возвратиться в Красноярск. В том же 1863 году были спущены шхуны и суда, построенные доверенными моими на Оби, для плавания по Обскому и Тазовскому заливам и на реке Енисее – для плавания по р. Турухану и Нижней Тунгуске. Один из них доказал, что Тазовская губа свободна ото льда даже в самые льдистые и холодные года.

В 1864 года, по просьбе моей, архангельский губернатор Н.М. Гартинг, понимая, какую громадную выгоду получит весь северный край от открытия морского пути в устья сибирских рек, убеждал архангельских поморов принять участие в снаряжении экспедиции на реку Енисей из мест их жительства, без сомнения, за предлагаемое мною вознаграждение, и затем к перевозке моего графита на самых выгодных условиях из устьев реки Енисея в Екатерининскую гавань в Мурманском море. Но ни предложения через волостные правления гг. исправников, ни личные убеждения г. Гартинга главных поморов не могли склонить наших промышленников, плавающих к Новой Земле, ходить за графитом в устья Оби и Енисея. Один только г. Никитин из Сумы откликнулся на приглашение г. губернатора; но и этому доброму намерению не суждено было осуществиться, впрочем, по причине от него не зависящей.

В 1865 году, желая познакомиться с поморами на местах жительства, я объехал всё северное поморье, приглашая промышленников попытаться войти в устье Енисея. Хотя многие из них и изъявляли готовность на это дело, но бедные просили ссуд, а богатые гарантии правительства в том, чтобы не повторились с ними те случаи, какие постигли их в 1854 году. Они требовали обязательства, чтобы, в случае войны и потери во время неё их судов, их так же вознаградило правительство, как наградило Греков и других иностранцев, потерпевших убытки в 1853 году. По рассказам поморов, они были вынуждены печатными приказами генерала Бойля, как командира Архангельского порта, к выходу в море из своих портов для доставки хлеба в Норвегию. Но на обратном пути некоторые из них были взяты в плен военными судами неприятельской эскадры, а суда их или сожжены или уведены неприятелями, хотя и заключена была в северном крае конвенция. Владельцы судов, не смотря ни на какое ходатайство, не получили вознаграждения и даже не дано было леса на постройку судов без ценных денег. Итак, они от всякого судоходства, хотя и в собственном мо-

ре, отказывались, тем более, что суда нужно было строить для полярного плавания прочные и ценные. После истребления промышленных судов во время войны, поморы боятся заводить новые суда. И поэтому и этот мой план, от которого я особенно ожидал развития нашего торгового мореплавания, не осуществился.

В 1866 году, так же как и в 1864, я ездил в Печорский и Обский заливы и затем вверх по рекам Печоре и Оби для ознакомления с местными жителями и их способностями к мореплаванию, особенно с потомками древних мореплавателей – Новгородцев. Но, к моему удивлению, у них так упал арматорский дух предков, что невозможно было и узнать в них потомков прежних предприимчивых промышленников. Они уже около девяти лет оставили плавание к Новой Земле и вместе с ним судоходство: стеснение в отпуске леса на судостроение и разные мероприятия местного начальства, *заботящегося* об их домашнем хозяйстве, довели их до нищеты.

В 1868 году я ездил во все приморские города Норвегии с той целью, чтобы склонить к плаванию в устья сибирских рек смелых местных мореходов. Я рассказывал им о положении льдов, сколько мне было известно, и представлял выгоды торговли с тем краем. Помня приём Англичанина начальником губернии, там также боялись отправиться в Сибирь. Я успокаивал их тем, что в Енисейском крае нет уже г. Замятнина и управление губернии вверено другому лицу. Последствием этой моей поездки было плавание к Карскому морю капитана Карльсена<sup>285</sup> из Гаммерфеста.

В 1869 году я предлагал Русскому Географическому Обществу принять сделанное через меня предложение известного северного мореплавателя, шведского академика, профессора Норденшильда: послать соединённую экспедицию для исследования Карского моря на двух судах, контрактованных в Норвегии, что может стоить, по счёту г. Норденшильда, около 8000 руб. Но наше Географическое Общество, к моему прискорбию, не согласилось принять столь лестное предложение г. Норденшильда. Получив отказ, я обратился к Обществу со следующим предложением: просил употребить на это дело деньги, около 4000 руб., пожертвованные мною в Общество в 1864 году для исследования Чёрного Иртыша и хранящиеся в нём без всякого движения. При этом я обязался внести такую же сумму, если когда-либо состоится командировка на Чёрный Иртыш; но и в этом ходатайстве мне отказано...

В том же 1869 году я отправился морем на своём пароходе «Георгий» из Петербурга к Карскому морю. Мне хотелось доказать, что в Карском море между низменной землёй полуострова Ялмала (Самоедского) и громадными полярными льдами, толщиной более 20 футов, даже в самые льдистые годы открывается в августе проход, по которому свободно могут проходить суда. Около острова Вайгача встретилось нам значительное количество промышленных норвежских судов, и я узнал от них, что в Карском море совсем нет льдов. И потому пошёл в Печору для получения из Ньюкастеля 1000 тонн угля с пароходом «Софокл», который был для того мной зафрахтован. Мы нашли «Софокл» при входе в Печорский залив: на полном ходу он засел на мель на неизвестной до сих пор банке и для спасения своего бросил в море значительную часть угля. Кроме того, он лишился обоих винтов. Спасение парохода «Софокл» задержало нас до 1 сентября; а тогда начинались густые туманы, продолжавшиеся до 14 сентября, что и заставило меня отложить своё намерение до лета 1870 года.

В том же году доктор Петерман просил у Русского Географического Общества содействия немецкой полярной экспедиции. *И Общество отправило ему 33 руб.*, которые были пожертвованы его членами.

В 1870 году я приглашён был на эскадру Его Императорского Высочества Великого Князя Алексея Александровича, которая отправлялась в Северный океан и на Новую Землю, и потому не мог осуществить своё намерение, к которому стремился в течение многих лет.

В 1871 году Русское Географическое Общество предполагало отправить летом полярную экспедицию, издержки которой, по расчётам членов доходили до 300000 руб. Ему обещали своё содействие и Морское Министерство и Общество Содействия Русской Промышленности и Торговле, и для соображений по этому делу составлены были особые комиссии. Со своей стороны я предлагал в распоряжение Морского Министерства свой пароход, находящийся в Печоре, а г. Паклевский обещал выслать на встречу ему пароход из Оби. Кроме того, кемский купец Дуракин предлагал Обществу своё новое судно отличного качества вместе с матросами и припасами за 5000 рублей на всё лето. Но, к сожалению, экспедиция не состоялась.

В начале 1871 года Норвежцы, видя, что мы не можем снарядить популярную экспедицию для научных исследований, сделали мне очень практичное предложение: они готовы были послать судно в устье Енисея для вывоза оттуда графита в С.-Петербург для казённых заводов, а между тем, мимоходом, сделать и желаемые исследования; через что открылся бы и морской путь в Сибирь без всяких издержек и мог получиться русский графит для сталелитейного дела. Но и это предположение встретило препятствие. Обуховский сталелитейный завод, к которому я обращался с предложением брать от меня графит, и послать на Енисей, на место графитных моих ломов на мой счёт своего браковщика, чтобы вместо годного графита не привезти негодного, на этот раз не нашёл возможным исполнить мою просьбу, хотя этот завод покровительствует более всех русской промышленности. Известные мне русские капиталисты, к которым я обращался за содействием мне в этом деле, отказались от участия в нём, и я должен был, к крайнему своему прискорбию, отказаться от такого выгодного для своего отечества предложения Норвежцев. Но более всех можно было ожидать содействия этому делу и вообще развитию мореплавания и звериных промыслов от Архангельского общества. Но в «Архангельских Губернских Ведомостях» в 1871 году помещён был целый ряд статей (№ 4, 5, 8, 9), без сомнения, не без дозволения начальства, в которых порицались все мои стремления к развитию промышленности в северном крае. Там, между прочим, доказывали даже, что нет на севере полезных минералов, говорили о бесполезности боя китов и других морских зверей и даже самого мореплавания для русских. Повторилось почти то же, что писали прежде в журнале «Министерства Государственных Имуществ» и других, — хотя во время путешествия Его императорского Высочества Великого Князя Алексея Александровича академик г. Миддендорф удивлялся громадному количеству китов.

Во время этих мытарств Сидорова Немцы успели отправить в наши воды так называемую *германскую экспедицию*, которая состояла из парохода «Германия», принадлежащего Розенталю, под командой известного Якова Мельсона. На пароходе было два штурмана, 15 матросов, переводчик с русского и самоедского языков, племянник владельца парохода Штиле, естествоиспытатель Хейглингс и норвежский учёный Аагорд. Пароход был снабжён всем необходимым на пятнадцать месяцев.

Экспедиция эта успеха не имела.

В это время Петерман в своих «Географических Известиях» печатает такую заметку:

«В то время, когда немецкая экспедиция отправилась для разрешения географической проблемы и для служения науке, один русский купец (Сидоров) *открывает то*, к чему мореходные государства стремились триста лет – *торговый путь через Ледовитое море*».

Но... хотя Сидоров и *открывал* этот путь, да не успел открыть, «по независящим от него причинам», а в ноябре 1875 года в Петербурге неожиданно появляется профессор Норденшильд с двумя докторами Унсальского университета – Лунстремом и Стуксбергом<sup>286</sup>. Они объявляют, что успели пробраться из города Тромсё через Югорский Шар и Карское море в Енисей на парусном судне «Провен».

Через два дня после Норденшильда прибыл в Петербург Англичанин Виггинс<sup>287</sup>, совершавший свой путь из города Донди, мимо Вайгача.

Таким образом, иностранцы, так сказать, забили последний гвоздь в постройке, и могут, не без основания, говорить, что *они первые* прошли из Европы в Сибирь морским путём.

Не отнимая у них чести открытия этого позабытого нами пути, мы всё-таки должны верно оценивать как труды иностранцев, так и своих мореходов в этом великом деле, дабы всегда иметь возможность, в вопросах разных «прав» и «интересов» стоять на почве справедливости и воздавать каждому по его заслугам и отнюдь не допускать ни преувеличения чужих заслуг, ни унижения своих – на что мы были всегда великие охотники.

*Saepere nihil inimicus homini, quam sibi ipse!*<sup>288</sup> – и мы, в нашей истории, к сожалению, часто находим подтверждение этого выражения Цицерона...

История дальнейших открытий и путешествий на Север – свежа в памяти у всех, а потому на этом мы и закончим эту главу.

## Заключение

*Всякий потентант, который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет.*

Эти слова великого основателя нашего флота остаются справедливыми и поднесь, и всякий государственный человек, при рассуждении о могуществе России, должен их помнить.

К этим словам, по обстоятельствам времени, надо ещё прибавить, что флот должен созидаться самим данным государством, из своих материалов, своими рабочими – о возможности противного не приходилось даже и думать при Петре, так как тогдашний *деревянный* флот, само собой, строился у нас же – и должен обладать такими портами, из которых ему *всегда* есть свободный выход.

На последнее обстоятельство, впрочем, и Пётр всегда обращал преимущественное внимание и, если он довольствовался Петербургом и Кронштадтом, то только потому, что в его время, при деревянных флотах, при слабой артиллерии, Балтийское море, поколику оно не заперто льдами, могло считаться *свободным морем*.

Обстоятельства времени изменили этот порядок, и мы теперь в зависимости от иностранцев, как в отношении постройки и вооружения судов, так и относительно свободных проходов из наших главных морей – Балтийского и Чёрного.

Это-то и должно быть изменено, и Россия снова должна начать строить свои суда исключительно сама и снова должна приобрести такой порт, который давал бы её флоту всегда свободный выход в море.

Благосклонному читателю известно уже, где мы полагаем возможным оборудовать такой порт, известны те доказательства, из которых вытекает и его незамерзаемость, и его неуязвимость со стороны неприятельской, и известны те экономические выгоды, которые получит Россия от оживления этой нашей заброшенной, но очень богатой окраины, где предполагается будущий морской порт.

В продолжение моих статей о нашем Севере, я старался избегать делать личные выводы, предпочитая, где нужно, приводить свидетельства более меня авторитетных деятелей.

Оставаясь верным до конца этому способу изложения, я позволю себе, в заключение, привести здесь мнение наших друзей и союзников, Французов, которое, со свойственной этой нации живостью и ясностью, даёт положительный ответ в пользу *неотложной* необходимости устройства морской твердыни на Севере.

«В № 235 этого года французского журнала «La Marine Francaise» читаем следующее:

«Русское Морское Министерство занялось разработкой проекта устройства большого военного порта в Ледовитом Океане. На первый взгляд это намерение может показаться странным – и, однако, только оттуда русский флот может свободно действовать *во все времена года*, так как Балтийское море недоступно для плавания зимой, а Чёрное – замкнуто проливами, которые нельзя пройти без разрешения. По поводу этого проекта г. Шарль Рабо<sup>289</sup>, исследователь арктических стран, дал нашему сотруднику весьма интересные справки:

«От устья Белого моря до Норвежской границы, берег русской Лапландии или, что то же, Кольского полуострова, всегда свободен ото льдов. Зимой и летом он открыт для плавания. *Это единственная часть всего огромного побережья Русской Империи с таким важным преимуществом.* Как известно – все порты Балтийского моря в течении нескольких зимних месяцев блокированы льдом; порты Чёрного моря, помимо зависимости от Босфора, также часто бывают закрыты льдом. Между тем, от свободного ото льдов берега русской Лапландии суда всегда могут направляться в любой пункт земного шара, не стесняемые в то же время никакими ограничениями по договорам и трактатам. Для них – всюду открытые морские пути. Но это ещё не всё. Этот малоизвестный берег представляет ещё другие выгоды. Он всюду изрезан глубокими бухтами, совершенно защищёнными от бурь и внезапного нападения врагов. В этих бухтах могут свободно маневрировать целые флоты. При входе в Кольский залив находится та именно бухта, которую описывает и корреспондент «Matin», и которую русское Морское Министерство должно скоро исследовать. В нескольких километрах оттуда расположена вторая бухта, не менее удобная, – как в военном, так и в морском отношении, – под названием *Порт Владимир*».

«В 1885 году Великий Князь Владимир Александрович, во время своего путешествия по Лапландии признал стратегическое значение этой бухты и предлагал устроить там военный порт. Впрочем, всё побережье русской Лапландии представляет русскому флоту широкий простор для устройства морского арсенала. Рассмотрим выгоды этого предприятия. Предположим, что начнётся война весной, когда русские порты Балтийского моря блокированы льдом: очевидно, что русский флот будет бездействовать. Свободный, напротив, в Ледовитом Океане русский флот может *всего после четырёх дней плавания выйти в Северное море для соединения с нашей эскадрой*».

«Не должен же, однако, этот флот, при небольшом числе судов, опасаться встречи с неприятелем в превосходных силах? Нет, ему нечего бояться неравного боя и никакой нечаянности, так как, направившись на юг, он будет следовать по нейтральным водам норвежского архипелага и выйдет из него, где заблагорассудится».

«Создание русского морского арсенала на берегу Ледовитого Океана сразу устанавливает первенство России на всём севере Европы, где её военный флаг теперь, напротив, редко показывается. Но всем этим не исчерпываются ещё выгоды такого мероприятия: дело в том, что берег русской Лапландии (Мурман) – место ловли трески».

«До настоящего времени этот промысел не приобрёл ещё того экономического значения, какое он мог бы иметь. При надлежащем поощрении он может быстро развиваться. Каждую весну, вдоль этого берега, появляются густые массы трески, но, по недостатку рук, улов её пока весьма незначителен. В течение нескольких лет правительство легко может создать на Мурмане крупный центр рыболовства, *почти равный по значению ньюфаундлендскому*. Это создаст значительный источник дохода Империи, и в суровой школе рыболовного промысла образовалось бы сословие закалённых моряков, из которых бы набирались драгоценные рекруты для экипажей военного флота. С другой стороны, за морским побережьем, стелются равнины, покрытые сосновыми и еловыми лесами, которые снабжали бы превосходным топливом и огромным количеством смолы. Наконец, отдалённый берег Ледовитого Океана можно соединить железной дорогой с центром России. Рельсовый путь уже проложен до Улеборга в Северной Финляндии. Оттуда легко продолжить его до Ледовитого Океана.

Вся страна представляет собой сплошную равнину и, следовательно, не потребуются никаких искусственных сооружений, а эта железная дорога дала бы жизнь огромному пространству невозделанных земель».

«С проведением железной дороги и созданием морского арсенала на берегу Ледовитого Океана, Россия прорубит себе, как выразился Пётр Великий при основании Петербурга, *новое окно* в Европу, – и притом, более широкое».

Этим мы и закончили бы ряд наших писем, пожелав ещё раз, чтобы великое дело, начатое ровно двести лет назад Великим Царём, было приведено к вожделенному концу, если бы не появление в печати замечательной беседы генерала Баранова, который настолько ясно и подробно освещает наши морские нужды, что я не мог удержаться, чтобы не воспроизвести её здесь полностью.

Вот как передаёт почтенный корреспондент «Нового Времени» г. М.С., эту беседу с одним из виднейших боевых моряков нашего времени:

«С особенным интересом я ожидал прибытия в Нижний, где рассчитывал побеседовать на тему гибели «Русалки» с генералом Н.М. Барановым<sup>290</sup>, бывшим моим командиром, мнениями которого я всегда особенно интересовался и дорожил. От времени до времени мне приходилось и устно, и письменно, подробно беседовать по разным вопросам с моим бывшим командиром, и я был уверен, что и на этот раз почтенный генерал, несмотря на свои сложные занятия, особенно в виду предстоящей в Нижнем Всероссийской выставки не откажет мне в беседе и о нынешней злобе дня. Я не ошибся. Николай Михайлович, несмотря на сильное утомление и видимое нездоровье, подарил мне целый вечер, почти без перерыва излагал мне свои взгляды на гибель «Русалки», и по свойству своего своеобразного аналитического ума тут же подробно высказал мне своё мнение о катастрофе, причину которой мой почтенный собеседник ищет гораздо глубже, чем высказываемые до сих пор в печати предположения. Генерал говорил с увлечением в присутствии меня и ещё трёх слушателей. Это – не беседа, а настоящая лекция, была полна интереса и поучительна настолько, что я тут же испросил разрешения Н.М. насколько возможно подробно воспроизвести её в печати.

На мою настоятельную просьбу сделать тему беседы достоянием печати Н.М. сначала не соглашался, но затем дал мне разрешение, которым я и пользуюсь.

Вот что приблизительно говорил герой «Весты» по поводу гибели «Русалки»:

«Вид свежей могилы на берегу – дело не только обыденное, но и естественное, круги над погибшим на воде – явление, почти всегда действующее на нервы очевидца. Общая гибель на воде целой группы людей, до момента гибели здоровых, полных сил, сплочённых в одну органическую единицу, повинующуюся одной разумной воле – всегда производит потрясающее впечатление и вызывает вопрос, отчего произошла эта гибель? Была ли она неизбежна?»

Масса людей принимается ретиво добираться до причин, вызвавших катастрофу. При этом меньшинство, то есть специалисты, большей частью вдаются в подробности и, увлекаясь каким-нибудь мелким, часто побочным обстоятельством, предшествовавшим гибели судна, а не вызвавшим её, любовно разрабатывают ту или другую мелочь и выдают её за коренную причину несчастья. Читающее общество подхватывает мнение, высказанное более или менее авторитетным лицом, и некоторое время повторяет рассуждение о причинах несчастья. Служатся панихиды по усопшим, делаются подписки в пользу вдов и сирот, масса разговоров, суждений и пересказов плодят дополнительные измышления. Расплывается всё в легендарную сказку, постепенно забываемую, а... погибшее судно остаётся на дне морском; лежащие в нём и около него тела упорно молчат. Имя судна вычёркивается из судовых списков и, в виде эпитафии, одно из побочных технических обстоятельств, предшествовавших гибели, возводится официальными авторитетами в преобладающую причину, доказывающую при этом, как дважды два четыре, что если и есть виноватые в катастрофе, то эти виноватые именно те, которые утонули.

Погибла «Русалка». Через несколько дней, если не определят место гибели, то выяснят официальную её причину, и приблизительно отыщется отсутствующий виновный. Настоящая ближайшая причина гибели остаётся погребённой на дне угрюмого Финского залива. Да и не заслуживает особого интереса ознакомление с ближайшей, так сказать, финальной причиной гибели судна. Залило ли его и мерно ли оно погрузилось в волнах,

поставило ли его поперёк волнения и опрокинуло, или, не справившись с ветром, волнением и течением, «Русалка», со своим уютнообразным не по крепости, а по форме дном, не могла избежать подводного камня и, пробившись о него, ушла на дно. Чем скорее затонула «Русалка», тем лучше.

Короткая агония самая лёгкая. При всём драматизме конца бравого экипажа «Русалки», при всём горе Русских людей по злосчастной участи их близких, событие это имело бы весьма малое значение. Из 110-миллионного населения одновременно скончалось двести человек и погибло судно, представляющее отрицательную величину и по своей стоимости, и по своему боевому значению.

Но не с этой точки следует смотреть на недавнюю катастрофу; из неё и по случаю её можно найти несколько простых, но не бесполезных выводов. Выводы не новы, правда, но из-за своей неновизны они и приобретают значение.

Военный флот есть часть армии, помещённой на воде, действия его и распоряжение им, для большей пользы государства, должны быть согласованы с действиями главных сил, то есть сухопутными. Флот сильный должен непосредственно облегчать исполнение задач сухопутной армии, служа частям её подвижным мостом к жизненным центрам неприятеля, или, по меньшей мере, угрожая этим центрам, ослаблять силы неприятеля, заставляя его заботиться об отражении ударов плавающей части армии. Флот сравнительно слабый содействует деятельности сухопутной армии, хотя и без видимой связи с ней; содействие этого флота должно быть в массе единичных нападений на торговые суда, и при случае и на отдельные суда военного неприятельского флота и слабо защищённые побережья и колонии. К этой последней войне, каперской, то есть партизанской, всего более мы способны по самому положению России, по малой развитости нашей собственной морской торговли, по сравнительно громадно развитой морской торговле тех государств, которые могут быть, да, вероятно, и будут нашими врагами. Вопрос лишь во времени.

Но для того, чтобы сильный ли, слабый ли флот наш был на славу нам и на страх врагам, нужно, прежде всего, чтобы этот флот состоял из судов быстро и безопаснодвигающихся, и чтобы суда эти были на пла-

ву, а не запертыми во внутренних бассейнах, как наша – впрочем, со времени единства Германии не наша, а немецкая – Балтика.

Финский залив, пока он будет оставаться колыбелью нашего флота, обрекает его на бездеятельность – говорю о флоте линейном.

Если бы мы не останавливаясь ни перед какими затратами построили вдвое сильнейший флот нынешнего, и он бы находился на Балтике, все выходы из которой в руках Германии, то флот этот был бы не многим полезнее, чем помещённый на Ладожском озере, и напоминал бы кавалерию, сосредоточенную в осаждённой крепости.

Многие полагают, что наш флот на Финском заливе предназначается сражаться с неприятельским флотом, который войдёт в Балтику; желал бы знать – с каким флотом? Датским – мы никогда с Данией воевать не будем; мы, слава Богу, Русские, а не Англичане. Шведским? – надо думать, что если бы в Швеции явился новый Карл XII, то и тогда Швеция без сильных союзников даже не помыслила бы о войне с Россией. Итак, остаются флоты Германии и Англии. Флоты эти не только в соединённом виде, но и взятые в отдельности, особенно второй, настолько будут сильнее нашего, что роль нашего линейного балтийского флота по необходимости станет оборонительной, то есть именно той, для которой флот вообще не создан, и при выполнении которой линейный флот есть излишняя роскошь.

Когда-то кабинетные тактики говорили о флоте, что назначение его, между прочим, состоит в том, чтобы не допустить неприятельский флот увидеть отечественный берег.

Громко, но не верно.

Много можно цитировать примеров тому, что берега и порты бывали атакованы неприятельскими флотами, несмотря на недалёкое от них присутствие их обороняющих эскадр. И было бы непростительной ошибкой оборону серьёзных жизненных пунктов основывать не на местных укреплениях, а на защите эскадры, которая может, во-первых, не быть вовремя близ угрожаемого пункта, а во-вторых, может быть разбита ранее в море неприятельской эскадрой, что, конечно, и могло бы случиться с нашим балтийским флотом, если бы при входе сильного коалиционного флота в Финский залив наши суда, предприняв прикрытие собою Кронштадта, Либавы и т.п., немного стоящих обороны местностей, встретили бы непри-

ятеля в открытом море. Но всё это теория, на практике же, я убеждён, что в случае войны с нами, ни немецкий, ни английский флоты, ни оба вместе не впадут в ошибку войти в Финский залив. При достаточном укреплении некоторых пунктов сказанного залива и при должном развитии минной обороны, оперирование большого отряда, составленного преимущественно из дорогостоящих, глубоко сидящих, тяжёлых эскадренных броненосцев, было бы почти безумием.

При тяжёлых условиях плавания в Финском заливе, при его шхерах, туманах и при лихости, присущей нашим морякам-минёрам, участь неприятельской эскадры, вошедшей в Финский залив, была бы незавидной. Затем, где и в чём выгода, возможность достижения которой в Финском заливе может вызвать у наших врагов риск очертя голову затесаться в приморскую трущобу, именуемую Финским заливом? Уничтожение Кронштадта? – при теперешних средствах защиты это более чем проблематично, да если и исполнимо, то вызовет такие жертвы со стороны атакующего, что при нормальном состоянии головы, руководящей его действиями, попытка эта не будет и предпринята. Затем, допуская даже невозможное, – Кронштадт разрушен и от неприятельского флота уцелело большее или меньшее число судов, сколько-нибудь годных к бою – в Петербург им идти нельзя, если к этому времени Петербург не будет взят с сухого пути. Если же это случилось бы, то значение Кронштадта теряется, следовательно, и нет надобности брать или разрушать его с моря.

Что же остаётся? Бомбардировка тех или других малозначащих пунктов побережий, при сознании несравненно большей затраты на само бомбардирование, чем сумма вреда от бомбардировки, и при неизбежном риске потерять если не все суда, то часть их от взрывов нашими минами.

Нет, надо думать, что Финский залив не увидит неприятельских армид и для мнимого их появления не представляется надобности держать местный броненосный флот.

Многое из сказанного о ненужности содержания броненосцев в Финском заливе могло бы быть применено и относительно Чёрного моря, но некоторые особые условия, сложившиеся в этом море из-за незаконченности прошлой войны с Турцией, и условия Босфора, быть может, представят случай исключительного полезного употребления в Чёрном море тяжёлых линейных судов, а потому, раз они там есть, на них можно смот-

реть как на силу, хотя и запертую в стеснённом районе действия, но всё-таки предназначенную к известной специальной роли в связи с действиями наших сухопутных сил на юге.

Флот, разделённый на две части, из которых одна вполне, по моему мнению, ненужная, заключена в Финском заливе, а другая – условно полезная, находится в Чёрном море, то есть в двух бассейнах, выходы из которых не в наших руках, может быть сравним с двумя корпусами войск, части которых размещены в казармах с дверьми, ключи от которых находятся в руках будущих врагов.

Чем скорее Россия выйдет из этого ненормального положения, тем будет лучше, а выход и прост, и лёгок. Мы имеем часть побережий Тихого Океана на дальнем Востоке, начавшим к нам приближаться со дня Высочайшего повеления о постройке Сибирской железной дороги, и Мурманский берег на близком нашем Севере.

12 лет тому назад мне удалось обойти весь Мурман и посетить все его бухты. Некоторые из них могут считаться лучшими в мире, превосходящими в морском и стратегическом отношении бухты Севастополя и Специи<sup>291</sup>.

Взяв за опорные пункты для нашего флота побережья Тихого океана и незамерзающего Мурмана, мы будем иметь силу, могущую всякий момент быть направленной на горе тем, кто вздумает нас вызвать на борьбу и, встав твёрдой ногой на берегах открытых настоящих морей, мы сразу уйдём от рутины содержания какого-то оборонительного флота – морской кавалерии на безногих лошадях, и тихо ползущие и легко тонущие черепахи, в роде «Русалки», станут анахронизмами.

По моему мнению, причина гибели «Русалки» кроется, главным образом, в одной ошибке: в 1867 году – году её постройки. Я вам должен сказать, что меня обвиняют в слепой и упрямой ненависти к броненосцам вообще, и к оборонительным в особенности. Поэтому нашу беседу, раз вы её назначаете в печать, окончу беглым очерком общей истории броненосных судов, правдивым настолько, насколько мне не изменяет память, и насколько ей пришлось поработать под впечатлением вызвавшего её действительность события. Инициатор прототипа современных железных колоссов был не специалист морского дела – Наполеон Третий. Рука у него была, надо сознаться, не лёгкая. Неспособность несчастного племянника по спе-

циальности своего великого дяди-полководца привела Францию к Седану и его последствиям<sup>292</sup>; а Европу к разорению от милитаризма и изуродованию типов судов и низведению боевого значения флота до минимума.

Стоит припомнить историю всех броненосных флотов со дня рождения первых наполеоновских броненосцев до свежей гибели «Русалки», чтобы на основании почти сорокалетней практики достойно оценить целесообразность саморазорений от мании игры в *guasi*<sup>293</sup> несокрушимые броненосцы.

Я не буду говорить вам об Америке, главным образом потому, что судьба меня хотя и сталкивала лично с такими участниками борьбы Севера с Югом, как адмирал Форагут<sup>294</sup>, но я всё-таки слишком мало знаком с подробностями некоторых дел американских военных судов, чтобы решиться на какие-нибудь выводы.

Условия действий исключительные, отдалённость театра действий от нас и масса уток, наполняющих жизнь Америки, затрудняет возможность иметь верные материалы для суждения о фактах.

Обратимся к Европе.

Война Наполеона и Виктора-Эммануила с Австрией дала истории Сольферино и Мадженту – сухопутные победы, имена которых переданы судам французского флота: вот всё, что мы знаем о роли флотов в эту довольно серьёзную войну.

Война Давида – Дании, с двумя Голиафами – Пруссией и Австрией – несмотря на поражающее неравенство сил противников, приведшая к заранее со стороны Немцев обеспеченной победе, покрыла неувыдаемой славой датских солдат, геройски защищавших каждую пядь своей отчизны.

Но, что делали флоты противников?

Затем началась война Пруссии и Италии с Австрией.

Прусский, уже народившийся броненосный флот, бездействовал в то время, как сухопутные войска Пруссии в несколько недель разгромив Австрийцев, взяли бы Вену, если бы Австрия не подчинилась всем требованиям победителя. Правда, в эту же войну близкое соседство двух флотов в узком Адриатическом море привело при острове Лисса к столкновению эскадр: австрийской Тегетгофа<sup>295</sup>, состоявшей из старых деревянных судов, с итальянской эскадрой Персано<sup>296</sup>, в составе которой были новомод-

ные броненосные суда и одно из них «Afondatore», в то время считавшееся самым сильным и самым дорогим в свете броненосцем.

Сражение интересно тем, что в нём сошлись, с одной стороны, деревянные суда старого типа с мелкой, но многочисленной артиллерией, не успевшие ещё, за негодностью, быть сломанными, а с другой – представители новой эры кораблестроения и казноразорения – броненосцы, только что построенные, представлявшие в то время, по понятиям специалистов, последнее слово науки во всех её отраслях. Эскадрами, как австрийской, так и итальянской, командовали не Нельсоны и не Синявины, а самые заурядные, без прошлого, адмиралы. Результат боя – разгром, почти уничтожение итальянской эскадры с потоплением первоклассного «Afondatore» случайным ударом гнилого австрийского корабля.

Красноречивый пример Лиссы не отрезвил влиятельных поборников разорения народа заведением броненосцев. Все нации, даже и Австрия, поставившая в Вене за позор броненосцев памятник Тегетгофу, наперерыв продолжали конкурировать в постройке и умножении блиндированных батарей-ящичков в ущерб существованию настоящих морских судов.

Возникла франко-прусская война; длилась она сравнительно недолго, но и не мало, агломерат всех Немцев успел дойти до Парижа, взять его, оторвать две провинции, взять контрибуцию в 5000000000, пленить две армии, взять в плен императора французов, произвести собственного короля в императоры, сделать из Бранденбургской скромной Пруссии берлинское диктаторство над Европой; на всё это хватило времени, а сильному современному французскому флоту так и не удалось развести пары, чтобы смыть всё с побережий Пруссии и чтобы уничтожить её уже в то время хорошо развитую морскую торговлю.

Если бы не отважное участие лихих французских моряков, геройски умиравших в армии Шанзи и на батареях Парижа, то можно было подумать, что флот Франции был заодно с Немцами.

Во всё время роковой борьбы с Немцами флот Франции, как флот, бездействовал, – тот самый флот, история которого полна именами доблестных его представителей; затем, это тот самый флот, который во времена Наполеона Первого хотя и подвергся двум поражениям от Англичан при Абукире и Трафальгаре, но успел доставить государству несколько бле-

стящих единичных дел и до гибели своей исполнить свою главную роль – послужил для Наполеона мостом к победам под Пирамидами.

Затем, если я обращаюсь к последнему периоду отечественного броненосного судостроения, то невольно должен припомнить вам некоторые страницы истории русского флота, на которых неизгладимо запечатлелся боевой след его существования.

Во времена талантливой Екатерины только что народившийся на Чёрном море флот шаг за шагом действует в связи с южными войсками, то тут, то в другом месте, содействует успехам оперирующих близ моря их отрядов. Правда испытываются и неудачи, но, в общем, флот действует активно и с пользой, да и сами неудачи, как гибель дубель-шлюпки № 2 в бою с целой флотилией Турок, обращаются в подвиги, составляющие предмет гордости потомства.

Того же времени балтийский флот, доживший до Екатерины в страшно запущенном виде, состоявший из столь ветхих, тёкших кораблей, что приходилось их обивать войлоком и обшивать досками, – плывёт из Кронштадта в Архипелаг, угрожая югу Турции, оттягивает ли часть её от Бессарабии, Крыма и Дуная и бьёт Турок на голову в Чесме. Менее блестящую, но тоже почтенную роль играет русский флот и в войну за независимость Греции при императоре Николае. Часть балтийского флота содействует повторению Чесмы в Наварине, а черноморский флот, помогая сухопутной армии, содействует ей при овладении турецкими крепостями.

Затем, во вторую николаевскую войну балтийский флот не мог выйти из Балтики потому, что он был заперт в ней соединёнными флотами Англии и Франции, и черноморский флот был вынужден от соединённых эскадр Англии, Франции и Турции укрыться в Севастополе и прикрывать его телами своего личного состава. Но до этой, хотя и геройской, но пассивной роли, черноморский флот в эту злосчастную войну успел исполнить две задачи: 1) до входа союзной армады неприятеля в Чёрное море наши корабли сняли с кавказской береговой линии все гарнизоны, слишком слабые для борьбы с наступавшим врагом; и 2) в Синопе уничтожил сильную турецкую эскадру и все береговые укрепления.

Флот Рикорда<sup>297</sup> не действовал потому, что сильнейший враг запер его в Кронштадте. Флот же Нахимова<sup>298</sup> успел сослужить государству свою службу и вместе с развалинами своего гнезда, Севастополя, перешёл

на страницы истории, закончив собою последнее сказание о неброненосном флоте.

Началось тяжёлое для русского национального самолюбия время. Россия, признав себя побеждённой, обязалась, в видах безопасности Турции, не иметь на Чёрном море серьёзных военных судов. С 1856 года Чёрное море стало тоскливым: там, где в портах и на эллингах кипела жизнь настоящих моряков – воспитанников Лазарева, учеников Корнилова, Нахимова – появилось несколько плохеньких военных, но не боевых судов, стыдливо носивших Андреевский флаг, и десятка три по тому времени недурных частных пароходов, созданных выдающеюся из ряда, неутомимой энергией Н.А. Новосельского<sup>299</sup>, при могучей поддержке генерал-адмирала Великого Князя Константина Николаевича<sup>300</sup> и наместника Кавказа князя А.И. Барятинского<sup>301</sup>.

Турки гордо бороздили воды того моря, в шуме волн которого русскому уху слышались целые былины о легендарных подвигах русских людей со времени ладей Святослава, ходивших до Царь-Града.

Так или иначе, вся деятельность морского ведомства сосредоточилась на Балтике и по неправильно понятой задаче флота и, отчасти, из-за недостатка обедневшего из-за несчастной войны казначейства, деятельность его выразилась сперва в постройке тихоходных винтовых кораблей, а затем в массовом изготовлении сомнительных броненосцев оборонительного флота. Явились «Первенец», «Русалка» и т.п. суда.

В долгий период времени явление на водах таких действительно морских судов, как фрегат «Генерал-Адмирал», «Светлана», составляли редкое, отрадное исключение.

Прискорбная ошибка в определении типа военных судов – заведение броненосцев оборонительного флота – совпала с более грустными и дорогостоящими ошибками внешней политики: погром Дании, потом погромы Австрии и Франции, результатом чего явилось единство Германии, и её заносчивое поползновение на преобладание в Европе.

Микроскопическим вознаграждением за беспочвенность политики Россия приобрела лишь одну мелкую выгоду – уничтожение Парижского договора относительно неимения права заведения военных судов на Чёрном море.

Вознаграждение это оказалось не на пользу нашу. Ошибка в Балтике отразилась и при возрождении флота на юге.

В течение шести–семи лет, протекших от уничтожения унижительно-го для России трактата, на Чёрном море завелось всего два военных судна, да и те, опять-таки, суда оборонительные, да ещё, вдобавок, круглые батареи.

Война 1877 года, таким образом, застала нас с довольно значительным броненосным флотом в Финском заливе и двумя броненосцами на Чёрном море.

В эту войну суда Балтийского флота не вышли из Финского залива, как это бывало при наших дедах и отцах, для разгрома турецкого флота и отвлечения турецких сил от сосредоточения против нас на Дунае, в Малой Азии и на Кавказе.

Броненосцы черноморские, всё время кампании оставаясь в Одессе, тоже не участвовали в войне. Итак, со времён Екатерины Второй до конца царствования покойного Государя, война 1877–78 годов была первой войной России, в которой военный флот оставался праздным свидетелем событий.

Несколько опытных, прекрасных адмиралов и капитанов с молодыми офицерами и бравыми матросами лишены были возможности, согласно их искреннему желанию, принять участие в войне. Всё участие флота выразилось в полезной службе моряков под главенством Великого Князя Алексея Александровича на Дунае на мелких, неброненосных судах, и в вооружении нескольких коммерческих пароходов на Чёрном море: «Константин», «Владимир», «Аргонавт», «Веста», «Россия» – эти экспромтно-приготовленные бойцы, оставлявшие желать весьма многого, кем-то удачно прозванные макаронными ящиками, действовали не без пользы и даже не без славы.

В общем, во всё время Русско-турецкой войны, ни одно броненосное судно не заявило о своём существовании в то время, как группа офицеров и матросов, имевших случай уйти с судов линейного флота на лодки Дуная, или на плохие, не военные пароходы Чёрного моря – блестяще доказали, что русский моряк не выродился, и имена некоторых из них – Сиетов, Макаров<sup>302</sup>, Шестаков<sup>303</sup>, Дубасов<sup>304</sup>, Скрыдлов<sup>305</sup>, Перелешин<sup>306</sup> – по-

лучили, несмотря на отсутствие флота, право быть вписанными на страницах истории.

Противники наши обладали сильным флотом, построенным, вооружённым и руководимым Англичанами. Главным начальником турецкого флота был один из выдающихся английских моряков Гобарт<sup>307</sup>. Во всё время кампании турецкий флот не сделал ровно ничего, о чём можно было бы говорить. Турки потеряли несколько броненосцев на Дунае, не помешали переправе через Дунай, блокировали черноморские порты, кавказские в особенности, но блокада была настолько недействительной, что она не помешала генералу Шелковникову со своим отрядом, артиллерией и всеми тяжестями переместиться морем из Гагр в Новороссийск, не помешала эвакуации раненых дунайской армии морем из Одессы в Севастополь.

Турецкий броненосный флот был Турции настолько же полезен, как если бы его вовсе не было. Впрочем, это не вполне верно. Если бы у Турок не было в прошлую кампанию броненосцев, то Турция была бы менее разорена, и история её была бы беднее неудачами на море.

Итак, почти за сорок лет существования в Европе броненосных флотов было пять войн. В трёх войнах флоты бездействовали, в течение одной было одно сражение между эскадрами, окончившееся полным поражением старыми, дореформенными судами броненосцев, и в течение последней войны флоты тоже бездействовали, и было одиночное сражение между линейным броненосцем и очень плохим, и очень старым коммерческим судном, окончившееся не в пользу броненосца.

Если к этому историческому, краткому, но, я полагаю, верному, очерку прибавить скорбный список броненосных судов, ушедших, вместе с их экипажами, на дно морское – «Каптенъ», «Виктория», «Фридрих», «Русалка» и другие – и дополнить этот список поименованием турецких броненосцев, погибших или пострадавших от лёгкой русской сухопутной артиллерии и от взрывов тогда бывших в действии миноносок, то невольно возникает вопрос: не пора ли серьёзно подумать – следует ли продолжать затраты государственных денег на созидание таких плавающих и благополучно тонущих крепостей, каждая из которых стоит миллионы, а все вместе, в момент войны, для которой они и создаются, оказываются неспособными удовлетворить своему государственному назначению?

По тому, что мы видим сейчас, нельзя полагать, чтобы грядущий век совершил желанное чудо. Чтобы люди в политических массах перестали делать то, что они делают в одиночку, то есть, чтобы сильный не обижал слабого. Поэтому до будущих идеальных времён задача каждого правительства – быть сильным, при условии достижения этой силы путём наименьших жертв и наибольшей целесообразности средств, употребляемых для достижения этой силы. Развитие морской силы не состоит в хранении мёртвождённых «Русалок», и даже не в постройке первоклассных броненосцев – иногда благополучно и далеко плавающих.

Первоклассный броненосец, в особенности русский, имеет неустрашимый порок. При составлении его проекта входят все последние теоретические выводы науки, на них рассчитаны все данные в дюймах и линиях: толщина брони, размер орудия, достаточного потопить противника и т.д. Всё подведено под цифры, всё соображено и, справляясь по разным книжкам, новое чудовище является как бы современным совершенством. Но, увы, всё это теория, на практике выходит иначе: не успел начатый броненосец спуститься на воду, как на заводах Англии и даже Германии заложены другие броненосцы, у которых боевые плиты толще, и для них готовятся на заводах Круппа и Вульвича орудия, легко пробивающие броню размера нашего новорождённого многомиллионного детища, которому, таким образом, и не суждено достигнуть зрелого возраста.

К счастью, в этой конкурсной, в запуски, игре на разорение сооружением морских чудовищ предусмотрено всё, относящееся до заводов и материи, но игнорируется самое важное, обуславливающее успех – это то неизмеряемое и невзвешиваемое, что первого русского моряка, учителя и воина Петра в устье Невы ввело на палубы судов, им взятых у Шведов, Астреля и Гедана, то, что дало тому же Петру победу под Гангутом, и отблеск чего не раз красной линией проходил, если не по истории русских судов, то через историю русских людей на море.

Дайте почву этому чему-то, дайте судно, с которым, по словам нашего бессмертного поэта, «было бы близко всё, что далеко», дайте простор мысли, и духу, и инициативе русского моряка, а не купорьте его над или под палубой водяного уroda, и верьте, что ни слава флота, ни польза России не потеряют, а только выиграют.

Вы говорите о союзе России с Францией и о возможности союзного действия в Средиземном море эскадр этих государств, для состава которых могут быть полезными наши броненосцы.

На это, прежде всего, скажу: я один из тех Русских, которые, из любви к России, всегда тяготели к дружбе с Францией.

Кажется, вам известно, что я в своё время получил некоторую неприятность за просьбу о разрешении участвовать во французском флоте в начале войны с Германией. Упоминаю об этом только для того, чтобы дать вам фактическое основание считать меня одним из горячих, убеждённых поклонников тесной дружбы России с Францией. Но, во-первых, Россия обширна как отдельный мир, и в таких важных вопросах, как оборона целостности нашего отечества и охрана национальных интересов, мы должны все свои расчёты и соображения основывать не на условиях того или другого политического союза, а на собственных силах и потребностях, которые остаются так же прочными, как существование нашего государства; прочность же политических союзов не велика, зависит она от изменений международных условий, от большей или меньшей талантливости или бездарности, а иногда и других, ещё более случайных качеств лиц, стоящих близко к политике.

О резонности союза с Францией сознавали многие великие умы и русские, и французские, а, между тем, на вред нам и Французам дрались мы между собой при императорах: Павле, Александре Первом и при Николае.

Вряд ли в нашем обширном отечестве найдётся десяток развитых русских людей, которые бы не сознавали несуразность и немыслимость союза с Немцами, а, между тем, не только история, но и память, нам указывают, что этот союз, хотя и с некоторыми перерывами, но существовал десятки лет, да ещё титулуясь священным, и на алтарь его принеслось не мало русских интересов.

Одну из блестящих страниц нынешнего благополучного царствования, конечно, составляет исповедание национальной политики вне зависимости от чужеземной рутинной гегемонии.

Не знаю, существует у нас союз с Францией или нет, но на упрочение дружбы с ней смотрю как на явление крайне желательное.

Сердечно приветствую его и повторяю, что, как и масса Русских, благоговею перед мудростью Державного Руководителя нашей внешней политики, но сила защиты государства, сухопутная ли, морская ли, должна быть мечом, который мог бы могуче разить врага, независимо от того, стоит ли рядом друг, и кто этот друг. Присутствие такого друга, как Франция, весьма может быть полезно, но не необходимо.

Затем скажу второе: союз между государствами должен состоять из союза их интересов и их задач, но не в соединении на одном театре действий войск или эскадр. В каждом народе есть свои черты и особенности, которые он вносит с собою и в сражение на суше, и на палубы судов в бою. Способный главный начальник сделает гораздо более со своим собственным отрядом, чем с таким же отрядом или эскадрой, составленными на половину из разноязычных и разнохарактерных союзников. Великий Наполеон воодушевлял своих легендарных воинов указанием на свидетельство веков, протекших над пирамидами, и упоминанием о солнце прежних побед. Не менее великий Суворов, крича петухом, подымал на победы своих чудо-богатырей. Славный Сюркуф<sup>308</sup> сваливался с неприятельскими кораблями, крича «France et gloire», а Чесменский Ильин<sup>309</sup>, идя на утлой шлюпке сжигать грозные корабли врага, произнёс непечатное слово.

Каждому своё.

Повторяю, что, зная только доступное для всех, я не могу судить, насколько верны слухи о союзе с Францией. Официально не объявлено – значит нет, но если, чего Боже упаси, сегодня или завтра наступит роковой час необходимости серьёзной войны, то, отвечая лишь на ваш вопрос о ведении её в союзе с Францией, скажу, что я хотел бы видеть Францию с нами, но участвовать в войне при условии не смешения ни армий, ни судов.

## Иллюстративный ряд



Рис. 1. Архангельская губерния.



Рис. 2. Белое море.

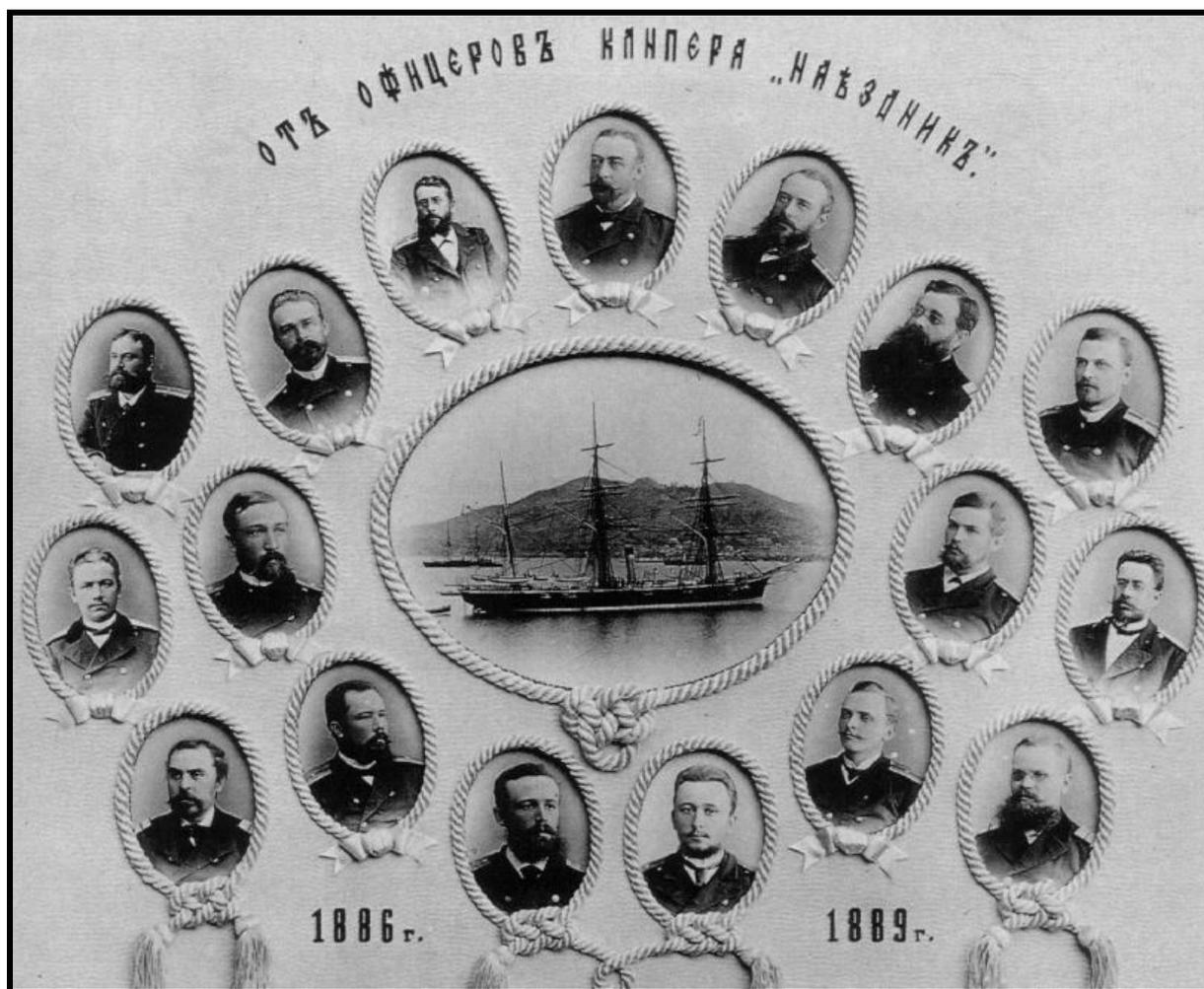


Рис. 3. Офицеры клипера «Наездник»



Рис. 4. Ф.И. Миллер

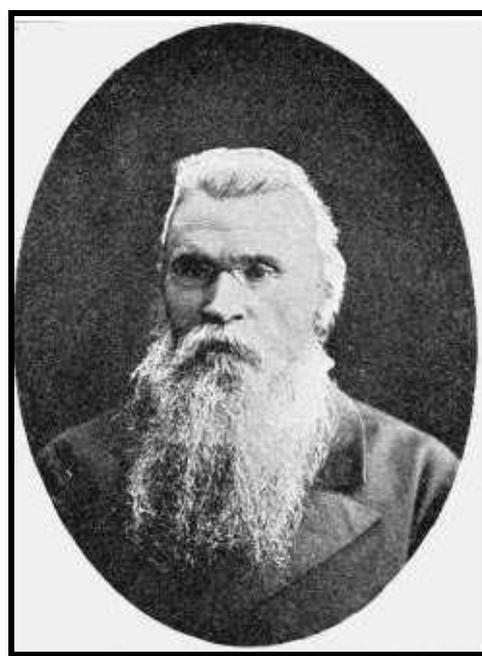


Рис. 5. Д.Л. Мордовцев



Рис. 6. Н. Норденшильд



Рис. 7. К.В. Нессельроде



Рис. 8. А.Ф. Миддендорф



Рис. 9. М.Ф. Рейнеке



Рис. 10. Ф.П. Литке

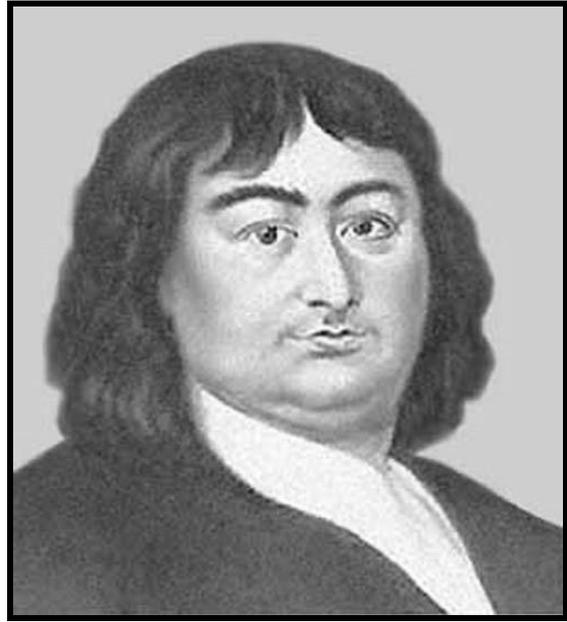


Рис. 11. В. Беринг



Рис. 12. М.К. Сидоров



Рис. 13. Ф.М. Апраксин

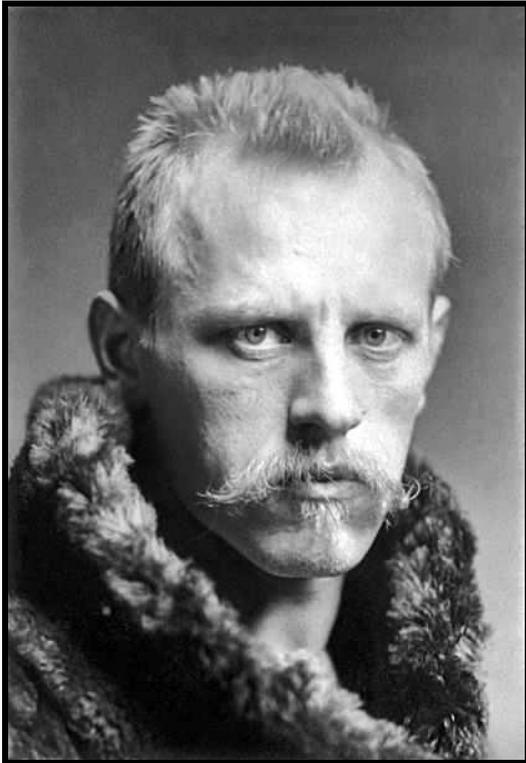


Рис. 14. Ф. Нансен



Рис. 15. Л.Ф. Доброворский



Рис. 16. Д.Л. Овцын

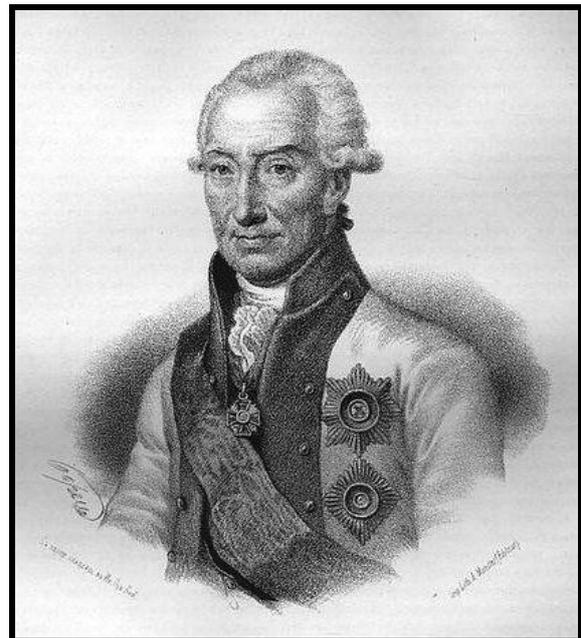


Рис. 17. В.Я. Чичагов



Рис. 18. П.И. Крузентштерн

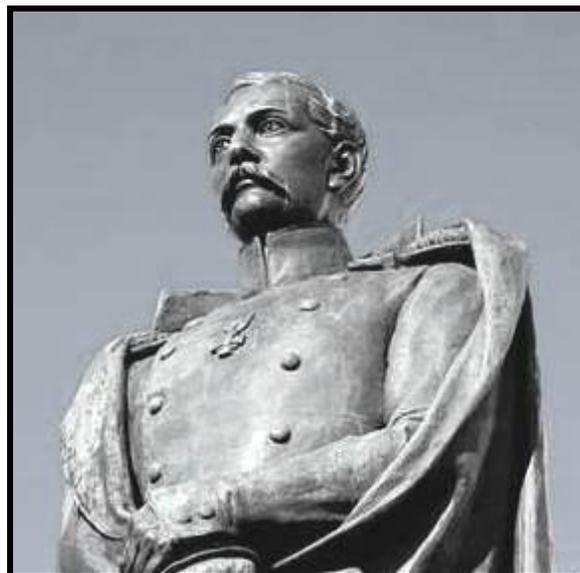


Рис. 19. П.К. Пахтусов



Рис. 20. Писахов С.Г. Парусник во льдах. 1904 г.



Рис. 21. Архангельск. 1900-е гг.



Рис. 22. Екатерининская гавань



Рис. 23. Памятник Петру I в Архангельске

### ***Введение***

<sup>1</sup> К этому времени свой интерес к Арктике (в том числе к российскому Северу и островным территориям, на которые претендовала Российская империя) обозначали также США и Канада.

<sup>2</sup> В данном утверждении автора совершенно верно обозначены две линии политики в отношении Арктики, которые характеризовали расколотость и тогдашней российской элиты, и советского руководства периода НЭПа, и ельцинской элиты 1990-х. Одна точка зрения заключалась в том, что у России не хватит ни людских ресурсов, ни капиталов, ни технологий для освоения богатств Севера, и надо пустить иностранные компании в Арктическую зону России на максимально выгодных для них условиях, чтобы получить от этого хоть что-нибудь. Вторая точка зрения, по большей части реализовавшаяся в СССР в сталинское и послесталинское время – это «опора на собственные силы» в освоении природных ресурсов Арктики и создании транспортной инфраструктуры, а также жесткое отстаивание своих государственных интересов в регионе при разделе островных территорий, морских пространств и континентального шельфа. В упоминаемом автором принципе в отношении иностранцев – hands off! (руки прочь!) можно усмотреть складывавшийся тогда официальный российский курс на секторальный принцип раздела арктических пространств.

### ***Глава 1. Север России в историческом отношении***

<sup>3</sup> Миллер (Miller) Федор Иванович (Герард-Фридрих) (1705–1783) – русский ученый немецкого происхождения, историк, географ, путешественник. В 1733–1743 гг. в качестве руководителя сухопутного отряда по изучению Сибири был участником 2-й Камчатской экспедиции под началом В. Беринга. В ходе этой экспедиции Миллер преодолел путь в 31362 версты, собрал обширную коллекцию письменных и археологических источников. Впоследствии им был издан обширный труд – «Описание Сибирского царства», содержащий уникальные сведения по истории, географии, этнографии Сибири.

<sup>4</sup> Мордовцев Даниил Лукич (1830–1905) – автор популярных в своё время исторических романов на темы из русской и украинской истории XVII–XVIII вв. Родился в Области Войска Донского, в крестьянской семье укра-

---

инского происхождения. Обучался в Усть-Медведевском окружном училище (1840–1844), Саратовской гимназии (1844–1850), Казанском (1850–1851) и Санкт-Петербургском (1851–1854) университетах. С середины 1850-х гг. и до конца жизни активно занимался литературным творчеством. Первые свои произведения писал по-украински. Прославился, прежде всего, как автор исторических романов («Великий раскол», «Царь и Гетман», «Лжедмитрий», «Соловецкое сидение» и др.), но писал также повести, рассказы, научно-популярные очерки. Сотрудничал с такими известными изданиями, как «Отечественные записки», «Русское слово», «Русский вестник», «Вестник Европы» и пр. Историко-политические взгляды Д.Л. Мордовцева, базировались на концепциях Н.И. Костомарова и характеризовались известной противоречивостью. С одной стороны, он выступал за укрепление русской централизованной государственности, с другой – оправдывал народные восстания и протестные выступления на национальных окраинах Российской империи. Много сделал для возрождения украинского языка, культуры и истории.

(Подробнее о биографии Д.Л. Мордовцева см.: *Ильинская Н.Г.* Мордовцев Даниил Лукич // Русские писатели. 1900–1917: биографический словарь. Т. 4. «М–П». М.: Большая российская энциклопедия, 1999. С. 126–130; *Лебедев Ю.В.* Даниил Лукич Мордовцев // Д.Л. Мордовцев. Сочинения в двух томах. М.: Художественная литература, 1991. С. 5–41; *Панов С.И., Ранчин А.М.* Д.Л. Мордовцев и его историческая проза // Мордовцев Д.Л. За чьи грехи? Великий раскол. М.: Издательство «Правда», 1990. С. 5–29).

<sup>5</sup> Куракин Иван Семенович (?–1632) – князь, боярин (с 1605 г.). Был видным участником бурных политических событий начала XVII века (Смутного времени). В 1606 г. участвовал в боярском заговоре, приведшем к свержению Лжедмитрия I и возведению на престол Василия Шуйского, в 1607–1608 гг. принимал участие в военных действиях против Лжедмитрия II и А. Лисовского, в 1610 г. – в числе бояр-заговорщиков, свергнувших Шуйского. Затем выступал, как ярый сторонник возведения на русский престол польского королевича Владислава, в 1611–1612 гг. находился при отряде польского коменданта Москвы А. Гонсевского, в связи с чем у части русских современников заслужил нелестную репутацию изменника. В 1615 был удален царем Михаилом Федоровичем в Сибирь, где до 1620 г. состоял воеводой в Тобольске.

---

(См.: Русский биографический словарь. Т. 9. «Кнаппе–Кюхельбеккер». М.: Типография товарищества «Общественная польза», 1912. С. 133–141).

<sup>6</sup> Булыгин Иван Григорьевич – дьяк. По данным С.Б. Веселовского, вместе с князем И.С. Куракиным обвинялся в измене царю Михаилу Федоровичу и содействию королевичу Владиславу. Возможно, этим обстоятельством объясняется и их совместная служба в Тобольске.

(Веселовский С.Б. Дьяки и подьячие XV–XVII веков. М., 1975. С. 72).

<sup>7</sup> Романов Михаил Фёдорович (1596–1645) – первый русский царь из династии Романовых (правил с 1613 г.). Михаил Романов уделял большое внимание северному направлению российской внешней политики. Так, в его царствование были прекращены войны со Швецией (Столбовский мир 1617 г.). Границы, установленные Столбовским миром, сохранялись до начала Северной войны 1700–1721 гг. Несмотря на потерю выхода к Балтийскому морю, были возвращены большие территории, ранее завоёванные Швецией (в частности России были возвращены Новгородские земли). При нем к России были присоединены Якутия и Чукотка, осуществлен выход к Тихому океану.

(Подробнее о царствовании Михаила Фёдоровича см.: Козляков В.Н. Михаил Фёдорович. Изд. 2-е, испр. М.: Молодая гвардия, 2010; Григорян В.Г. Романовы. Биографический справочник. М.: АСТ, 2007; Пчёллов Е.В. Романовы. История династии. – М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2003).

<sup>8</sup> Куркин (Курочкин) Кондратий – «торговый человек» с Северной Двины, землепроходец. В 1610 г. на нескольких кочах прошел из Туруханска по Енисею к его устью, затем достиг устья Пясины, повторив путь Л. Москвитина.

<sup>9</sup> Студеное Море – древнерусское название Северного Ледовитого океана.

<sup>10</sup> Немцы – распространенное наименование европейцев в допетровской России.

<sup>11</sup> Французенин Савва – французский дворянин, поступивший на русскую службу. В 1615 г., по неизвестной причине, был сослан в Сибирь. Служил в Тобольске, выполняя различные поручения местных властей. В 1637 г. имел ссору и судебную тяжбу с тобольским воеводой М.М. Темником-Ростовским, после чего переведен в Кузнецкий острог.

<sup>12</sup> Новокщенов Воин Афанасьевич – новгородский дворянин. Был воеводой в Мангазее в 1613–1618 гг. (с 1615 г. – вторым воеводой при И.И. Биркине). Служил также воеводой в Муроме и Гдове (1627).

---

(Вершинин Е.В. Воеводское управление в Сибири: XVII век. Екатеринбург, 1998. С. 161).

<sup>13</sup> Завоевание атаманом Ермаком Западной Сибири осуществлялось в 1581–1585 гг.

<sup>14</sup> Согласно современной точке зрения по среднему течению Таза в XVI в. жили предки нынешних энцев, имевших самоназвание *monkansî*. Свою местность они называли "Monkansî ja", что означает "земля монканси". Отсюда пошло русское слово "Мангазея", под которым сначала подразумевали географическую территорию, только затем город на берегу Таза.

(Вершинин Е. В. Златокипящая Мангазея // Родина. 2001. № 8. С. 44–49).

<sup>15</sup> Бурро – Барроу (Burrough) Стивен – английский мореплаватель XVI в., один из первых агентов «Московской компании», организованной в Лондоне в 1554 г. для торговли с Россией. В 1556 г. на судне «Серчтрифт» отправился к Оби для поиска пути в Китай. 9 июня 1556 г. вошел в устье Колы. «Пока мы стояли на этой реке, – писал он, – мы ежедневно видели, как по ней спускались вниз много русских лодей, экипажи которых состояли минимально из 24 человек, доходя на больших до 30. Люди с них заявили мне, что они также готовятся отплыть на север для ловли моржей и семги». Продолжив путь вместе с поморами, 31 июля Барроу дошел до северо-западного берега острова Вайгач, а затем вернулся в Холмогоры. В 1557 г. совершил путешествие из Холмогор к Кольскому полуострову, описал Мурманский берег и составил первый краткий англо-саамский словарь.

(Английские путешественники в Московском государстве в XVI в. – Л., 1937. С. 97–112).

<sup>16</sup> Баренц Виллем (1550–1597) – голландский мореплаватель. В 1594–1597 гг. совершил три плавания по Северному Ледовитому океану с целью отыскания морского прохода из Атлантического океана в Тихий. В 1596–1597 гг. во время зимовки на северо-восточном побережье Новой Земли на основании наблюдений составил карту острова и впервые провел годичный цикл метеорологических наблюдений. Умер на обратном пути и был похоронен в море, позже названном в его честь Баренцевым.

<sup>17</sup> Най (Nai) Корнелий – голландский мореплаватель XVI в. В 1594 г. в качестве капитана судна «Лебедь» принял участие в голландской правительственной экспедиции для поиска морского пути на восток через Северный Ледовитый океан. Экспедиция достигла юго-восточной оконечности Новой Земли и вернулась обратно. В 1595 г. возглавил вторую голландскую экспедицию, имевшую ту же цель. Суда экспедиции прошли че-

---

рез пролив Югорский Шар в Карское море, но, встретив льды, повернули обратно.

<sup>18</sup> Возможно имеется ввиду Брант Тетгалес – участник голландских экспедиций вместе с К. Наем и В. Баренцем.

<sup>19</sup> Биркин Иван Иванович – рязанский дворянин, воевода. В Смутное время участвовал в походе Второго ополчения к Москве (1612), но затем покинул его из-за ссор с другими военачальниками. В 1615–1618 гг. был воеводой в Мангазее.

(Солодкин Я.Г. Воеводы и письменные головы Мангазеи первой половины XVII века: новые материалы // Западная Сибирь: история и современность. Краеведческие записки. Вып. 4. Тюмень, 2001. С. 16–19).

<sup>20</sup> Имеются в виду 7126–7127 гг. по использовавшемуся тогда летоисчислению «от сотворения мира», то есть 1618–1619 гг.

<sup>21</sup> Официально суверенитет Норвегии над Шпицбергенем был установлен после подписания 9 февраля 1920 года в Париже Шпицбергенского трактата, определившего международно-правовой статус архипелага.

<sup>22</sup> Сулешов Юрий Яншеевич (ок. 1584–1643) – крупный русский государственный деятель первой половины XVII в., князь, боярин (с 1615). Сын знатного выходца из Крымского ханства («мурзин сын»). В период Смутного времени в рядах Первого и Второго ополчений боролся против польских интервентов, в 1614 г. был направлен во главе вооруженного отряда к Астрахани для борьбы с атаманом И. Заруцким, в 1615–1616 гг. – руководил подавлением восстания черемис. В 1621–1623 гг. Ю.Я. Сулешов руководил Приказом сыскных дел, но не проявил при этом особой энергии. В 1623 г. – был отправлен воеводой в Тобольск (фактически, в почетную ссылку) и прослужил там до 1625 г. На воеводстве в Тобольске Сулешов принял ряд мер по улучшению управления сибирскими землями, активно поддерживал экспедиции землепроходцев. Затем ведал Приказом сыскных дел (1625–1630) и Разбойным приказом (1628–1630), служил воеводой в Новгороде (1630–1632 и 1638–1640). В последние годы жизни должности никакой не занимал, но находился при царском дворе.

(Русский биографический словарь. Т. 20. «Суворова–Такчев», М.: Типография товарищества «Общественная польза», 1912. С. 138–141).

<sup>23</sup> Плещеев Федор Кириллович (?–1633) – воевода. В Смутное время долго находился в числе сторонников Лжедмитрия II. В 1618–1619 гг. – воевода в Белгороде, в 1622 г. оборонял Каширу от набега ногайцев. В 1623–1625 гг. – второй воевода в Тобольске.

---

<sup>24</sup> В 1672 г. по приказу царя Алексея Михайловича город Мангазея был покинут, его военный гарнизон перевели в Туруханск в районе впадения р. Турухан в Енисей.

(*Вершинин Е., Визгалов Г.* Новая Мангазея. // Родина. – 2012. – № 2. С. 55–59).

<sup>25</sup> Норденшельд (Nordenskiöld) Нильс Адольф Эрик (1832–1901) – шведский полярный исследователь, геолог и географ. В 1858–1868 гг. принимал участие в четырех экспедициях на Шпицберген, в том числе в качестве руководителя экспедиции (в 1864 и 1868 гг.). В 1870 г. организовал экспедицию в Гренландию, которая произвела исследование береговой линии острова и дала новые сведения о строении ледяного покрова Гренландии. В 1872 г. предпринял еще одну экспедицию на Шпицберген, вместе со спутниками впервые в истории пересек ледниковое плато Северо-Восточной Земли. В 1868 году Норденшельд начал подготовку к плаванию по Северо-Восточному проходу из Европы через Карское море в устья сибирских рек – Оби и Енисея. Средства для снаряжения экспедиции предоставил шведский промышленник Оскар Диксон. В 1875 г. на зверобойной шхуне Диксона «Превен» Норденшельд направился к Югорскому Шару, прошел через этот пролив, обогнул полуостров с севера и 15 августа достиг устья Енисея. 25 июля 1876 г. Норденшельд вновь отправился из Тромсё к устью Енисея на небольшом пароходе «Имер» и в середине августа был уже в устье Енисея. Вернувшись в Швецию, Норденшельд на средства, выделенные королем Швеции Оскаром, шведским коммерсантом О. Диксоном и русским промышленником А.М. Сибиряковым, снарядил большой пароход «Вега» (капитан А. Паландер) и летом 1878 г. отплыл из Гётеборга. В начале августа «Вега» прошла через Югорский Шар, вышла в Карское море и достигла острова Диксон, а еще через две недели – устья Лены. В конце сентября «Вега» вынуждена была встать на зимовку в 300 километрах от Берингова пролива. Лишь в июле 1879 г. пароход освободился из ледового плена и смог продолжить движение. 20 июля «Вега» вошла в Берингов пролив. Так впервые в истории был пройден с запада на восток Северный морской путь.

## ***Глава 2. История мурманского побережья***

<sup>26</sup> Биармия впервые упоминается в рассказе о путешествии Оттара из Холугаланда, состоявшемся в период между 870 и 890 гг., предположи-

---

тельно располагалась на территории современной Архангельской области, в бассейне Северной Двины.

<sup>27</sup> Термин «Мурман» действительно происходит от наименования норманнов, по-норвежски «нурмане», в русском звучании «мурмане». Когда русские плыли из Белого моря, огибая Кольский полуостров, на запад в «Мурманскую сторону», то есть в страну норманнов, Норвегию. Баренцево море также русские называли Мурманским, соответственно побережье Баренцева моря и было названо Мурманским берегом, хотя мурмане (норманны) здесь не жили. Соответственно поморы, потомки новгородцев, мурманами себя не называли.

(*Ушаков И.Ф.* Кольская земля // Ушаков И.Ф. Избранные произведения в 3-х т. – Мурманск, 1997. С. 33).

<sup>28</sup> Югра, Югория – именно так с XI в. русские летописцы именовали неведомую страну за «Большим камнем» (за Уралом). Населявшие ее угры – предки нынешних ханты и манси.

<sup>29</sup> Самоедами называли ненцев.

<sup>30</sup> Юмала (фин. Jumala) – в карело-финской мифологии древнейшее небесное божество, божество грома затем слово Юмала стало обозначать бога туч, потом бога небесного свода. Согласно скандинавским сагам Юмала (Jomali) почитался в Биармии, на южном берегу Белого моря, где возвышалась колоссальная его статуя с серебряным кубком, полным денег, на коленях.

<sup>31</sup> См. также: *Богуслав А.И.* Исторический взгляд на Варангерское поморье // Морской сборник. 1862. Т. LXII. № 10. С. 179–294.

<sup>32</sup> Стурлензон – Стурлусон Снорри (1178–1241) – выдающийся исландский летописец, скальд (поэт) и политик. Ему приписывается авторство книги «Круг Земной», содержащей сказания о королях Норвегии с древнейших времен до 1177 г.

<sup>33</sup> Олаф II Харальдсон – король Норвегии в 1015–1028 гг. Принадлежал к династии Инглингов. В 1013 г., во время пребывания в Нормандии, принял христианство и, став королем, активно способствовал его распространению. В 1024 г. христианство было объявлено в Норвегии единственной дозволенной религией. Олаф поддерживал политические контакты с Русью. В 1028 г., после поражения в войне с Данией, он укрылся в Новгороде. Погиб в битве при попытке вернуть себе престол (1030).

<sup>34</sup> В данном случае автор Семенкович В.Н. использует текст И.А. Богуслава, без ссылки на него.

---

(См.: *Богуслав И.А.* Исторический взгляд на Варангерское Поморье // Морской сборник. 1862. Т. LXII. № 10. С. 279–294. (подпись Беломорский О.).

<sup>35</sup> Номады – кочевники (термин имеет греческое происхождение).

<sup>36</sup> В Древней Руси в луках измерялись сельскохозяйственные угодья. В данном случае по смыслу термин «Лопь лукоморская» следует рассматривать как указание на проживание на лукоморье (лукоморье (устар.) – морской залив, изгиб морского берега). Предположительно речь может идти о Кандалакшском заливе Белого моря, на берегах которого и жили лопари до прихода русских.

(См.: *Богуслав И.А.* Исторический взгляд на Варангерское Поморье // Морской сборник. 1862. Т. LXII. № 10. С. 283).

<sup>37</sup> Борецкая Марфа (?–1503) – вдова новгородского посадника Исаака Борецкого, неформальный лидер группировки новгородского боярства, выступавшей против присоединения Новгородских земель к Московскому государству.

<sup>38</sup> Вардехус (норв. «Сторожевой дом») – военное укрепление, построенное норвежцами в 1307 г. на острове близ восточной оконечности полуострова Варангер, называемый русскими Варгав (ныне город Вардё).

(*Ушаков И.Ф.* Кольская земля // *Ушаков И.Ф.* Избранные произведения в 3-х т. – Мурманск, 1997. С. 36). Под «мурманами» здесь следует понимать норвежцев, конфликты с которыми происходили в XIII–XV вв. Соответственно Вардехус был построен для защиты от набегов новгородцев.

<sup>39</sup> Преподобный Трифон Печенегский (ок. 1485–1583) – согласно его житию, в молодости был воином и разбойником, но затем раскаялся и посвятил жизнь проповеди православия среди лопарей.

<sup>40</sup> Разорение Печенгского монастыря шведами произошло 30 ноября 1589 г. В ходе нападения погибло более сотни человек: монахов, послушников и живших рядом лопарей (саамов). Что не удалось вывести, включая постройки, было сожжено. В декабре 1589 г. и августе 1591 г. были предприняты нападения на Колу, однако захватить Кольский острог не удалось.

(*Ушаков И.Ф.* Кольская земля // *Ушаков И.Ф.* Избранные произведения в 3-х т. – Мурманск, 1997. С. 89–90).

<sup>41</sup> Данные боевые действия были составной частью русско-шведской войны 1590–1595 гг., итогом которой было возвращение русских территорий на Балтике, потерянных в ходе Ливонской войны 1558–1583 гг.

---

<sup>42</sup> Огромное значение Печенгский монастырь играл до своего разорения 1589 г. Позднее, оставшиеся в живых печенгские монахи, отсутствовавшие во время нападения, переселились в Колу, соответственно получив название Кольско-Печенгского монастыря. Данный монастырь хозяйственной деятельностью почти не занимался, получая помощь от казны, хотя в начале XVIII в. владел примерно четвертью Кольского полуострова. После секуляризации церковных земель 1764 г. Кольско-Печенгский монастырь был ликвидирован.

(Ушаков И.Ф. Кольская земля // Ушаков И.Ф. Избранные произведения в 3-х т. – Мурманск, 1997. С. 170–176). Деятельность Печенгского монастыря была возобновлена в 1886 году.

<sup>43</sup> Ченслер (Chancellor) Ричард (?–1556) – английский мореплаватель и дипломат. Был назначен главным штурманом на флотилию, снаряженную лондонским «Обществом купцов-предпринимателей» для поиска Северо-Восточного прохода, т.е. морского пути из Западной Европы в Восточную Азию (общее руководство экспедицией осуществлял знатный дворянин Х. Уиллоби). В мае 1553 г. флотилия вышла из устья Темзы, но из-за сильных ветров только в августе достигла норвежского о. Сень, где здесь буря разметала суда. Ченслер благополучно обогнул с севера Скандинавский и Кольский п-ова, проник в Белое море и в конце августа вошёл в устье Северной Двины. Отсюда он санным путем добрался до Москвы. Царь Иван IV с большой пышностью принял английского посла (этот ранг Ченслер присвоил себе сам) и отпустил в апреле 1554 г., посулив английским купцам большие привилегии в торговле с Россией. С октября 1555 г. по июль 1556 г. Ченслер вновь побывал в Москве как посол основанной им «Московской компании», получил от Ивана IV обещанные льготы. На пути домой в ноябре 1556 г. погиб во время шторма и кораблекрушения у берегов Шотландии.

<sup>44</sup> Нессельроде Карл Васильевич (1780–1862) – российский государственный деятель. Родился в Лиссабоне, в семье российского дипломата. В 1801 г. начал дипломатическую службу, во время Отечественной войны находился при действующей армии, участвовал в Венском конгрессе (1814–1815), конгрессах в Ахене, Троппау-Лайбахе, Вероне (1818–1822). С 1816 г. состоял управляющим иностранной коллегией, с 1828 г. – вице-канцлер, с 1845 г. – канцлер. Фактически руководил внешней политикой России на протяжении 40 лет: с 1816 по 1856 г. Обладая несомненным дипломатическим талантом, Нессельроде, по мнению многих современников,

---

был лишен чувства патриотизма, склонен к интригам. Нередко, на Несельроде также возлагают ответственность за развязывание Крымской войны, завершившейся невыгодным для России Парижским мирным договором.

<sup>45</sup> После русско-шведской войны 1808–1809 гг. в состав Российской империи вошла Финляндия. По итогам наполеоновских войн, от союзницы Наполеона, Дании была отнята Норвегия и передана Швеции. Возникла необходимость разграничения между Объединенным королевством Швеции и Норвегии и Российской империей. Проведением границы на местности занимались русский подполковник В.Е. Галямин и шведский полковник Шперк в 1825 г. В результате разграничения от России отошел район к западу от р. Ворьемы площадью около 800 кв. верст. Участок на левом берегу р. Паз с церковью Бориса и Глеба остался во владении России. 02(14) мая 1826 г. в Петербурге русский министр иностранных дел Несельроде и шведский Пальмшерна подписали конвенцию «О границах между Россией и Норвегией в лапландских погостах».

(Ушаков И.Ф. Кольская земля // Ушаков И.Ф. Избранные произведения в 3-х т. – Мурманск, 1997. С. 233–235).

<sup>46</sup> Дергачев Н. Русская Лапландия: статистический, географический и этнографический очерки. Архангельск, 1877. 168 с.

<sup>47</sup> Алексей Александрович (1850–1908) – великий князь, четвертый сын императора Александра II. С молодых лет служил на флоте. В 1882–1905 гг. руководил военно-морским ведомством страны.

### ***Глава 3. Климат Севера***

<sup>48</sup> Климатом называется многолетний режим погоды, свойственный той или иной местности в зависимости от ее географического положения. Под «Севером в климатическом отношении» следует понимать набор среднестатистических характеристик суши, воды и атмосферы Заполярья, полученных по результатам нескольких десятилетий наблюдений.

<sup>49</sup> Мурманский берег получил свое название задолго до 1916 года, когда был основан город Мурманск. Людей, населяющих эти суровые берега, издавна звали северными людьми. Английское «Нордман» и норвежское «Нурман» в русской интерпретации звучало, как «мурман», поэтому берег стали звать Мурманским. В книгах конца XIX века мы находим такое определение: «берег, идущий от Святого Носа до норвежской границы у реки Ворьемы и имеющий протяжение в 220 миль или 385 верст, называ-

---

ется Мурманским». На момент написания книги население Мурманского берега не превышало 1200 человек.

<sup>50</sup> Подгаецкий Людвиг Ипполитович – горный инженер-геолог. Действительный член Русского Географического общества (РГО). С 1883 года состоял чиновником Главного Гидрографического Управления (ГГУ). В этой должности направлялся в командировку для исследования Мурманского берега. По итогам работы 7 марта 1890 года выступил на собрании РГО с докладом на тему «Мурманский берег: его природа, промыслы и значение». С 1895 по 1910 год работал в Бюро исследований почвы для технических занятий. С 1910 года снова в ГГУ.

<sup>51</sup> Гольфстрим – теплое морское течение Атлантического океана. Название течения образуется слиянием двух английских слов «gulf» и «stream», что переводится, как «залив» и «течение». В названии заложен глубокий смысл, ведь течение, пересекающее северную часть Атлантики с юго-запада на северо-восток, берет свое начало в Мексиканском заливе. В широком смысле слова Гольфстримом называется система теплых течений, существенным образом влияющая на климат стран Североатлантического бассейна.

<sup>52</sup> Буква «R» означает градус по шкале Реомюра. Эта шкала температуры была предложена французским естествоиспытателем Рене Антуаном Реомюром (1683–1757 гг.) в 1730 году и широко использовалась в России вплоть до революции. В 1737 году член парижской академии наук Реомюр был удостоен звания иностранного почетного члена Петербургской Академии наук. 0°R соответствует температуре замерзания воды и совпадает с 0° шкалы Цельсия. Температуре кипения воды по шкале Реомюра соответствует 80°R. Таким образом, 10–15°R равны привычным нам 12–19° Цельсия.

<sup>53</sup> Книга Семенковича изобилует архаизмами. Течение Гольфстрим автор называет «Гольфстрем», Мурман – «Мурмань», остров Колгуев – «Калгуев», Вадсе – «Вадзэ», Финмарк – «Финмаркен». На старом манер пишутся автором и фамилии: Рейнеке – «Рейнике», Норденшельд – «Норденшилльд».

<sup>54</sup> Безусловно, непосредственно Гольфстрима у берегов Севера России быть не может. У острова Ньюфаундленд Гольфстрим распадается на три ветви, одна из которых – Северо-Атлантическое течение, устремляется к берегам Норвегии. Далее и оно распадается, продолжая движение вдоль норвежских берегов под именем Норвежского течения. Оно в свою оче-

---

редь дает жизнь Нордкапскому течению, а уж оно перетекает в Мурманское прибрежное течение, непосредственно омывающее берега Кольского полуострова. Говорить о Гольфстриме на Севере России можно лишь, называя этим именем широкую сеть теплых течений Северной Атлантики.

<sup>55</sup> Петерманн (Petermann) Август-Генрих (1822–1878) – немецкий картограф и географ. В 1855 году основал популярный научный журнал «Географические сообщения Петерманна», издающийся по сей день. Автор допускает ряд неточностей в названии журнала, издававшегося Августом Петерманном. Правильное название «Petermanns Geographische Mitteilungen».

<sup>56</sup> Так автор, и его современники называли северную оконечность Норвегии – мыс Нордкап, чье название так и переводится на русский язык, как «Северный мыс». Автор не зря упомянул Северный мыс, ведь он делит собой Норвежское и Баренцево моря и является поворотным пунктом при следовании вдоль берегов Норвегии.

<sup>57</sup> Полуостров Канин значительно выделяется из континентальной части Архангельской области, отделяет Баренцево море от Белого. Полуостров издавна населяло кочевое племя самоедов. Считается, что название в честь русского имени Каня полуострову дали поморы, пришедшие сюда промыслять нерпу. Первое географическое описание берегов Канина носа датируются серединой XVIII века.

<sup>58</sup> Новая Земля – архипелаг в Северном Ледовитом океане, состоящий из двух крупных островов, вытянутых с юга на север и, отделяющих друг от друга воды Баренцева и Карского морей. Новая Земля была открыта русскими купцами в XI–XII веках. Считается, что за богатства здешних промыслов поморы называли Новую Землю «Маткой». Отсюда пошло название узкого пролива, разделяющего северный и южный острова архипелага – Маточкин шар.

<sup>59</sup> Югорский шар – узкий пролив между островом Вайгач и континентальной частью Евразии. Пролив протяженностью около 40 километров соединяет между собой южные части Баренцева и Карского морей. С XVII века использовался русскими путешественниками, но детальное географическое описание пролива было произведено лишь в 1893 и 1898 годах экспедициями Л.Ф. Добротворского и Л.И. Вилькицкого. Слово «шар» было заимствовано поморами у финноугорских языков и означает «морской пролив». Племена ханты и манси, издавна населявшие здешние места, новгородцы называли Югрой, оттого пролив и получил свое необычное название Югорский шар.

---

<sup>60</sup> Миддендорф Александр Федорович (1815–1894) – русский ученый и путешественник. Совершил ряд экспедиций по Сибири, Дальнему Востоку и Арктике. В 1870 году работал в Белом и Баренцевом морях, изучая влияние на их гидрологию теплового течения Гольфстрим. Открыл Нордкапское течение. За годы экспедиций собрал обширный материал по зоологии, океанографии, антропологии, геологии и этнографии. Именем академика Миддендорфа назван мыс на Северном острове Новой Земли и залив на полуострове Таймыр.

<sup>61</sup> Колгуев – крупный остров в юго-восточной части Баренцева моря. Считается, что название острова было predetermined его формой и произошло от старофинского «коллагуе», что переводится, как «треугольник». Остров издавна населялся племенем самоедов, а со временем стал осваиваться русскими промышленниками. Первое географическое описание получил в ходе экспедиций Ф.П. Литке 1823–1824 годов.

<sup>62</sup> Температурная шкала Цельсия была предложена в 1742 году и названа в честь своего создателя – шведского ученого Андреса Цельсия. На рубеже XIX и XX веков шкала Цельсия мирно сосуществовала в России со шкалой Реомюра, но директор Главной Физической обсерватории Г. Вильд, стремясь унифицировать наблюдения за температурой со странами Европы, придал шкале Цельсия в России официальный статус.

<sup>63</sup> Сажень – старорусская единица измерения расстояния. Согласно указанию Николая I «О системе Российских мер и весов» от 1835 года одна сажень равнялась 2,1336 м. Сажень, как официальная единица измерения, вышла из употребления в 1924 году. Учитывая низкую точность, а также крайнюю эпизодичность инструментальных наблюдений за температурой воды в Баренцевом море в конце XIX века, едва ли можно вести речь об определении толщины слоя теплового течения.

<sup>64</sup> Рейнеке Михаил Францович (1801–1859) – вице-адмирал, гидрограф, член-корреспондент Академии наук, действительный член Русского Географического общества. Совершил ряд экспедиций в Баренцево и Белое моря. Произвел детальную опись Кольского залива и побережья Мурмана. Автор сотен научных трудов, среди которых «Атлас Белого моря и Лапландского берега» и «Гидрографическое описание Северного берега России». С 1855 года Директор Гидрографического департамента. Именем Рейнеке названы остров и поселок в Японском море, остров и залив в Охотском море, а также, залив на Новой Земле.

---

<sup>65</sup> Летом (июнь–июль) дрейфующий лед можно встретить гораздо южнее широты 72,5°. В эти месяцы льдом покрыта самая юго-восточная часть Баренцева моря, которая на картах XIX столетия называлась Печорским морем.

<sup>66</sup> Штрем – это переиначенное на русский лад английское слово «stream», переводящееся, как «течение». Миддендорф действительно обнаружил у берегов полуострова Канин ответвление теплого Мурманского прибрежного течения, но детальное описание, как, впрочем, и официальное название Канинское течение получило в результате работы экспедиций Н.М. Книповича 1898–1906 гг.

<sup>67</sup> Значения, указанные Семеновичем, могут сформировать у читателя искаженное представление о температуре воды у берегов Новой Земли. Несколько месяцев в году эти воды покрыты льдом, а летом их температура продолжает оставаться низкой. Автор приводит цифру, характерную для конца лета – начала осени, когда в описываемом районе моря отмечаются самые высокие значения температуры воды в году.

<sup>68</sup> Вильчек Иоганн Непомук (1837 г.р.) – граф, австрийский ученый, крупный меценат. В 1872 году на свои средства учредил полярную экспедицию, вошедшую в историю освоения Арктики, как Пейер-Вейпрехтская экспедиция. Содействовал устройству полярных метеорологических станций.

<sup>69</sup> Эти слова Миддендорфа оказались воистину пророческими. Рубеж XIX и XX веков ознаменовался настоящим ажиотажем в освоении русскими Севера. В эти годы в полярные моря снаряжаются десятки экспедиций, совершаются важные открытия, пишутся фундаментальные труды, массово открываются новые метеорологические станции.

<sup>70</sup> Аргус – в древнегреческой мифологии многоглазый великан. В переносном смысле – неусыпный страж.

<sup>71</sup> Профессор Миддендорф имел все основания для таких заявлений. Его слова о политической, экономической и военной экспансии иностранцев на Север подтверждает доклад В. Долинского: «Над нами тяготеют на каждом шагу иностранные интриги, которых мы в простоте сердечной, сначала даже не подозреваем, а в то время узнаем, когда они разоблачаются губительными последствиями. Во всех гаванях Северного океана настоящими хозяевами являются англичане, норвежцы, немцы. На долю же туземных русских выпадает один труд...». Город Кола, отбившийся однажды от атак шведской эскадры, впоследствии дважды побывал в руках англи-

---

чан (1809, 1854 гг.). В 1897 году Г. Гебель в своем докладе «О нуждах Мурмана» сообщает, что «на наши карты полагаться нельзя», и что шкиперы русских пароходов при плавании вдоль берегов Мурмана пользуются английскими картами.

<sup>72</sup> Под «какой-нибудь Полинезией» автор книги имеет в виду экзотические острова Океании. Слава первооткрывателей большинства островов досталась европейцам, однако, в начале XIX века к исследованию южной части Тихого океана активно подключились и русские моряки: И. Крузенштерн (1804 г., Маркизские о-ва), О. Коцебу (1815 г., Маршалловы о-ва и Гавайи), Ф. Беллинсгаузен и М. Лазарев (1819 г., о. Туамоту), Ф. Литке (1827 г., о. Бонин, Каролинские о-ва), Н. Миклухо-Маклай (1882 г., о. Новая Гвинея). Автор иронизирует на тему того, что на протяжении многих десятилетий русским ученым и морякам далекие чужие острова были гораздо интереснее, чем богатые недрами северные русские земли.

<sup>73</sup> Кудрявцев Николай Васильевич (1855 – не ранее 1893) – русский геолог и ботаник. В 1880 году предпринял экспедицию на Кольский полуостров и стал одним из первых исследователей Хибинских тундр. Был известен также книгой «Геологическое описание Красного и Царского села» (1881), которую подготовил совместно с И.М. Лебедевым.

<sup>74</sup> *Empetrum nigrum* – водяника, она же вороника – вечнозеленый, низкорослый, стелящийся кустарник, любимый всеми жителями севера за ягоды, обладающие целебными свойствами и хорошо утоляющие жажду.

<sup>75</sup> Пройдя пешком через Кольский полуостров от Белого моря до Баренцева, в мае 1881 г. профессор Н.В. Кудрявцев выступил на собрании Общества Естествоиспытателей с докладом на тему «Физико-географический очерк Кольского полуострова».

(См.: *Кудрявцев Н.В.* Кольский полуостров. Физико-географический очерк, читанный в общем собрании Общества естествоиспытателей 19 мая 1881 г. СПб.: типография В. Демакова, 1882. 36 с.). Семенович в своей книге приводит цитаты из этого доклада.

<sup>76</sup> У читателя книги Семеновича может сложиться неверное впечатление о Кольском полуострове, как о лесном крае. На самом деле, преобладающим ландшафтом на полуострове являются тундры, горы и озера. Автор ссылается на описания растительности, сделанные профессором Кудрявцевым. Однако, его наблюдения, не презентабельны, так как описывают лишь западную часть полуострова. В каких-то пятидесяти километрах к востоку от Колы, где Кудрявцев наблюдал стройные высокие деревья,

---

«как в Финляндии», начинается голая тундра, в которой самыми высокими растениями зачастую являются грибы.

<sup>77</sup> На момент написания книги Гидрографический департамент Морского ведомства был преобразован в Главное Гидрографическое управление, сохранив свое местоположение в Санкт-Петербурге. Это учреждение занималось организацией океанографических исследований и гидрометеорологических наблюдений на морях, строительством навигационных знаков, изготовлением, ремонтом и поверкой навигационных приборов, изданием морских карт и пособий.

<sup>78</sup> Действительно на военной и государственной службе, включая метеорологическую отрасль, в конце XIX – начале XX века было немало немцев. В Академии наук за развитие системы метеорологических наблюдений в России отвечали Б. Якоби, Г. Гельмерсан, О. Струве, Л. Шренк. Главной Физической обсерваторией руководили Адольф Купфер, Людвиг Кемц и Генрих Вильд. В 1827–1837 годах директором Гидрографического депо был немец по происхождению Ф. Шуберт. С 1854 по 1855 год, и с 1874 по 1881 год Гидрографический департамент Морского министерства возглавляли немцы барон Ф. Врангель и Г. Вевель фон Кригер, соответственно. Однако, на момент написания книги Главное Гидрографическое управление возглавлял замечательный русский кругосветный путешественник, исследователь Тихого океана вице-адмирал П. Назимов.

<sup>79</sup> Залив в юго-западной части Баренцева моря между норвежским полуостровом Варангер и российским полуостровом Рыбачий. Варангерский переводится с норвежского на русский язык, как Варяжский. В наши дни употребляется норвежское название Варангер-Фиорд.

<sup>80</sup> Еще в 1823 году Ф. Литке на бриге «Новая Земля» произвел опись *«Рыбачьяго полуострова и Варангскаго залива»*. Однако, отрывочные сведения, которыми располагало Главное Гидрографическое управление, не позволяли делать выводы *«относительно замерзаемости, состояния льдов, открытия и закрытия навигации»*.

<sup>81</sup> Старейшее метеорологическое учреждение России, созданное в 1849 году по указу Николая I. Инициатором создания и первым руководителем стал академик А. Купфер. На момент написания книги Семеновичем Главную Физическую обсерваторию уже почти три десятилетия возглавлял академик Г. Вильд. В конце XIX века ГФО вела активную деятельность на Севере России, располагая небольшим количеством наблюдательных станций и планируя создание их широкой сети.

---

<sup>82</sup> Автор ошибается. В 1876 году при ГФО было учреждено отделение морской метеорологии. О значимости работы этого подразделения говорит тот факт, что оно было «*учреждено с особым штатом*» и что его возглавил лично помощник директора Обсерватории М. Рыкачев.

<sup>83</sup> Рыбачий – полуостров на севере Кольского полуострова. Говорящим названием обязан поморам, издревле рыбачившим в его прибрежных водах. На момент написания книги на русском полуострове располагались не только становища поморов, но и колонии норвежских и финских рыбаков.

<sup>84</sup> Вадсё – город и порт на севере Норвегии. Центр провинции Финнмарк, расположен на юге полуострова Варангер.

<sup>85</sup> Финнмарк (устаревшее Финмаркен, норв. и фин. *Finnmark*, с.-саамск. *Finnmárkku*) – самый северный и самый крупный регион Норвегии. Раньше эту часть страны называли Финмаркен в честь плоскогорья, занимающего кололо трети площади региона. Столица – город Вадсё. Во времена издания книги В.Н. Семенковича в Финнмарке насчитывалось 5 муниципалитетов, сейчас – 19. Территория Финнмарка издавна была местом обитания племён саами (лопарей – по старой терминологии). Новгородско-норвежский договор 1326 г. несколько разграничил налогообложение этих земель между Новгородской республикой и Норвегией. В начале XVIII в. регион стал окончательно норвежским. После начала колонизации региона Данией, Норвегией и Швецией саами сильно пострадали от чрезмерного налогообложения, а также насильственной ассимиляционной политики норвежских властей. Ситуация с соблюдением прав национальных меньшинств улучшилась только в 1990-х гг., когда язык и культура саами наконец получили признание, а их представители были избраны в местные и центральные органы власти Норвегии.

(См.: офиц. сайт администрации Финнмарка: <http://www.finnmark.no>).

<sup>86</sup> Обратите внимание. В 1893 году сообщается, что лед в последний раз отмечался у берегов Финнмарка в 1881 году. Действительно, в наиболее суровые зимы вершинные участки акваторий некоторых фиордов все-таки замерзают.

<sup>87</sup> Главная Физическая обсерватория известна своей широкой перепиской. Район города Вадсё относился к зоне ответственности Гельсингфорской обсерватории. Вероятно, не располагая собственными данными о ледовом режиме Вадсе, ГФО запросило их в Гельсингфорсе и переслало автору. Эту версию подтверждает фраза из письма ГФО: «*По только что полученной справке...*».

---

<sup>88</sup> С точки зрения гидрологии, Кольский залив является классическим фиордом, вода в вершине которого, опреснена стоком рек Кола и Тулома. В самые суровые зимы при штилевой погоде Кольский залив все-таки замерзает, но происходит это лишь в южной и средней частях залива. Лед в Кольском заливе не успевает обрести толщину, препятствующую судоходству, он скоро разрушается и быстро выносится в океан. Тем не менее, утверждение, что Кольский залив никогда не замерзает не верно.

<sup>89</sup> Люди живут на Кольском полуострове уже более восьми тысяч лет. Первым исторически известным населением края были саамы. В XII–XIII веке в суровый край приходят славяне. Следы первых славянских погребений датированы XII веком, а первые упоминания о Кольской земле в документах новгородцев относятся к XIII веку. Норвежские источники тех же времен признают Белое море и значительную часть Кольского полуострова сферой влияния новгородцев. В XV веке началось активное заселение края русскими. Так что, В.Н. Семенович имел все основания называть Кольский север «коренной Русской Землей».

<sup>90</sup> Либава (Лиепая) – третий по величине город Латвии. В конце XIX века Либава имела важное значение, как крупный порт, военная гавань, верфь и курорт. Стратегическое положение Либавского порта объяснялось тем, что его акватория замерзала лишь в самые сильные морозы, а навигация здесь открывалась раньше, чем где-либо на Балтике.

<sup>91</sup> Consortes – переводится с испанского на русский, как супруги или люди связанные друг с другом официальным договором. В данном контексте под «Немцами и consortes» следует понимать Германию и ее союзников.

### ***Глава 5. Север России в военно-морском отношении***

<sup>92</sup> Бекович-Черкасский (Девлет-Кизден-Мурза) Александр (?–1717) – военный деятель, кабардинский князь. Совершил ряд экспедиций в Среднюю Азию. В 1717 г. возглавил русскую экспедицию в Хиву. Убит в 1717 г. хивинцами.

(О нем см.: *Казаков А.В.* Адыги (черкесы) на российской военной службе. Воеводы и офицеры. Середина XVIII – начало XX в. Нальчик, 2006. С. 77).

<sup>93</sup> Беллинсгаузен Фаддей Фаддеевич (1778–1852) – русский мореплаватель, адмирал. В 1819–21 гг. руководитель первой русской атлантической экспедиции на шлюпах «Восток» и «Мирный», открывшей в январе 1820 г.

---

Участник первого русского кругосветного плавания 1803–1806 гг. Антарктиду и несколько островов в Атлантическом и Тихом океане.

<sup>94</sup> Крузенштерн Иван Федорович (1770–1846) – русский мореплаватель, адмирал. Учредитель русского географического общества. Начальник первой русской кругосветной экспедиции (1803–1806) на кораблях «Надежда» и «Нева».

<sup>95</sup> Беринг Витус Ионассен (1681–1741) – мореплаватель, капитан-командор российского флота. В 1725–1730 гг. и 1733–1741 гг. руководил первой и второй Камчатскими экспедициями. Прошел между Чукотским полуостровом и Аляской. Достиг Северной Америки. Открыл ряд островов Алеутской гряды.

<sup>96</sup> Кук Джеймс (1728–1779) – английский мореплаватель, руководитель трех кругосветных экспедиций. Открыл множество островов в Тихом океане.

<sup>97</sup> Аляска в 1867 г. была продана российским правительством США.

<sup>98</sup> Шнек (шняк) – парусное гребное рыбацкое судно северных славян (поморов) XI–XIX вв. длиной 7–12 м, шириной 2–2,5 м.

(Морской энциклопедический словарь. – СПб.: Судостроение, 1994).

<sup>99</sup> Маркизова лужа – ироническое название части Финского залива близ устья Невы, связанное с именем морского министра маркиза де Траверсе: под его командованием эскадры Балтийского флота в XIX в. никогда не выходили в море дальше Кронштадта.

(Морской энциклопедический словарь. – СПб.: Судостроение, 1993).

<sup>100</sup> Храм Святой Софии – памятник византийской культуры, воздвигнут в 1532–1537 гг.

<sup>101</sup> Балтийское море – внутриматериковое море Атлантического океана, в северо-восточной части замерзает.

<sup>102</sup> Великий Новгород известен с 859 г. В 1136–1478 гг. столица Новгородской республики.

<sup>103</sup> Ганза – торговый и политический союз северных немецких городов в XIV–XVI веках.

<sup>104</sup> Сидоров Михаил Константинович (1823–1887) – предприниматель, золотопромышленник, общественный деятель, выдающийся поборник исследования и освоения Арктики, меценат. Был выходцем из купеческой семьи Архангельска. Занимался активной предпринимательской деятельностью в Сибири и на Крайнем Севере России, включая развитие нефтяных месторождений Ухты. Организовал несколько экспедиций в районе

---

современного Северного морского пути. Его деятельность встретила яростное сопротивление как со стороны местных властей, так и иностранных предпринимателей, которые не хотели уступать русскому бизнесу завоеванные ими позиции на русском Крайнем Севере. Его попытки разрабатывать нефтяные ресурсы Крайнего Севера встретили также враждебную реакцию «бакинского» и «грозненского» нефтяных лобби, в которых также со временем стал преобладать иностранный капитал (например, компания братьев Нобель).

(Подробнее о деятельности М.К. Сидорова см.: *Лисичкин С.М.* Очерки по истории развития отечественной нефтяной промышленности. Дореволюционный период. М.-Л., Гостоптехиздат, 1954. С. 86–102.

См. также труды самого М.К. Сидорова: О нефти на Севере России, 1882; Север России. СПб., 1870; Север России. О горных его богатствах и препятствиях к их разработке. СПб., 1881; О развитии торгового мореходства в Печорском крае. Изв. Импер. об-ва содействия русскому торговому мореходству, вып. XIX, 1885).

<sup>105</sup> Витсен (Witsen) Николай Корнелизон (1641–1717) – выдающийся ученый и государственный деятель Нидерландской республики, картограф и дипломат, бургомистр Амстердама (1682–1706). Витсен был представителем второго поколения Витсенов-бургомистров Амстердама. В 1656 году, в пятнадцатилетнем возрасте сопровождал отца в дипломатическую поездку в Англию, где в течение нескольких недель был гостем английского лорда-протектора Оливера Кромвеля. После возвращения из Англии изучал математику, астрономию и философию в прославленной школе Атеней в Амстердаме, занимался поэзией, а также гравированием, что позднее использовал в своих научных исследованиях и в кораблестроении. В январе 1663 году начал обучение в Лейденском университете, где изучал правоведение, но с большим удовольствием, как пишет сам Витсен в автобиографии, слушал лекции по философии; в университете Николаас подружился с профессором арабской литературы Голиусом, от которого получил много сведений о восточных странах и народах. 11 июля 1664 года Витсен защитил диссертацию по правоведению и получил диплом доктора права. В 1664–1665 годах посетил впервые Московское государство, находясь в составе свиты голландского посольства Якоба Борейля. Во время посольства Витсен систематически вёл дневник, делал заметки, зарисовки видов Москвы, Новгорода, Пскова и многих примечательных зданий. Его дневник изобилует множеством географических названий и интересным

---

этнографическим материалом. Витсен уделял особое внимание вопросам церковного культа и монастырского быта. Его записи являются надежным историческим источником: факты, сообщаемые им, достоверны, он дает точную хронологию, тщательно описывает особенности жизни, нравы и обычаи не только русских, но и других народов, с которыми встречался во время путешествия. В целом «Путешествие в Московию» дает яркую, живую, хотя и не всегда беспристрастную, картину тогдашней России, увиденной глазами иностранца; для записок характерны острая наблюдательность, свежесть ума, юмор, юношеская непосредственность и откровенность. В 1666–1667 годах Витсен совершил поездку во Францию и Италию; в Париже познакомился с французским учёным М. Тевено (1620–1692), которому рассказал о своем путешествии в Московию и обещал прислать копию своих записок, что и сделал в 1668 году. После смерти Витсена его записки долгое время считались утерянными. В 1674 г. Витсен напечатал в Отчетах Королевского общества в Лондоне заметку о Морском пути на восток мимо Новой Земли. В 1693 г. – начал вести собственную торговлю с Россией. Обладал обширными познаниями о русской культуре и обществе. Косвенным образом принимал участие в обучении царя Петра I нидерландскому языку – через своего близкого друга Андриеса (Андрея) Виниуса. Сочувствие Витсена реформам Петра I объяснялось тем, что бургомистр возглавлял так называемое прорусское лобби в Нидерландах в противовес политическим группировкам в Гааге, опасавшимся, что расширение российской территории разрушит голландско-шведские деловые связи.

<sup>106</sup> Новая земля – группа островов в Северном Ледовитом океане (территория России) между Баренцевым и Карским морями.

<sup>107</sup> Югорский Шар – пролив между о. Вайгач и материком Евразия. Соединяет Баренцево и Карское моря.

<sup>108</sup> Бусс – парусное двухмачтовое судно XVII–XIX веков. Имело две рубки на носу и корме. Грузоподъемность 50–70 т.

(Морской энциклопедический справочник. – Л.: Судостроение, 1986).

<sup>109</sup> Матвеев остров – остров в юго-восточной части Баренцева моря.

(Морской энциклопедический словарь. – СПб: Судостроение, 1993).

<sup>110</sup> Общество Содействия Русской Промышленности и Торговли – Общество способствовало развитию различных отраслей отечественной промышленности и распространению внешней торговли России, в частности,

---

исследованию морского пути в Сибирь, разработке проекта колонизации Мурманского берега, развитию промыслов северной России.

(Энциклопедический словарь. Издатели: Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. – СПб.: Семеновская типолитография (И.А. Ефрона), 1897).

<sup>111</sup> Лангеланд – датский остров в проливе Большой Бельт в Северном море.

<sup>112</sup> Фемерн – немецкий остров в Северном море.

<sup>113</sup> Беломор – Конкевич Александр Егорович (1842–1917) – русский военно-морской деятель, писатель, публицист (публиковался под псевдонимами «А.К.», «Беломор»). Принадлежал к дворянству Новгородской губернии. С 1859 г. – на военно-морской службе. Участвовал в Русско-турецкой войне 1877–1878 гг., был первым командиром болгарской флотилии. В 1883 г. отправлен в отставку за критику Морского министерства. В 1893–1897 гг. – служил в Либаве полицмейстером. В 1897–1899 г. – руководил Отделом Торгового мореплавания Министерства финансов. Активно содействовал строительству Мурманской железной дороги.

<sup>114</sup> «Русское судоходство торговое и промысловое на реках, озерах и морях» – ежемесячный журнал, издававшийся с 1886 г. Первым редактором-издателем был М.Ф. Мец.

<sup>115</sup> Крымская война (1853–1856). Первоначально русско-турецкая за господство на Ближнем Востоке. С февраля 1854 г. Турция в союзе с Великобританией, Францией, Сардинским королевством. Военная и экономическая отсталость России обусловила ее поражение. Завершилась Парижским миром в 1856 г.

<sup>116</sup> Корабль – трехмачтовое парусное судно с полным парусным вооружением.

<sup>117</sup> Фрегат – трехмачтовый парусный военный или парусно-паровой военный корабль с полным корабельным парусным вооружением. Отличался от парусно-линейных кораблей меньшими размерами и артиллерийским вооружением.

<sup>118</sup> Корвет – парусный военный корабль с парусным вооружением, как и фрегат.

<sup>119</sup> Бриг – парусное двухмачтовое судно с прямым вооружением на обеих мачтах и косым гафельным парусом на кормовой мачте. Использовался для дозорной, разведывательной, посыльной службы.

<sup>120</sup> Шхуна – парусное судно с косыми парусами с большой грузоподъемностью, хорошей мореходностью.

---

<sup>121</sup> Тендер – малый парусный военный корабль, предназначавшийся для разведывательной, дозорной, посыльной службы. На службе Русского Флота с 1817 по 1861 гг.

<sup>122</sup> Крюйт-камера – помещение для хранения взрывчатых веществ.

<sup>123</sup> Горловина – небольшой круглый или овальный вырез в палубах судна, переборках.

<sup>124</sup> Телеграф – совокупность приборов для передачи типовых указаний с командного поста на исполнительные посты.

<sup>125</sup> Броненосцы эскадренного боя – боевой корабль периода броненосного флота с мощным артиллерийским вооружением и сильной броневой защитой. Броненосцы делились на эскадренные броненосцы и броненосцы береговой обороны.

<sup>126</sup> Крейсера броненосные – боевой надводный корабль. Как класс боевых кораблей появились в 60-х гг. XIX в. Впервые совмещение в одном корабле мощной артиллерии, броневой защиты и по тем временам высокой скорости.

<sup>127</sup> Минные тараны – специальные суда для поражения кораблей противника в ближнем бою путем нанесения таранных ударов и подрыва в подводной части мощного минного заряда.

<sup>128</sup> Контрминоносцы – судно для постановки контрмин якорных или донных.

<sup>129</sup> Канонерская лодка – артиллерийский корабль для боевых действий в прибрежных районах морей, озерах и реках.

<sup>130</sup> Миноносцы – боевой корабль для уничтожения кораблей противника торпедами. Существовали во 2-й половине XIX в. до начала XX в.

<sup>131</sup> Миноноски – малый боевой корабль, предназначавшийся для поражения кораблей противника самодвижущимися минами. Появились в 70-е годы XIX в.

<sup>132</sup> Военные транспорты – осуществляет перевозки по мобилизации, развертыванию и сосредоточению вооруженных сил на театре военных действий.

<sup>133</sup> Брандер – в эпоху парусного флота судно, груженное горючими и взрывчатыми веществами. Предназначалось для сожжения кораблей противника путем сцепления с ними горящего брандера.

<sup>134</sup> Мыс Горн – мыс на о. Горн в архипелаге Огненная Земля, самая южная точка Южной Америки.

---

<sup>135</sup> Мыс Доброй Надежды – один из самых южных мысов Африки в ЮАР.

<sup>136</sup> Однодеревка – мачта без стенок.

(Морской энциклопедический словарь. – СПб.: Судостроение, 1993).

<sup>137</sup> Косой парус – парус, расположенные несимметрично относительно мачты.

(Морской энциклопедический словарь. – СПб.: Судостроение, 1993).

<sup>138</sup> Вместимость – объемная характеристика помещений судна, предназначенного для перевозки грузов и пассажиров.

(Морской энциклопедический словарь. – СПб.: Судостроение, 1993).

<sup>139</sup> Остойчивость – способность судна, выведенного внешним воздействием из положения равновесия, возвращаться в него после прекращения этого воздействия.

(Морской энциклопедический словарь. – СПб.: Судостроение, 1993).

<sup>140</sup> Рота – основное тактическое подразделение в вооруженных силах большинства государств, состоит из 100–150 человек.

<sup>141</sup> Шестаков Иван Алексеевич (1820–1888) – полный адмирал. Управляющий Морским министерством в 1882–1888 гг.

<sup>142</sup> Босфор – пролив между Европой и Азией соединяет Черное и Мраморное моря. Длина 30 км, средняя ширина 2 км.

<sup>143</sup> Остзейский край – в Российской империи общее название Курляндской, Лифляндской и Эстляндской губерний (современная территория Эстонии и большая часть Латвии).

<sup>144</sup> Базис операционный, операционная база, – территория, оборудованная в военно-экономическом и оперативно-техническом отношении для обеспечения, проводимых войсками операций.

<sup>145</sup> Улеаборг – шведское название города Оулу в Финляндии.

<sup>146</sup> Капталажский залив Белого моря – в настоящее время Кандалакшский залив.

<sup>147</sup> Кольский залив Баренцева моря у северного берега Кольского полуострова.

<sup>148</sup> Суэц – Суэцкий залив Красного моря между Синайским полуостровом и берегом Африки. Суэцким каналом соединяется со Средиземным морем.

<sup>149</sup> Гибралтар – Гибралтарский пролив соединяет Атлантический океан и Средиземное море. Длина 59 км, ширина 14–49 км.

<sup>150</sup> Новорос. Телег. – газета «Новороссийский Телеграф».

---

<sup>151</sup> Бремор – предположительно Беломор.

<sup>152</sup> Колумб (Colomb) Филип Ховард (1831–1899) – английский военноморской теоретик и историк, вице-адмирал. Служил на флоте с 15 лет, участвовал в многочисленных походах в Средиземное и Балтийское моря, в Арктику. Один из создателей теории «морского могущества», важнейшим средством достижения которого он считал установление контроля над морскими путями (стратегия «контроля над морем»).

(См.: Геополитика: Хрестоматия (сост. Б.А. Исаев). СПб.: Питер, 2007. С. 153–162).

<sup>153</sup> Крейсер *Terrible* – мощный пароходофрегат был больше, чем 90-пушечные линейные корабли. Спущен на воду в 1845 г.

<sup>154</sup> Крейсер «*Powerful*» – британский бронепалубный крейсер. На момент своего вступления в строй (1897–1898) являлся крупнейшим крейсером по своему водоизмещению, а также самым длинным боевым кораблем в мире – 163,98 м).

<sup>155</sup> Поражает дальновидность и логичность рассуждений автора. Все последующие события XX века подтвердили правильность оценки важности для России создания Северного и Тихоокеанского флотов с их возможностями защиты интересов России в морях и океанах.

Не все автор сумел предсказать верно, так изменения военно-политической обстановки оказались таковы, что Англия как и США стали союзниками Советского Союза во Второй мировой войне, а Российской империи – в Первой мировой войне.

Одной из основных задач флота во Второй мировой войне стала проводка союзнических конвоев.

После Второй мировой войны обстановка опять резко изменилась. США, Великобритания, НАТО стали нашими основными противниками. Градус противостояния на Севере был очень высок. Были созданы ракетно-ядерные силы. Наиболее мощная группировка их базируется на Северном флоте.

С развалом СССР все опять начинает меняться коренным образом. США и НАТО уже не воспринимаются руководством России в качестве противников. Вопрос состоит в том, что ждет Север России в военно-морском отношении в будущем.

Представляется, что снижение военного (военно-морского) противостояния совсем не говорит о том, что развитие Северного флота можно приостановить.

---

В современных условиях значение Арктики и использование морей, омывающих РФ, для экономического развития страны приобрело еще более актуальное значение, чем в конце XIX в., так как в связи с истощением минерально-сырьевых ресурсов на континенте и открытием большого количества месторождений на континентальном шельфе (КШ) и в исключительных экономических зонах (ИЭЗ) прилегающих морей, особенно в Арктическом регионе, можно сделать вывод, что в скором времени благосостояние страны и народа будет зависеть от разработки ресурсов в прибрежных морях.

Уже начавшееся противостояние государств за право обладания этими ресурсами, особенно в Арктическом регионе, может со временем обостриться и, не исключено, вплоть до вооруженного противоборства. Даже страны, не имеющие арктического побережья, заявляют о том, что Арктика должна быть интернационализована.

В скором времени вектор экономической деятельности России и других стран переместится на КШ и в ИЭЗ. Пока еще развитие такой деятельности сдерживается:

- остаточным наличием минеральных сырьевых ресурсов на континенте;
- трудностью в техническом отношении разработок месторождений на КШ и в ИЭЗ;
- значительными финансовыми затратами, климатическими условиями Арктики.

Безусловно, изменилась и политическая обстановка, прямых врагов у России нет, но она должна быть готова ради благосостояния своего народа защищать свои интересы в Арктике и в прилегающих морях с такой долей вероятности, чтобы не возникало даже мысли противостоять ей.

В статье очень правильно отмечено, что силы флота нужно создавать заблаговременно и с учетом всех угроз, настоящих и могущих возникнуть в ближайшей перспективе. Так как корабль – это сложнейшее сооружение, он должен быть заблаговременно подготовлен для действий в тех или иных условиях, способен эффективно противостоять возможным противникам и надежно защищать безопасность России и субъектов ее экономической деятельности в прибрежных морях.

До настоящего времени флот создавался исключительно для действий в морях, где отсутствовал ледовый покров, так как было маловероятно действие противника в других условиях. В связи со смещением вектора экономической деятельности в Арктический регион уже сейчас необходи-

---

мо иметь возможность защищать интересы России в Арктике, а, следовательно, строить флот, обладающий такой возможностью, и с учетом возможного противостояния. А это значит создать новую программу строительства Арктического флота ВМФ.

### **Глава 6. Наш Север и иностранцы**

<sup>156</sup> Уолпол (уст. Вальполь, англ. Walpole) Роберт, 1-й граф Орфорд (1676–1745) – британский государственный деятель, член партии вигов. Являлся наиболее могущественной фигурой в британской политической жизни 1720–1730-х гг. Политическая карьера Уолпола складывалась и проходила при первых королях Ганноверского дома (Георг I и Георг II), пришедшего к власти в 1714 г. В 1708–1710 гг. он был военным министром, в 1710–1711 гг. – казначеем флота. В 1715–1717 гг. и в 1721–1742 гг. – первым лордом казначейства (на этом посту он обрел репутацию эффективного управленца, привел в порядок расстроенные финансы страны). С 1721 г. Уолпол стал неофициально именоваться «первым министром» (премьер-министром), в связи с чем его часто называют первым премьер-министром Великобритании, хотя сам он этот титул не принимал и даже считал насмешкой. Уолпол был противником вмешательства Великобритании в европейские войны, считая, что с помощью искусной дипломатии и активной торговой политики можно добиться большего. Под давлением различных политических группировок Уолпол все-таки решился в 1739 г. на объявление войны Испании и Франции, которая проходила крайне неудачно для Англии и послужила одной из причин его отставки в 1742 г. Наряду с репутацией искусного политика и дипломата, Уолпол был известен своей неразборчивостью в методах политической деятельности, включая подкуп членов парламента, жестокие методы расправы с оппозицией и пр., а также склонностью к мздоимству. Сатирические выпады в его адрес содержатся в произведениях таких выдающихся английских литераторов, как А. Поуп, Г. Филдинг и, особенно, Дж. Свифт.

(О биографии Уолпола см.: *Black J. Walpole in Power*. Stroud: Sutton Publishing, 2001; *Dickinson H. Walpole and the Whig Supremacy*. London: English Universities Press, 1973; *Brian W. Sir Robert Walpole: «Sole and Prime Minister»*. London: Hamish Hamilton, 1989; *Pearce E. The Great Man: Sir Robert Walpole*. London: Pimlico, 2008; *Plumb J.H. Sir Robert Walpole*. (2 volumes). London: Cresset Press, 1956–1960).

<sup>157</sup> Имеется ввиду германский кайзер Вильгельм II.

---

<sup>158</sup> Устаревшее название Мурманска.

<sup>159</sup> Река Паз с 1826 г. служит границей между Россией и Норвегией, впадает в Пазрецкий залив (Пазрецкая губа), являющийся частью Варангер-фьорда (Варяжского залива).

<sup>160</sup> Стортинг (норв. *Stortinget*, букв. «Большое собрание») – норвежский парламент.

<sup>161</sup> Город в Северной Германии, её крупнейший порт на Балтике.

<sup>162</sup> Вардё (Vardø) – город и коммуна фюльке Финнмарк. Город располагается на узком острове Вардё (6 км длиной), расположенном на севере Варангер-фьорда (Варяжского залива).

<sup>163</sup> «Восточный вопрос» – комплекс международно-политических проблем, связанных с контролем за святыми местами в Палестине, борьбой христианских народов Балкан за освобождение от турецкого владычества и разделом европейскими державами и Россией владений Османской империи, ослабевшей к XVIII в. Находился в центре европейской дипломатии вплоть до начала XX в. (до конца первой мировой войны, которая, как считается, окончательно разрешила этот «вопрос»).

<sup>164</sup> Часть «восточного вопроса», т.е. освобождение южнославянских народов от турецкого владычества.

<sup>165</sup> Эдип – персонаж древнегреческой мифологии, царь Фив. Горожане избрали его царем за то, что он разгадал загадку Сфинкса и освободил город от этого чудовища.

<sup>166</sup> Крупп Альфред (1812–1887) – немецкий промышленник и изобретатель. Концерн Круппа – крупнейший промышленный концерн в истории Германии, официально созданный в 1860 г. На протяжении своего существования занимался добычей угля, производством стали, военной и сельскохозяйственной техники, текстильного оборудования, автомобилей, судов и локомотивов, был известен тем, что производил, среди прочего, передовые для своего времени артиллерийские вооружения. Одно из изобретений А. Круппа – стальные дальнобойные казнозарядные пушки, благодаря которым Пруссия во многом выиграла войны с Данией (1864), Австрией (1866) и Францией (1870–1871)

<sup>167</sup> Венелин Юрий Иванович, настоящее имя – Георгий Гуца (1802–1839) – российский и болгарский историк и публицист, один из создателей славистики, деятель славянского национального возрождения.

<sup>168</sup> Императорское Общество для содействия русскому торговому мореходству было основано в Москве в 1873 г. Основная цель Общества –

---

развитие русского торгового флота. Центральное правление Общества находилось в Москве, его филиалы действовали в портовых городах страны (включая Санкт-Петербург). Членами Общества были военные и гражданские моряки, купцы и чиновники, представители научной и творческой интеллигенции. Поддержку Обществу оказывал куратор российского флота великий князь Константин Николаевич.

<sup>169</sup> Ермолов Алексей Петрович (1777–1861) – русский военачальник и государственный деятель, участник многих крупных войн, которые Российская империя вела с 1790-х по 1820-е гг. Генерал от инфантерии (1818 г.). Генерал от артиллерии (1837 г.). Главнокомандующий во время Кавказской войны.

<sup>170</sup> Имеется в виду русско-шведско-норвежский договор 1826 г. о проведении границы по р. Паз.

<sup>171</sup> Хаммерфест (норв. *Hammerfest*) – город и коммуна на севере Норвегии, в фюльке Финнмарк. Считается самым северным городом Европы.

<sup>172</sup> Вадсё (норв. *Vadsø*, фин. *Vesisaari*, с.-саамск. *Čáhcesuolu*) – город и коммуна в Норвегии, столица фюльке Финнмарк. Город расположен на южном берегу полуострова Варангер. Получил статус города в 1833 г. Современное население Вадсё – 6186 чел.

<sup>173</sup> Швейниц (Schweinitz), Лотарь (1822–1901) – прусский генерал и дипломат. В 1869 г. назначен послом северо-германского союза при венском дворе; сохранил это звание и после образования Германской империи. С 1876 по 1893 гг. состоял послом в Петербурге. Был одним из наиболее доверенных лиц как у кайзера Вильгельма II, так и у императора Александра II. Выступал за союз Германии с Россией.

<sup>174</sup> Построена в 1306 г. королем Хоканом Магнуссоном. Считается самой северной крепостью в Европе.

<sup>175</sup> Г. Ньюборг, часть коммуны Нессебю, расположен в глубине Варангер-фьорда в 50 км на запад от Вадсё.

<sup>176</sup> Река Тана является самой большой на севере Норвегии, берет свой исток в Финляндии и протекает в основном по территории фюльке Финнмарк. Город Тана является административным центром одноименной коммуны.

<sup>177</sup> Ежедневная норвежская газета, основанная в 1869 г. Является одним из самых влиятельных норвежских печатных СМИ.

<sup>178</sup> Бисмарк Отто Людвиг (1815–1898) – первый канцлер Германской империи (второго рейха) в 1871–1890 гг.

---

<sup>179</sup> Новое Время – популярная газета, издавалась с 1868 по 1917 г.

<sup>180</sup> Крымская война (1853–1856), также Восточная война – война между Российской империей и коалицией в составе Британской, Французской, Османской империй и Сардинского королевства. Боевые действия разворачивались на Кавказе, в Дунайских княжествах, на Балтийском, Чёрном, Белом и Баренцевом морях, а также на Камчатке. Наибольшего напряжения они достигли в Крыму. После поражения под Севастополем, Россия была вынуждена пойти на подписание унизительного Парижского мирного договора. На Крайнем Севере военные действия протекали довольно вяло. В 1854 г. на Белом море действия союзной эскадры капитана Оманея ограничились захватом мелких купеческих судов, грабежом прибрежных жителей, двукратной бомбардировкой Соловецкого монастыря, бомбардировкой города Колы. Были попытки организации десанта, однако от них отказались, также как провалилась и попытка нападения на Архангельск.

(*Бестужев-Лада И.В.* Крымская война 1853–56 // Большая советская энциклопедия. М., 1969–1978).

<sup>181</sup> Главная составная часть Крымской войны.

<sup>182</sup> Имеется в виду: Из воспоминаний старого моряка барона Н.Г. Шиллинга // Русский архив. 1892. Кн. 2. № 5. С. 126–159; № 6. С. 247–276; № 7. С. 287–318.

<sup>183</sup> Российско-американская компания – торговое объединение, учрежденное 8 (19) июля 1799 г. в России в целях освоения территории Русской Америки, Курильских и других островов. Компания имела правление в Иркутске, с 1800 г. – в Петербурге. Ей предоставлялись в монопольное пользование все промыслы и ископаемые, находившиеся на этих территориях, право организовывать экспедиции, занимать вновь открытые земли и торговать с соседними странами. В связи с продажей русских владений США РАК в 1868 г. была ликвидирована.

(Российско-американская компания // Большая советская энциклопедия. М., 1969–1978).

<sup>184</sup> Пролив между материком Евразия и островом Сахалин, соединяет Японское и Охотское моря через пролив Невельского, Амурский лиман и Сахалинский залив.

<sup>185</sup> Один из крупнейших городов и портов на юго-западной оконечности японского острова Хоккайдо. В 1854 г. порт Хакодате вместе с портом Симода стал первым японским портом, который был открыт для кораблей

---

США по Канагавскому договору. Спустя пять лет после подписания неравноправных соглашений, японское правительство определило Хакодате основным северным портом для торговли с иностранными государствами. В 1859 г. в городе появились консульства США и Великобритании.

<sup>186</sup> Аян – поселок Приморской области (ныне края), на берегу Аянского залива Охотского моря. С 1844 г. был факторией Российско-американской компании. В 1850 г. русское правительство перенесло сюда порт. После установления Россией контроля за р. Амур и продажи русских североамериканских владений Аян потерял свое экономическое и геополитическое значение.

<sup>187</sup> Кэмпбелл (Campbell) Джеймс (1820–1895) – американский политический и государственный деятель. В 1855–1857, 1859–1863 гг. – член палаты представителей конгресса США сначала от Оппозиционной, а затем Республиканской партий (избирался от штата Пенсильвания). Участник Гражданской войны 1861–1865 гг. на стороне северян. В 1864–1867 гг. являлся советником-посланником США в Стокгольме. В 1867 г., после того, как он отказался отправиться посланником в Колумбию, ушел с государственной службы и до конца своих дней занимался частной юридической практикой.

(Campbell, James Hepburn – Biographical Information // Biographical Directory of the United States Congress, 1774 – to present <<http://bioguide.congress.gov/scripts/biodisplay.pl?index=C000088>>).

<sup>188</sup> Варангер-фьорд (Varanger fjord), Варяжский залив – залив Баренцева моря у северных берегов Европы, между полуостровами Рыбачьим (Российская Федерация) и Варангер (Норвегия). Самый восточный фьорд Норвегии. Длина 120 км, ширина у входа 50 км, глубина до 420 м. Благодаря Гольфстриму залив замерзает только лишь в самые суровые зимы. Образует хорошие гавани; в южный берег вдаётся Бёк-фьорд (река Патсойоки) и губа Ворьема (река Ворьема). Наиболее значимые порты: Вардё, Вадсё (Норвегия). Богат рыбой. По берегу находятся рудниковые месторождения с преобладанием свинца и цинка.

В первой половине XIX в. Российская империя требовала уступить земли, омываемые заливом, в связи с чем шведский король Оскар I был вынужден заключить союз с Великобританией и Францией. В 1920–1944 гг. к Варяжскому заливу имела выход и Финляндия – округ Петсамо, позднее переданный СССР (ныне Печенгский район Мурманской области). 11 июля 2007 г. было заключено соглашение между Российской Федерацией

---

и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств в районе Варангер-фьорда.

(См.: Варангер-фьорд // Большая советская энциклопедия. М., 1969–1978; Собрание законодательства РФ, 4 августа 2008 г., N 31, ст. 3697).

<sup>189</sup> Мандерстрём (Manderström) Кристофер-Людвиг-Рутгер (1806–1873) – государственный деятель Швеции XIX в., дипломат. Обучался в Упсальском университете. С 1830 г. – находился на дипломатической службе, был посланником в Вене (1855–1856) и Париже (1856–1858). С 16 марта 1858 г. по 4 июня 1868 г. занимал пост министра иностранных дел. В.Н. Семенович ошибочно называет его главой шведского правительства очевидно из-за того, что должность Л. Мандерстрёма называлась в то время премьер-министр иностранных дел. До создания должности премьер-министра в 1876 г., в Швеции главой правительства являлся глава государства, а именно король. После реформы 1876 г. глава МИД стал называться просто министром иностранных дел.

<sup>190</sup> Дело в том, что саамы вели в то время полукочевой образ жизни и, перегоняя стада оленей или занимаясь рыбной ловлей в районе Варангер-фьорда, они мигрировали через «прозрачную» российско-шведско-норвежскую границу. Это создавало проблемы для пограничных и фискальных властей как России, так и шведско-норвежской унии. Отчасти в этой ситуации был «повинен» русско-шведский договор 1826 г., который лишил пазерецких лопарей их традиционных мест ловли сёмги в устье р. Пазы, отошедшей к шведско-норвежской унии.

(Ганин И. Норвежскую семгу лопари ловили по жребью / [http://www.norge.ru/norsklaks\\_rushistorie](http://www.norge.ru/norsklaks_rushistorie)).

Не меньше хлопот подобная миграционная практика создавала и для церквей. Часть лопарей приняла православие, а другая часть – протестантскую веру. В результате приходы этих двух церквей оказались по обе стороны границы.

(См.: Краткое историческое описание приходов и церквей Архангельской епархии. Архангельский епархиальный церковно-археологический комитет. Вып. 3. Уезды: Онежский, Кемский и Кольский. Архангельск: Типо-литография наследников Д. Горяйнова, 1896.

<[http://www.kolamap.ru/library/1896\\_bлаго/291.html](http://www.kolamap.ru/library/1896_bлаго/291.html)>).

Отчасти проблема рыболовства была решена подписанием в 1834 г. русско-шведского протокола к договору 1826 г., по которому российская сторона обязалась регулярно предоставлять властям Восточного Финнмарка

---

списки лопарей, желающих заниматься рыбной ловлей на норвежской территории. Однако на практике лопари, проживавшие по обе стороны границы, продолжали пересекать границу и заниматься промыслами без всяких официальных разрешений, что не раз приводило к конфликтам между властями России и Норвегии (которая в 1814–1905 гг. находилась в династической унии со Швецией).

<sup>191</sup> Автор имел в виду «засилье» обрусевших немцев в Российской академии наук, на которое жаловался ещё в свое время выдающийся русский ученый М.В. Ломоносов. «Немцы»-академики всячески принижали роль русского народа в европейской истории и его вклад в развитие мировой науки и культуры. Именно они были авторами «норманнской теории», объяснявшей возникновение древнерусской государственности исключительно решающей ролью варягов (норманнов, викингов). Также необъективно они относились и к заслугам россиян в открытии и освоении Крайнего Севера.

<sup>192</sup> Новая Земля – архипелаг в Северном Ледовитом океане между Баренцевым и Карским морями; ныне входит в Архангельскую область России в ранге муниципального образования «Новая Земля». Архипелаг состоит из двух больших островов – Северного и Южного, разделённых узким проливом (2–3 км) Маточкин Шар и множеством относительно малых островов. Тянется с юго-запада на северо-восток на 925 км.

Новую Землю в XI–XII вв. открыли новгородские купцы. Из западных европейцев первым район посетил английский мореплаватель Хью Уиллоби в 1553 г. Голландский путешественник Виллем Баренц в 1596 г. обогнул северную оконечность Новой Земли и осуществил зимовку на восточном побережье. Первым настоящим русским исследователем Новой Земли считается штурман Фёдор Розмыслов (экспедиция 1768–1769 гг.).

(См.: *Пасецкий В.М.* Первооткрыватели Новой Земли. М.: Наука, 1980).

Вплоть до XIX в. Новая Земля была необитаемой, возле неё ловили рыбу и охотились норвежцы и поморы. Постоянных поселений там не было, Новая Земля выполняла лишь роль перевалочного пункта. По поводу архипелага регулярно возникали дипломатические конфликты, т.к. иностранцы считали его «ничьей» территорией. Россия же неизменно заявляла о своем суверенитете над Новой Землей.

С целью подкрепления своих территориальных амбиций Россия начала в XIX в. программу постепенного заселения островов. Сначала на Новую Землю начали перевозить в небольшом количестве ненцев, которые были

---

лучше других приспособлены к выживанию в условиях сурового местного климата. Более активное заселение островов началось с 1869 г. В 1877 г. на Южном острове возник населённый пункт Малые Кармакулы. В восьмидесятих годах XIX в. на Новой Земле уже была маленькая колония. В 1910 г. на Северном острове был организован Ольгинский посёлок в губе Крестовой, ставший на тот момент самым северным (74°08' с.ш.) населённым пунктом Российской империи.

В советское время с 1954 по 1990 гг. на Новой Земле существовал ядерный полигон, на котором было произведено 135 ядерных взрывов: 87 в атмосфере (из них 84 воздушных, 1 наземный, 2 надводных), 3 подводных и 42 подземных. В 1961 г. на этом полигоне была взорвана самая мощная в истории человечества 58-мегатонная водородная бомба. На протяжении уже более 20 лет ядерные испытания на Новой Земле не производятся; в настоящее время здесь занимаются лишь исследованиями в области ядерных систем вооружений (объект Маточкин Шар). Прорабатываются возможности промышленного и транспортного использования архипелага в связи с планами добычи нефти и газа на арктическом шельфе и возрождения Севморпути.

<sup>193</sup> А.Ф. Миддендорф в 1840-е гг. совершил ряд экспедиций в Лапландию, на Новую Землю, Таймыр и в Восточную Сибирь. Результаты этих экспедиций оказались настолько значительными, что послужили основанием для создания Русского географического общества, в работе которого в дальнейшем он принял самое активное и непосредственное участие (в том числе на посту его вице-президента).

(См.: <http://www.npacific.ru/np/library/encicl/13/0027.htm>).

<sup>194</sup> Имелась в виду Русско-турецкая война 1877–1878 гг. и освобождение Болгарии от турецкого владычества.

<sup>195</sup> Поморы – этнографическая группа русского старожильческого населения, потомки древних новгородцев и финно-угорского племени карела (хотя последнее является предметом спора современных ученых). Языком поморов является диалект русского языка. Этноним произошёл от названия берега Белого моря от р. Онеги до Кеми – Поморский берег. Поморы издавна занимались рыболовством, торговым мореплаванием и судостроением. На парусных судах они посещали полярные земли и острова (Колгуев, Новая Земля), впервые достигли архипелага Шпицберген (его поморское название Грумант), на восток доходили до северной Сиби-

---

ри, где основали город Мангазея. В XVI–XVII вв. выходцы из Поморья сыграли существенную роль в освоении Россией Сибири.

(См.: Народы России. Атлас культур и религий. М.: Дизайн. Информация. Картография, 2010; *Бернштам Т.А.* Поморы. Формирование группы и система хозяйства. Л., 1978; *Семушин Д.Л.* Поморье и поморы: структура одного исторического мифа // *Арктика и Север*, 2012. С. 45–58).

<sup>196</sup> Шпицбэрген (нем. *Spitzbergen*), также Свэльбард (норв. *Svalbard*), поморский *Грумант* – обширный полярный архипелаг, расположенный в Северном Ледовитом океане, между 76°26' и 80°50' северной широты и 10° и 32° восточной долготы. Самая северная часть королевства Норвегии. Современный административный центр архипелага – посёлок Лонгйир.

Первоначально архипелаг был открыт викингами или поморами в XII в. (был известен поморам под названием Грумант; сейчас так называется один из заброшенных российских посёлков на островах). В 1596 г. острова были «бесспорно» открыты и документированы голландцем Виллемом Баренцем, который дал главному острову название «Шпицберген», что в переводе означает «острые горы». Примерно в это же время архипелаг появился на русских картах под названием «Святые русские острова». Через несколько лет свои претензии на эти земли заявили Англия и Дания. В XVII–XVIII вв. использовался разными странами в качестве базы китобойного промысла, пока киты не были почти полностью истреблены в данном регионе.

После прихода в упадок китобойного и пушного промысла в конце XVIII в., на протяжении последующего столетия Шпицберген был фактически заброшен и считался ничейной территорией «*terra nullius*», и, несмотря на номинальные претензии на него разных стран, фактически никем не управлялся. Россия периодически организовывала экспедиции на архипелаг, поморы по-прежнему занимались сезонными промыслами в этом регионе, но постоянного российского присутствия там не было.

Новая волна интереса началась лишь в конце XIX в., когда круглогодичный доступ к портам и относительно мягкий климат сделали Шпицберген основной базой для полярных экспедиций. В начале XX в. началось экономическое освоение архипелага. Добыча угля американскими, английскими, норвежскими, русскими и шведскими предприятиями привела к организации постоянных поселений на Шпицбергене.

Окончательно статус архипелага был определен Парижским договором 1920 г., который подписали США, Великобритания, Франция, Италия,

---

Япония, Норвегия, Нидерланды и Швеция. В 1935 г. к нему присоединился и СССР, уже имевший к тому времени на Шпицбергене несколько рабочих поселков. В обмен на закрепление норвежского суверенитета над Шпицбергом Осло предоставил иностранным компаниям (из стран-участниц договора) права на добычу и разработку полезных ископаемых на архипелаге и беспрецедентно льготные условия для их хозяйственной деятельности. По условиям Парижского договора, архипелаг и прибрежные воды являются демилитаризованной зоной. Правовой статус прибрежных вод вокруг архипелага до конца не урегулирован. По этому поводу постоянно возникают споры, например, между Россией и Норвегией (особенно в области рыболовства).

(См.: *Зингер Е.М.* Шпицберген – ледовый архипелаг. М.: Пента, 2006; *Коньшев В.Н., Сергунин А.А.* Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество. М.: Российский институт стратегических исследований, 2011. С. 50–54; *Старков В.Ф.* Очерки истории освоения Арктики. Том 1: Шпицберген / Ред. д-р ист. наук А.К. Станюкович. Институт археологии РАН. – Изд. 2-е. – М.: Научный мир, 2009).

<sup>197</sup> Принцип неограниченной свободы предпринимательства и принцип свободы торговли.

<sup>198</sup> «Наездник» – русский парусно-винтовой клипер (крейсер 2-го ранга) четвертой серии (типа «Крейсер»). Построен на верфи в Санкт-Петербурге в 1878 г. Первый корабль серии с композитным (железный набор и деревянная обшивка) корпусом. Известен своими путешествиями по всему миру, включая Крайний Север. В 1902 г. исключен из списка российского флота.

(См.: <http://www.vladcity.com/ships/historic-ships-and-boats/naezdnik-1878/>; [http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%E5%E7%E4%ED%E8%EA\\_\(%EA%EB%EF%E5%F0,\\_1878\)](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%E5%E7%E4%ED%E8%EA_(%EA%EB%EF%E5%F0,_1878))).

<sup>199</sup> Ныне – Таллинн, столица Эстонии.

## **Глава 6. Железная дорога на Мурман**

<sup>200</sup> Автор приводит цитату из произведения «великого молчальника» Мольтке «Военные поучения». Мольтке Карл Хельмут Бернгардт (Мольтке Старший) (1800–1891) – граф (1870), германский генерал-фельдмаршал (1871), русский генерал-фельдмаршал (1872), военный теоретик. Наряду с Бисмарком и Рооном считается одним из основателей Германской империи.

---

Родился в Мекленбурге в г. Пархиме. В 1826 году закончил Берлинскую военную академию, был причислен к прусскому Генеральному штабу, а в 1858 году назначен начальником прусского (с 1871 – германского) Генерального штаба.

В 1866 году совместно с генералом Альбрехтом фон Рооном разработал план военной кампании против Австрии. План удался и австрийская армия была разбита. В 1866–1870 гг. занимался разработкой плана войны с Францией. Руководил сражением при Седане, в результате которого в плен сдался император Франции Наполеон III и 110000 французских солдат. Осенью–зимой 1870 г. руководил осадой Парижа. Участвовал в подготовке провозглашения Германской империи в 1871 г. и условий мирного договора по итогам франко-прусской войны.

В 1870 г. русское правительство наградило его орденом Св. Георгия II степени. В 1871 г. получил звание генерал-фельдмаршала Германской империи. В 1872 г. назначен шефом 69-го пехотного Рязанского полка, оставаясь им до своей смерти. В том же году получил звание генерал-фельдмаршала Российской империи.

Автор нескольких книг по военному искусству и военной истории, наиболее значимые из которых «Военные поучения» и «История франко-германской войны 1870–1871 гг.». Наряду с К. Клаузевицом и А. Шлиффеном является крупнейшим военным теоретиком XIX века, основоположником германской военной мысли. Военные кампании проведенные Х. Мольтке были положены в основу «Плана Шлиффена», реализованного в Первой мировой войне.

<sup>201</sup> Железнодорожная система Финляндии была с колеями, отличными от российских, и не была включена в единую систему российских железных дорог. Это обстоятельство связано с историей отношений Финляндии и России.

По итогам заключенного в 1807 г. между Россией и Францией Тильзитского мира Россия брала на себя обязательство оказать давление на Швецию с целью вынудить ее присоединиться к континентальной блокаде Англии. Эта политика санкций привела через год к российско-шведской войне, в ходе которой территория Финляндии была завоевана российскими войсками. По Фридрихсгамскому мирному договору 1809 г. Швеция отказалась от своей восточной провинции в пользу России.

Финляндская политика Александра I в значительной мере определялась военно-стратегическими соображениями и расчетами. России было важно

---

обеспечить безопасность Петербурга от возможного наполеоновского вторжения. Среди правящих кругов России также существовала уверенность в наличии сильных реваншистских настроений в Швеции, которые находили поддержку среди шведоязычного населения княжества. Обстоятельства требовали от российской власти быстрого упрочения своих позиций на присоединенной территории. Эта задача не могла быть решена лишь методами военного принуждения. Необходимо было проведение либеральной политики по отношению к новой территории, которая смогла бы погасить существующее в Финляндии недоверие к новому российскому правлению, и исключило бы превращение Финляндии в центр сепаратизма.

Для решения этой задачи и было принято решение о проведении курса на автономию Финляндии. К тому же, Финляндия находилась в составе Швеции около 600 лет, и было естественным сохранение прошведских настроений, особенно среди местной элиты, т.к. она была в наибольшей степени ассимилирована шведами.

Финляндия обладала собственным гражданством, не совпадающим с российским подданством. Финляндским подданным был открыт широкий и свободный доступ к службе на самых ответственных государственных и военных постах империи, в то время как русские подданные не получили в Финляндии одинаковых с местными жителями прав. Православный не мог преподавать историю, приобретение в княжестве русскими недвижимого имущества имело серьезные ограничения. Финляндия имела собственную, правда небольшую армию, финские военнообязанные не призывались к службе на территории России, имела также национальное почтовое ведомство, выпускавшее финские почтовые марки, и другие институты религиозной, политической и экономической инфраструктуры. Между Россией и Финляндией существовала таможенная граница, причем, княжество получило право беспошлинной торговли с Россией, в то время как российские товары облагались пошлиной. У финнов был собственный национальный банк, принимаемый сеймом бюджет и своя финансовая система. Денежные средства княжество могло хранить в зарубежных банках самостоятельно от имперских структур в Санкт-Петербурге.

В 1870-х гг. начинается период активного сближения Финляндии и Германии, чему в немалой степени способствовали Швеция и Норвегия. В конечном итоге Финляндия, получившая независимость в 1917 г., дважды воевала против России (СССР) на стороне Германии.

---

Данным обстоятельством можно объяснить обеспокоенность автора, высказывающего в порядке научного предвидения, к чему может привести либеральная политика российского правительства по отношению к своим окраинам, в частности на северном направлении.

<sup>202</sup> Автор подчеркивает приоритеты в строительстве портов, поскольку согласно высочайше утвержденного 19 февраля 1890 г. мнения государственного совета было определено, сверх уже ранее ассигнованных сумм (с 1863 по 1884 гг. 41/2 млн руб.), отпустить на строительство в Либаве коммерческого порта в течение семи лет, начиная с 1890 г., 8850000 руб. Основная часть проектированных работ должна быть окончена, согласно контракту, к январю 1897 г. В течение 1895 г. намечены были к исполнению следующие работы: постройка ремонтной казармы и склада (35 т. р.), покупка парохода-ледореза (210 т. р.), сооружение рейдовой набережной в 245 погонных сажен (516815 р.), землечерпальные работы (338000 р.), устройство освещения и др.

Главным преимуществом либавского порта перед другими портами Балтийского моря считалось то, что он замерзает только во время сильных и продолжительных морозов, да и то на короткое время. Другое удобство порта заключалось в уже построенных на набережной складах, которые способствуют к быстрой разгрузке кораблей, что понижает плату за фрахт. Кроме того, существовало основанное на низких страховых премиях мнение, что либавский порт – самый безопасный в России. Автор исходит из верного соображения, что военная безопасность должна основываться на военно-политических и геополитических условиях, а не на коммерческой выгоде.

<sup>203</sup> Еленев Федор Павлович (1827–1902) – русский публицист консервативного направления, член Главного управления по делам печати (1868–1896). Особую известность приобрел, благодаря серии очерков «В захолустье и в столице», посвященных реализации реформ 1860–70-х гг. и опубликованных в журнале «Отечественные записки» (под псевдонимом Скалдин). В 1880–90-е годы опубликовал несколько работ по проблемам Финляндии. В их основе – отрицание распространенного среди финских ученых того времени тезиса о том, что при включении Финляндии в состав Российской Империи 1809 г. ей были дарованы права самостоятельного государства, объединенного с Россией только унией. При этом, Ф.П. Еленев вел полемику в очень резкой манере и часто обвинял своих финских оппонентов в тайном сепаратизме и подрыве основ государства.

---

(Работа, упомянутая Семенковичем: *Еленев Ф.П.* Учение о Финляндском государстве // *Русская старина*. 1893. Т. 78. № 5. С. 255–322; № 6. С. 455–489).

<sup>204</sup> Пальмшерна (Palmstierna) Нильс-Аксель-Ялмар (1836–1906) – военный министр Швеции в 1888–1892 гг.

<sup>205</sup> Автор не рассматривает позицию военного ведомства, которое видело в Швеции потенциального противника. В Генеральном Штабе в Петербурге считали, что «Швеция готовит свои вооруженные силы исключительно против России», однако она не решится на единоличное противоборство, но с большой долей вероятности присоединится к Германии, чтобы вернуть потерянную 100 лет назад Финляндию. Признавалось наличие у Швеции небольшой, но хорошо организованной армии и флота, приспособленного для действий в шхерах.

В отличие от Генштаба, дипломаты рассматривали возможность союза со Швецией, основанном на экономическом сотрудничестве. Существовало два проекта такого союза. Первый принадлежал военному атташе подполковнику Шуберскому. По его мнению, в Швеции происходило активное освоение водяной энергии. В скором времени это приведет к сокращению ввоза угля (из Англии) и соответственно экономии крупных сумм (около 55 млн крон ежегодно; курс кроны в то время – 0,52 коп.), которые будут направлены на освоение севера Швеции, богатого лесом и железной рудой. По прогнозам подполковника Шуберского, к 1915–1916 гг. в районе Елливаре – Кируна, то есть вблизи российско-шведской сухопутной границы, возникнет крупный промышленный округ. Следовательно, перед шведами встанет дилемма: «идти на союз с Германией и, обеспечив тем свой юг, сосредоточить свои вооруженные силы на севере, или идти на союз с нами и тем сохранить почти целиком нынешнюю дислокацию».

Второй план был составлен секретарем российской миссии в Стокгольме Н.В. Вяземским и строился на особенностях экономических связей Швеции. Дипломат полагал, что сближение с Германией «убьет или, по крайней мере, затормозит» шведскую промышленность. В то время как сближение с Россией принесло бы ей существенные выгоды. Поэтому союзный договор с Швецией должен быть поставлен «в связь с договором торговым». Отметим, что оба плана имели в виду германский фактор и не получили развития. В предвоенный период русский экспорт в Швецию, хотя и вырос незначительно в абсолютных цифрах, но в общих поставках его доля упала. Более того, по ряду позиций, на которых Россия традиционно

---

была сильна, прежде всего на хлебном рынке, она более не выдерживала конкуренции с Германией.

Таким образом, для российской стороны приоритетной была военно-политическая составляющая российско-шведских отношений. Главным был вопрос о позиции Швеции в случае европейской войны. На протяжении всех предвоенных лет российские и шведские военные считались потенциальными противниками. Оптимистичный прогноз исходил от российских военных агентов в Скандинавских странах и заключался в том, что Швеция останется нейтральной, но никогда не выступит против Германии. В конечном итоге данный прогноз оправдался, что не исключало иного варианта развития событий, как произошло, например, с Финляндией.

<sup>206</sup> Аньяльские заговорщики – члены Аньяльского союза, объединения офицеров, которые в 1788 г. выступили против шведского короля Густава III и его власти над Финляндией, за создание самостоятельного финляндского государства под протекторатом России. Русский публицист Ф.П. Еленев дал Аньяльскому союзу следующую характеристику: «Финляндское дворянство, пропитанное, подобно всему шведскому дворянству того времени, олигархическим стремлением, было раздражено против Густава III за то, что он значительно обуздал безграничное самовластие этого сословия <...>. Целью Аньяльского договора (от деревни Аньяла, где собирались заговорщики) было отторгнуть Россию из-под шведской власти и организовать из нее самостоятельное олигархическое государство под покровительством России».

(Еленев Ф.П. Учение о Финляндском государстве // Русская старина. 1893. Т. 78. № 5. С. 263). Члены Аньяльского союза надеялись на поддержку России, но таковой не получили. В 1789 г. они были арестованы, многие подверглись ссылке на каторгу.

<sup>207</sup> Спренгпортен (Sprengtporten) Георг-Магнус (1740–1819) – шведский, финский и русский государственный деятель, видный сторонник отделения Финляндии от шведского государства. Родился в г. Борго. В ранней юности поступил на военную службу, участвовал в Померанской войне 1757–1762 гг. между Швецией и Пруссией (она являлась составной частью Семилетней войны 1756–1763 гг.). В 1761 г. – произведен в капитаны, в 1770 г. – назначен майором в драгунской полк. В 1772 г. Г.-М. Спрегпортен, вместе со своим братом Якобом-Магнусом принял активное участие в перевороте короля Густава III, имевшем целью подчинить парламент мо-

---

нарху. В 1777 г. – был назначен командиром Саволоакской бригады в Финляндии, но в 1781 вышел в отставку из-за ссоры с королем и вскоре выступил, как активный сторонник создания независимого Финляндского государства под протекторатом России. Во время Русско-шведской войны 1788–1790 гг. он находился при русской армии и разрабатывал для нее стратегические планы, за что в Швеции был обвинен в предательстве и заочно приговорен к смертной казни. После войны Г.-М. Спренгпортен поселился в России, выполнял различные поручения ее правительства, например, в 1800 г. занимался освобождением русских солдат, захваченных в плен Наполеоном в Италии и на Корфу. В 1802–1803 гг. производил военно-стратегический осмотр России, включая Сибирь. Во время Русско-шведской войны 1808–1809 гг. он вновь находился при русской армии, являлся дипломатическим советником при ее командующем Ф.Ф. Буксгевдене, но поссорился с ним (Спренгпортен выступал за автономную Финляндию, Буксгевден добивался ее присоединения к России в качестве обычной провинции). С февраля 1808 по июнь 1809 г. Спренгпортен занимал должность генерал-губернатора Финляндии. На этом посту он столкнулся с большими сложностями при создании нового для страны бюрократического аппарата и недоверием значительной части финляндского общества. Вышел в отставку в результате ссоры с новым главнокомандующим Б. фон Кноррингом. В отставке зиму проводил в Санкт-Петербурге, а лето – в своем имении под Выборгом, работал над мемуарами. В 1812 г. предложил проект создания в Финляндии национальных вооруженных сил, который, однако, не был реализован.

<sup>208</sup> Место наименьшего сопротивления (лат.)

<sup>209</sup> Бойтесь данайцев, дары приносящих – фраза из поэмы Вергилия «Энеида». Ее произносит пророчица Кассандра, предостерегая защитников Трои, которые ввезли в крепость деревянную фигуру коня («троянского коня»), с затаившимися в ней воинами.

<sup>210</sup> Ирье-Коскинен (Yrjö-Koskinen) (1830–1903) – финский государственный деятель, историк и публицист шведского происхождения (настоящие имя и фамилия Георг-Захарис Форсман). В 1863–1882 гг. – профессор Гельсингфорсского университета, сыграл ведущую роль в создании Финского исторического общества (1875). В своих трудах один из первых показал историю Финляндии, как единый процесс. Активно занимался политической деятельностью, отстаивал идею широкой автономии Финляндии в составе Российского государства, был одним из идеологов Старофин-

---

ляндской партии. Депутат Сейма (1863–1882 и 1885–1891) и член Сената (1882–1899) Великого Княжества Финляндского.

<sup>211</sup> Даниельсон-Кальмари (Danielson-Kalmari) Юхан-Рихард (1853–1933) – финский публицист, политик, историк. С 1880 г. – профессор Гельсингфорского университета, в 1903–1906 гг. – его ректор. Видный деятель Старофинляндской партии, депутат Сейма (1885–1914) и член Сената (1908–1909) Великого Княжества Финляндского. Впоследствии, в независимой Финляндии был ректором университета Турку (1921–1926).

<sup>212</sup> Мехелин (Mechelin) Лео (1839–1914) – финский юрист, историк и политический деятель. В 1874–1882 гг. был профессором права и экономических наук в Гельсингфорском университете. Депутат Сейма (1872, 1877–1878, 1882–1885, 1899–1904) и член Сената (1882–1890) Великого Княжества Финляндского. По оценке финского исследователя М. Клинге: «Наиболее известным лидером либерального направления в Финляндии был сенатор Лео Мехелин».

(*Матти Клинге. На чужбине и дома. СПб.: Издательский дом «Коло», 2005. С. 244*). Мехелин последовательно отстаивал статус Финляндии, как автономного государственного образования в составе Российского государства, демонстрировал лояльность российским властям и, одновременно, боролся с русификаторскими тенденциями в деятельности царской бюрократии. Вел очень жесткую полемику с русскими противниками идеи финляндской автономии, в частности, с Ф.П. Еленевым.

<sup>213</sup> Автор отстаивает идею приоритетного строительства порта на Мурмане. С его строительством Россия запоздала, поскольку порт все равно пришлось строить, но в экстремальных условиях Первой мировой войны. История осмысления необходимости строительства порта на Кольском полуострове такова.

В XVI–XVIII веках Кольский полуостров играл заметную роль в российской экономике: рыболовство, мореходство, торговля со многими странами Европы. Однако к началу XIX века экономическое развитие края замедлилось в связи с открытием новых торговых путей в других районах России.

В 60-х годах XIX века началось интенсивное заселение Мурманского побережья. На западном побережье селились преимущественно финны и норвежцы, на востоке – русские. 8 февраля 1883 г. образовался Кольский уезд с центром в городе Кола. Более двух веков Мурманский край входил в состав Архангельской губернии. В конце XIX века на Терском берегу по-

---

мимо рыбных промыслов, охоты и скотоводства начались первые лесоразработки. В 1898 году был построен и в 1899 году пущен в эксплуатацию Умбский лесопильный завод, положивший начало развитию лесной промышленности на Кольском полуострове.

В 1899 году в Екатерининской гавани возникло новое городское поселение и порт, которому было присвоено наименование Александровск (ныне – город Полярный). Александровск стал уездным городом, а Кольский уезд был переименован в Александровский.

В декабре 1914 года принято решение о строительстве железной дороги Петрозаводск – Мурман. Оно было продиктовано необходимостью получения военных грузов от союзников России в первой мировой войне. Железная дорога была построена менее чем за 2 года. Однако, за это время в необорудованном порту скопилось сотни. Одновременно в районе Семеновых островов сооружался торговый порт: с 21 сентября (4 октября) 1916 года город-порт именовался Романов-на-Мурмане, с 3 апреля 1917 года – г. Мурманск.

<sup>214</sup> Поповки – два броненосца береговой охраны «Новгород» и «Киев» (позже – «Вице-адмирал Попов»), были построены по инициативе адмирала А.А. Попова в 1871–1875 гг., в условиях действия Парижского трактата, запрещающего России иметь военно-морской флот на Черном море. «Новгород» был построен в Санкт-Петербурге, по частям перевезен сушей в Николаев и там собран (спущен на воду в 1873 г.). «Киев» был полностью построен в Николаеве, двумя годами позже. Корабли отличались размерами и калибром артиллерии («Новгород» – 11-дюймовые орудия, «Киев» – 12-дюймовые).

Впервые вопрос о постройке бронированных плавучих батарей для защиты входов в Азовское море и Днепро-Бугский лиман был поднят в 1863 г. Однако, даже проект малоподвижных плавучих батарей был отклонён, поскольку правительство, проводящее реформы, в значительной степени зависело от зарубежных займов и боялось международных осложнений. В 1869 г. военное и морское ведомства совместно решили строить такие батареи, превосходящие калибром артиллерии и толщиной брони любые иностранные броненосцы, и при этом имеющие осадку не более 14 футов. Всем этим условиям удовлетворяло только предложение А.А. Попова о строительстве круглых в плане батарей, что позволяло уместить 11-дюймовые орудия и мощное бронирование в 2700-тонный корабль длиной (диаметром) менее 31 метра при осадке 3,76 метра.

---

Современники прекрасно предвидели недостатки круглых кораблей, однако демонстрация с круглыми шлюпками убедила чиновников не медлить с постройкой, которая началась одновременно с выходом России из ограничений Парижского договора. Из-за слабой производственной базы на Чёрном море постройка настоящих броненосцев в то время была невозможна.

Две построенных поправки – «Новгород» и «Киев» стали первыми броненосцами Черноморского флота. Развитие технологий судостроения, изменение внешнеполитических и внутригосударственных условий, отказ от первоначальной концепции применения узкоспециализированных кораблей – плавучих броненосных батарей береговой обороны, привели в последующем к изобилию критики этих необычных кораблей.

<sup>215</sup> Яхта «Ливадия» была построена в 1873 г. Имела 4-х пушечное вооружение и в качестве «винта» деревянную колесную пару. По комфортабельности и отделке помещений она превосходила все предыдущие царские яхты. Летом 1873 г. новая яхта, войдя в состав Черноморского флота, пришла в Севастополь, откуда доставила императрицу с семьей в Ялту.

В марте 1874 г. «Ливадия» ушла в практическое плавание. В западной части Средиземного моря яхта успешно выдержала 11-балльный шторм, показав отличные мореходные качества. Следует отметить, что «Ливадия» – единственная из императорских яхт, участвовавшая в боевых действиях русского флота. Во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. под командованием капитана 1 ранга Ф.Е. Кроуна она крейсировала у румынского и болгарского побережья и 21 августа потопила турецкую двухмачтовую кочерму. Замеченная двумя турецкими броненосными кораблями, яхта выдержала 18-часовую погоню и благополучно ушла под защиту севастопольских батарей.

Трехлетняя служба «Ливадии» закончилась трагически. На пути из Севастополя в Одессу она в туманную ночь с 21 на 22 октября 1878 года выскочила на риф у Тар-ханкутского маяка на западном побережье Крыма. 47 дней, с 22 октября по 7 декабря, «Ливадия» стояла на камнях. После ряда неудачных попыток командования Черноморского флота спасти корабль, все ценное, что было возможно, свезли на берег, предоставив корпус морским волнам. Гибель дорогостоящей яхты вызвала пересуды в обществе о бессмысленной расточительности царской семьи.

---

<sup>216</sup> Шмерцы (от немецкого – «Schmerz» – боль) – распространенное в русской литературе, публицистике и бытовой речи XIX – начала XX вв. презрительное наименование немцев.

<sup>217</sup> Бригадир – военное звание выше полковника и ниже генерала, соответствовавшее 5-му чину (чину «советника» Табели о рангах), существовавшее в русской армии XVIII века. Автор ссылается на комедию Д.И. Фонвизина «Бригадир», в которой высмеивается пресмыкание российской молодежи перед иностранщиной. Сын бригадира Иванушка, пробыв несколько месяцев во Франции, стал вести себя в России как француз:

**«Бригадир.** Да ты что за француз? Мне кажется, ты на Руси родился.

**Сын.** Тело мое родилось в России, это правда; однако дух мой принадлежал короне французской.

**Бригадир.** Однако ты все-таки России больше обязан, нежели Франции. Ведь в теле твоём гораздо больше связи, нежели в уме.

**Сын.** Вот, батюшка, теперь вы уже и льстить мне начинаете, когда увидели, что строгость вам не удалась.

**Бригадир.** Ну, не прямой ли ты болван? Я тебя назвал дураком; а ты думаешь, что я льщу тебе; эдакой осел!».

<sup>218</sup> В 1668 г. был сделан первый шаг к созданию русской регулярной военно-морской силы на Каспийском море: на реке Оке в селе Дединово был спущен на воду большой парусный корабль «Орел». Предыстория его появления была такова. В 1664 г. персидский шах Аббас II усилил торговые сношения с Россией и дал многие исключительные привилегии русским купцам. Через три года шах попросил у России позволить особой армянской компании, состоящей из персидских подданных, производить торг шелком-сырцом через Россию. Разрешение было получено, и при этом русские брали на себя охранение провозимых товаров за особую плату. Конечно, это вызвало необходимость завести у нас военные суда для плавания по Волге и Каспийскому морю, а потому 19 июня 1667 г. была начата постройка военного корабля для плавания по Каспию. Главное наблюдение за постройкой поручено боярину Ордин-Нащокину – тому же, что уже строил суда на Двине.

В России мастеров «аглицкого кораблестроения» не было, потому, пригласили иностранцев. Выбор пал на голландцев, так как они своей честностью в торговле расположили к себе русских людей, тогда как англичане за свои хищнические наклонности к наживе заставили совершенно запретить им торговлю в России. Был приглашен корабельный мастер Ламберт Гельт

---

(Ней) «со товарищи». Заложенный в половине ноября 1667 г. корабль «Орел» был очень мал по современным понятиям, хотя часто в литературе именуется «первым русским линейным кораблем»: длиной 80 футов, шириной 21 фут и сидел на 5 футов в воде. Его постройка обошлась вместе с двумя другими кораблями еще меньших размеров, в 9 тысяч рублей. На корабле было 20 иностранцев, и к ним прибавилось в Казани 35 нижегородских стрельцов для охраны каравана купеческих судов во время пути по Волге.

Почти четыре месяца понадобилось флотилии, чтобы добраться до Астрахани. Это путешествие описано одним из участников: Яном Стрюйсом, который был парусным мастером на корабле. В Астрахани суда оставались девять месяцев, сначала в ожидании некоторых вещей и погрузки припасов, а потом по случаю крестьянского восстания под руководством Степана Разина, остановившего всю торговлю с Персией. В бытность в Астрахани командир корабля «Орел» Ботлер, по поручению астраханского воеводы Прозоровского, успел построить и в апреле 1670 г. спустить еще одно военное судно на весельном ходу (галеру). Итого каспийский флот России составил на тот момент более 7 военных кораблей, что позволяло России господствовать на Каспийском море. Но восстание Степана Разина распространилось настолько, что был захвачен и военный порт и сам город Астрахань.

Все суда были сожжены, иностранцы бежали из России. Из них только двое: лекарь Таммерлен и пушкарь Кирштен Бранд возвратились Россию.

<sup>219</sup> Голицын Борис Алексеевич (1651 или 1654 –1714) – боярин (с 1689). Состоял воспитателем при царевиче Петре Алексеевиче (будущем императоре Петре I). Во время конфликта Петра с царевной Софьей решительно встал на сторону своего воспитанника, был одним из главных его советчиков. Впоследствии участвовал в Азовском походе 1695 г. и Северной войне, выполняя важные поручения царя.

<sup>220</sup> Апраксин Федор Матвеевич (1661–1728) – один из наиболее видных сподвижников Петра I. Сыграл большую роль в создании русского флота. В 1693–1696 гг. был двинским воеводой и губернатором Архангельска, активно вел строительство кораблей на Соломбальской верфи. Впоследствии генерал-адмирал флота (с 1708 г.), президент Адмиралтейств-коллегии (с 1717 г.).

---

<sup>221</sup> Веселаго Феодосий Феодосьевич (1817–1895) – офицер флота, автор многочисленных исследований по истории военно-морского флота и образования в России.

<sup>222</sup> Перечисленные выше товары являлись государственной монополией. В 1719 г., по мере развития международной торговли русскими купцами, она была отменена, за исключением товаров военного назначения: поташа и смольчуга.

<sup>223</sup> Имеется в виду так называемая «Великая крестьянская реформа», которая с помпой отмечалась в России каждое десятилетие, как государственный праздник. Хотя на самом деле она, проведенная по либеральному сценарию, существенно ослабила экономический потенциал и международный престиж России. Этот парадокс имеет автор статьи, критически характеризуя определение «Великая реформа».

<sup>224</sup> Автор несколько упрощает причины упадка испанского могущества, они носили более сложный характер.

<sup>225</sup> Грант (Grant) Улисс (1822–1885) – видный военачальник периода Гражданской войны, 18-й президент США (1869–1877).

<sup>226</sup> Вольдемарс Кришьянис (1825–1981) – выдающийся латышский писатель, ученый-фольклорист. В 1858 г. поселился в Санкт-Петербурге, где служил в Министерстве финансов и издавал латышскую газету «*Peterburgas Avozes*», активно писал статьи по экономической тематике и о положении латышского крестьянства, развитии торгового флота, промышленности и др.

<sup>227</sup> Лашкарев Сергей Сергеевич (1816–1869) – российский общественный деятель. Активно участвовал в работе Вольного экономического общества и Общества русской промышленности. Считал одной из важнейших задач общественных организаций и правительства распространение среди крестьян сельскохозяйственных знаний и передовых технологий.

<sup>228</sup> Студитский Федор Дмитриевич (1814–1893) – педагог, просветитель. В середине XIX века большой популярностью пользовалась составленная им «География для детей» (1840).

<sup>229</sup> Милютин Иван Андреевич (1829–1907) – видный общественный деятель и благотворитель. С 1861 г. – городской голова Череповца. Написал большое количество работ, посвященных железнодорожному сообщению.

<sup>230</sup> Буланже (Boulanger) Жорж (1837–1891) – французский генерал, политический деятель, лидер антиреспубликанского реваншистского течения, известного, как «буланжизм». В 1888 уволен правительством с военной

---

службы. Отличался склонностью к политическим эскападам и вызывающему поведению. Покончил жизнь самоубийством на могиле возлюбленной Маргарит Боннемен.

<sup>231</sup> Гарибальди (Garibaldi) Джузеппе (1807–1882) – выдающийся итальянский политический и военный деятель, лидер борьбы за независимость и целостность итальянского государства.

<sup>232</sup> Видимо, речь идет о публикациях популярного во второй половине XIX века этнографа-беллетриста Максимова Сергея Васильевича (1831–1901).

<sup>233</sup> Автор перечисляет ряд кораблекрушений, произошедших на Российском флоте в конце XIX – начале XX веков, связанных с падением дисциплины и общей морской выучки экипажей. «Витязь» и «Владивосток» затонули при освоении Тихоокеанского побережья и поиска места для Военно-морской базы Российского флота на Дальнем Востоке, «Царевна» потерпела крушение на Черном Море, «Русалка» – практически на рейде Таллина. Все они вызвали большой резонанс в обществе, поскольку подрывали престиж России как океанской державы. В конечном итоге беспечность и халатность руководства России и флота привели страну к позору Цусимы (разгрому русского флота японцами в 1904–1905 гг.).

<sup>234</sup> Любой ценой (франц.)

<sup>235</sup> Дыдымов Аким Григорьевич (1856–1890) – промышленник, один из основателей китобойного промысла в России. В 1885–1886 гг. служил лейтенантом на клипере «Джигит» и, будучи поражен богатством северных морей, решил посвятить себя китобойному делу. Выйдя в отставку, продал имение родителей, чтобы построить и оснастить китобойное судно, которое получило имя «Геннадий Невельской». На исходе декабря 1890 г., закончив промысел у берегов Кореи, китобоец «Геннадий Невельской» по пути к берегам Японии бесследно исчез, вместе с капитаном А. Дыдымовым и 13 членами команды. Усиленные попытки шкипера Ф.-Ф. Гека отыскать следы своего товарища оказались тщетными. Вероятно, причиной несчастья стал шторм с обильным снегопадом, разбушевавшийся в те дни.

<sup>236</sup> Бьернсон (Vjörnson) Бьернстерне (1832–1910) – выдающийся норвежский писатель и драматург. Основные произведения посвящены жизни рядовых норвежцев (в т.ч. крестьян) или имеют исторический сюжет.

<sup>237</sup> Ибсен (Ibsen) Генрик (1828–1906) – выдающийся норвежский драматург.

---

## *Глава 8. Экспедиции для отыскания морского пути из Европы в Сибирь*

<sup>238</sup> Нансен Фритьоф (1861–1930) – норвежский полярный исследователь и общественный деятель. В 1888 г. организовал и возглавил экспедицию в Гренландию, во время которой пересек южную часть острова и установил наличие сплошного оледенения внутренних районов Гренландии. В 1889 г. задумал новую экспедицию, целью которой было проникновение в центральную часть Арктики. В 1893 г. по плану Нансена специально подготовленное судно «Фрам» вмерзло в лед в районе Новосибирских островов и в течение трех лет вместе со льдами дрейфовало через Арктический бассейн с востока на запад. Экспедиция закончилась в 1896 г. у Шпицбергена. Во время дрейфа «Фрама» были проведены первые океанографические и метеорологические наблюдения в центре Северного Ледовитого океана. В 1900 г. Нансен участвовал в экспедиции на Шпицберген, а в 1913 г. совершил плавание на грузовом пароходе «Коррект» к устью реки Енисей, а затем путешествовал по югу Восточной Сибири и Дальнему Востоку. В 1924 г. Нансен был избран пожизненным президентом Международного общества по изучению Арктики с помощью воздушных средств (Аэроарктика).

<sup>239</sup> Добротворский Леонид Федорович (1856–1915) – контр-адмирал российского флота, участник Цусимского сражения в 1905 г. В 1893 г. возглавил Енисейскую экспедицию, целью которой была доставка строительных материалов и рельсов для строительства Транссибирской железнодорожной магистрали из Англии через Карское море в устье Енисея. В экспедиции приняли участие русские суда – пароходы «Лейтенант Овцын» с баржей (капитан Л.Ф. Добротворский), «Лейтенант Малыгин» (капитан П.К. Тудерман) и парусная баржа «Лейтенант Скуратов» (капитан Е.Л. Шведе), а также английские суда – пароход «Орестес» (капитан Д. Виггинс) и шхуны «Бланкатра» и «Минусинск». Выйдя 6 июля 1893 г. из Думбартона (Англия), суда экспедиции 22 августа прибыли в селение Гольчиха в устье Енисея, доказав возможность плавания Карским морем. Экспедиция имела важное военно-политическое значение – суда экспедиции шли под военным флагом и должны были еще раз напомнить западным державам об интересах России.

<sup>240</sup> В 1891 г. Главный морской штаб признал целесообразным иметь в Северном Ледовитом океане военное судно для охраны морских промы-

---

слов, предотвращения вторжения иностранных зверобоев в русские территориальные воды и защиты интересов жителей российского побережья. Для этой цели Морским министерством в Арктику посылались крейсера «Наездник» (1893 г., капитан Пелль), «Вестник» (1894 г., капитан В.П. Ларин), «Джигит» (1895 г., капитан К. де Ливрон), «Самоед» (1896 г., капитан В.А. Лилье), с 1897 г. – транспортное судно под военным флагом «Бакан».

<sup>241</sup> См. примечание 20.

<sup>242</sup> Жданко Михаил Ефимович (1855–1921) – русский гидрограф-геодезист, генерал-лейтенант. В 1887 г. окончил Морскую академию в звании лейтенанта. В 1887–1897 гг. занимался гидрографической съемкой Балтийского и Белого морей, Новой Земли, Югорского Шара и Мурманского побережья. В 1898 г. был назначен начальником Гидрографической экспедиции Восточного океана. В 1904–1905 гг. заведовал наблюдательными постами по всему юго-восточному побережью России. После окончания Русско-японской войны в чине генерал-майора, а затем генерал-лейтенанта возглавлял широкомасштабные исследования в Японском, Охотском и Беринговом морях. В 1913 г. был зачислен в Корпус гидрографов, с марта 1913 г. по апрель 1917 г. возглавлял Главное гидрографическое управление.

<sup>243</sup> С 1850 года по заявлению правительства Норвегии Шпицберген с прилегающими островами объявлен нейтральной зоной.

<sup>244</sup> Фишер Иоганн Эбергарт (1697–1771) – профессор естественной истории Академии наук. В 1739–1747 гг. совершил путешествие по Сибири, по результатам которого написал несколько книг и среди них – «Сибирскую историю, или описание Сибирского царства».

<sup>245</sup> Шиллинглю (Shillinglaw) Джон – английский историк полярных путешествий, автор книги «История полярных открытий от древнейших времен до настоящего времени» (1855 г.).

<sup>246</sup> Ставить деревянные кресты в местах промыслов – древняя традиция поморов. Установка такого креста была своеобразной формой обращения промысловиков к Богу и считалась залогом успеха на промысле. Поморские кресты стояли на высоких берегах рек, на побережьях арктических морей, а также на островах. Кресты часто выполняли навигационную роль и были обозначены в поморских лоциях. Иногда на крестах вырезались надписи.

<sup>247</sup> См. примечание 12.

---

<sup>248</sup> Пит (Pet) Артур и Джекмен (Jackman) Карл – английские мореплаватели XVI в. В 1580 г. на двух малых судах «Джордж» и «Уильям» совершили поход с целью поиска морского пути на Обь. Суда экспедиции прошли в Карское море через пролив Югорский Шар, однако пройти дальше на восток не смогли – им помешали льды.

<sup>249</sup> См. примечание 14.

<sup>250</sup> См. примечание 13.

<sup>251</sup> Белокуров Сергей Алексеевич (1862–1918) – церковный историк и археолог, воспитанник Московской духовной академии; работал хранителем Московского главного архива министерства иностранных дел.

<sup>252</sup> Беринг Витус Йонассен (1681–1741) – мореплаватель, офицер русского флота, капитан-командор. Родился в Дании, окончил кадетский корпус в Амстердаме и получил офицерское звание. С 1703 г. служил в русском военно-морском флоте. В 1725 г. возглавил Первую Камчатскую экспедицию, организованную по указу Петра I с целью поиска пролива между Евразией и Америкой. В 1728 г. бот «Святой Гавриил» под командованием Беринга вышел в море с западного побережья полуострова Камчатка и направился на север, а затем на северо-восток вдоль побережья материка. Пройдя проливом, впоследствии названном Беринговым, экспедиция вышла в Чукотское море и 16 августа достигла точки 67 18' с.ш. и 167° в.д. Задача была выполнена – было доказано, что азиатское и североамериканское побережья не соединяются. «Святой Гавриил» вернулся в Нижнекамчатск.

<sup>253</sup> Вторая Камчатская, или Великая Северная экспедиция продолжалась около десяти лет (с 1733 по 1743 гг.) и была первой крупномасштабной экспедицией, организованной для комплексного изучения арктического и дальневосточного побережий России. Руководил экспедицией капитан-командор В. Беринг. Ее участники во время морских и пеших походов исследовали и впервые нанесли на карту почти все русское побережье Северного Ледовитого океана, берега Охотского и Берингова морей. Русскими исследователями были открыты Таймыр, Аляска, Алеутские и Командорские острова. В 1746 г. по материалам Великой Северной экспедиции была составлена «Карта генеральная Российской империи, северных и восточных берегов, прилежащих к Северному Ледовитому и Восточному океанам с частью вновь найденных через морские плаванья западных американских берегов и острова Японы».

---

<sup>254</sup> Остерман (Ostermann) Андрей Иванович (1687–1747) – дипломат, государственный деятель. В правление Анны Иоанновны – кабинет-министр и фактический руководитель внешней политики России.

<sup>255</sup> Кириллов Иван Кириллович (1695–1737) – обер-секретарь Сената, ученый-географ. Участвовал в организации Второй Камчатской экспедиции. Организовал Оренбургскую экспедицию (1734–1737) и руководил ею. Умер в Самаре от туберкулеза.

<sup>256</sup> Малыгин Степан Григорьевич (?–1764) – русский полярный исследователь. В 1711–1717 гг. учился в Московской школе математических и навигацких наук, после окончания которой поступил на флот гардемаринном. В 1721 г. получил звание унтер-лейтенанта, а через девять месяцев – лейтенанта. В 1736 г. был назначен Адмиралтейств-коллегией начальником Двинско-Обского отряда Великой Северной экспедиции. В 1736–1737 гг. отряд под руководством Малыгина и Скуратова на ботах «Первый» и «Второй» проделал путь от Пустозерска до Обской губы. По итогам этой экспедиции была составлена первая карта побережья Баренцева и Карского морей от Архангельска до устья Оби.

<sup>257</sup> Скуратов Алексей Иванович (1706–?) – русский полярный исследователь. Окончил Морскую академию. В 1736–1739 гг. в чине лейтенанта участвовал в работе Двинско-Обского отряда Великой Северной экспедиции под руководством С.Г. Малыгина, командовал ботом «Второй».

<sup>258</sup> Овцын Дмитрий Леонтьевич (1708–1757) – русский полярный исследователь. Окончил Московскую школу математических и навигацких наук и Морскую академию в Петербурге. В 1733 г. в чине лейтенанта был назначен руководителем Обь-Енисейского отряда Великой Северной экспедиции. Командовал дубель-шлюпкой «Тобол», в 1734–1736 гг. предпринял три похода с целью дойти из устья Оби до Енисея. Летом 1737 г. отряд Овцына на новом судне «Обь-почтальон» вышел из Обской губы в Северный Ледовитый океан и достиг устья Енисея. Во время экспедиции были сделаны промеры глубин, нанесены на карту фарватеры, берега, мели, на берегах поставлены навигационные знаки. В 1741–1742 гг. в должности адъютанта Беринга Овцын принимал участие в плавании к берегам Северной Америки на пакетботе «Святой Петр» и зимовке на Командорских островах.

<sup>259</sup> Минин Федор Алексеевич (1709–?) – русский полярный исследователь. В 1726 г. окончил Морскую академию и штурманским учеником начал службу на флоте. В 1736 г. получил назначение в Обь-Енисейский от-

---

ряд Великой Северной экспедиции под командованием Д. Овцына. В 1738 году возглавил отряд и в 1738–1742 гг. на боте «Обь-почтальон» предпринял несколько попыток обогнуть полуостров Таймыр с севера. Во время этих походов были обследованы и нанесены на карту берега Енисея до Пясины и далее на 250 км к востоку и описан остров Диксон.

<sup>260</sup> Стерлегов Дмитрий Васильевич (1708–1757) – русский полярный исследователь. Окончил Морскую академию в Петербурге. С 1734 г. в качестве подштурмана состоял в Обь-Енисейском отряде Д. Овцына, занимался обследованием Обской губы. В 1738 г. служил штурманом на боте «Обь-почтальон». В 1740 г. осуществил опись западного берега полуострова Таймыр.

<sup>261</sup> Прончищев Василий Васильевич (1702–1736) – русский полярный исследователь. Окончил Морскую академию в Петербурге. В 1733 г. был произведен в лейтенанты и назначен начальником Ленско-Енисейского отряда Великой Северной экспедиции. В 1735 г. отряд под командованием Прончищева на дубель-шлюпке «Якутск» произвел обследование берегов Лены. После зимовки в устье р. Оленек летом 1736 г. отряд достиг берегов Таймыра, где участниками экспедиции были произведены исследования и нанесены на карту часть побережья и многочисленные острова. Умер от цинги в 1736 г.

<sup>262</sup> Лаптев Харитон Прокофьевич (1700–1763) – русский полярный исследователь. Окончил Морскую академию в Петербурге. В 1737 г. был произведен в чин лейтенанта флота и утвержден в должности командира Ленско-Енисейского отряда. В июле 1739 г. отряд под руководством Лаптева на дубель-шлюпке «Якутск» вышел в первое плавание. Во время этого похода было составлено описание ряда островов и участка берега полуострова Таймыр между устьями рек Хатанга и Пясины. Летом 1740 г. отряд вышел в плавание на север вдоль береговой линии Таймырского полуострова, но в августе «Якутск» был раздавлен льдами. Поскольку продолжение морской экспедиции стало невозможным, Лаптев принял решение начать сухопутные походы для описи Таймырского полуострова. По результатам работы отряда была выполнена точная картография Таймырского полуострова и описание побережья Северного Ледовитого океана от устья Лены до устья Енисея.

<sup>263</sup> Чекин Никифор – геодезист, полярный исследователь. Был участником работы Ленско-Енисейского отряда Великой Северной экспедиции. Летом 1736 г. обследовал нижнее течение р. Анабар. В 1740 г. на собаках

---

проделал путь от нижнего течения р. Хатанги к озеру Таймыр, затем по р. Таймыре дошел до ее устья и произвел съемку морского побережья к западу от него. В 1741 г. нанес на карту восточный берег полуострова Таймыр от устья р. Хатанги до широты  $75^{\circ}35'$  с.

<sup>264</sup> Челюскин Семен Иванович (1707–1764) – русский полярный исследователь. Окончил Московскую школу математических и навигацких наук. В 1720-е годы служил на кораблях Балтийского флота в должности навигатора, ученика штурмана и подштурмана. В 1733 г. был произведен в штурманы и получил назначение в Ленско-Енисейский отряд Великой Северной экспедиции. В 1735–1736 гг. служил штурманом на дубель-шлюпке «Якутск». В 1736 г. после смерти Прончищева принял командование судном. В 1737 г. отправился в Якутск, где в течение двух лет занимался подготовкой к продолжению работы отряда. В 1739 г. продолжил работу под командованием Х. Лаптева. После гибели «Якутска» принимал участие в работе сухопутного отряда. Зимой 1741–1742 гг. на собаках совершил поход от Туруханска до устья Хатанги и описал весь восточный берег Таймыра. Первым дошел до самой северной оконечности Евразии – мыса, впоследствии названного его именем.

<sup>265</sup> Лаптев Дмитрий Яковлевич (1701–1771) – русский полярный исследователь. Окончил Морскую академию в Петербурге. В 1731 г. был произведен в лейтенанты. В июле 1735 г. прибыл в Якутск, в 1736 г. был назначен командиром Ленско-Колымского отряда Великой Северной экспедиции. В навигацию 1736 г. отряд под командованием Лаптева на боте «Иркутск» дошел до мыса Буорхая. Плавание возобновилось лишь летом 1739 года, когда отряд смог с большими трудностями дойти до устья Индигирки. Летом 1740 г. была предпринята еще одна попытка пройти морским путем до Чукотки, однако она не увенчалась успехом. Несмотря на неудачу морской экспедиции, усилиями сухопутных групп удалось описать значительную территорию от устья Лены до Анадыря.

<sup>266</sup> Чичагов Василий Яковлевич (1726–1809) – русский мореплавателю, полярный исследователь, адмирал. Окончил Московскую школу математических и навигацких наук, затем учился в Англии. В 1742 г. поступил на флотскую службу гардемаринном, в 1745 г. был произведен в мичманы, в 1754 г. – в лейтенанты, в 1758 г. – в капитан-лейтенанты, в 1762 г. – в капитаны 2-го ранга, в 1764 г. – в капитаны 1-го ранга. В 1765–1766 гг. под его руководством состоялись две экспедиции, целью которых было отыскание морского пути из Архангельска на Камчатку через Северный Ледо-

---

витый океан. Исследователям удалось достичь северо-западных берегов Шпицбергена и широты 80°30' с., пройти дальше помешали непроходимые льды. Экспедиция Чичагова стала первой экспедицией в Арктику, оснащенной специальным научным оборудованием и приборами, большей частью сконструированными М.В. Ломоносовым.

<sup>267</sup> Васко да Гама (1469–1524) – знаменитый португальский мореплаватель. В 1497 г. флотилия из четырех судов под его начальством покинула Лиссабон, обогнула мыс Доброй Надежды и, следуя вдоль восточного побережья Африки на север с остановками в некоторых пунктах, в 1498 г. прибыла в сомалийскую гавань Малинди, а затем с помощью арабского кормчего дошла до индийского города Каликут. Это плавание имело всемирно-историческое значение, так как впервые был проложен морской путь из Европы в страны Южной Азии, которые оказались в сфере колониальной экспансии Португалии. В 1502 г. Васко да Гама во главе армады из 20 кораблей совершил второе плавание к берегам Индии.

<sup>268</sup> Литке Федор Петрович (1797–1882) – выдающийся русский мореплаватель, полярный исследователь, ученый, адмирал, общественный деятель. В 1817–1819 гг. принимал участие в кругосветном плавании на шлюпе «Камчатка» под руководством В.М. Головнина. В 1821–1824 гг. руководил четырьмя экспедициями на бриге «Новая Земля», целью которых была опись Мурманского побережья и Новой Земли. В ходе этих экспедиций Литке описал берега Новой Земли, сделал много географических определений мест по берегу Белого моря, исследовал глубины фарватера и опасных отмелей этого моря. В 1826–1829 гг. совершил кругосветное плавание на шлюпе «Сенявин» с заходом в Русскую Америку и на Камчатку. В этом плавании был открыт ряд островов и проведены гидрографические работы в Тихом океане, описаны участки Чукотского побережья, уточнены координаты некоторых пунктов на Камчатке.

<sup>269</sup> Крузенштерн Павел Павлович (1834–1871) – русский морской офицер-гидрограф, исследователь Карского моря и устья Енисея. Начал службу в Балтийском флоте юнкером в 1852 г. В 1860 г. на шхуне «Ермак» обследовал Печорское море. В 1862 г. был назначен начальником экспедиции в Карское море для проведения гидрографических исследований и выяснения возможности достижения устья Енисея. Экспедиция на шхуне «Ермак» вышла из устья Печоры 1 августа 1862 г. и к середине августа добралась до Карского моря, где судно попало в ледовый плен. Участники экспедиции,

---

оставив шхуну, пешком по льдам добрались до полуострова Ямал, а затем на оленьих упряжках вернулись в устье Печоры.

<sup>270</sup> Иванов Родион – промышленник-мореход, кормщик, открывший острова Шараповы Кошки. В 1690 г. вместе с товарищами промыслял моржей в южной части Карского моря. Осенью потерпел крушение у западных берегов полуострова Ямал. Люди спаслись и перебрались на сушу, которая оказалась одним из группы островов, получивших название Шараповы Кошки. К весне почти все оставшиеся на острове на зимовку люди погибли от цинги. Иванов с тремя товарищами летом 1691 г. был спасен случайно подошедшим к острову русским промысловым судном.

<sup>271</sup> Лошкин Савва – кормщик зверобойного судна, первый мореход, обошедший кругом Новую Землю. В начале 1760-х годов прошел Карским морем вдоль восточного берега Новой Земли с юга на север. Провел две зимовки на восточном берегу. На третий год, обогнув северную оконечность Новой Земли, прошел Баренцевым морем с севера на юг вдоль всего западного берега архипелага. Дал первое словесное описание Новой Земли.

<sup>272</sup> Розмыслов Федор (?–1771) – русский мореплаватель. Окончил Морскую академию в Петербурге. В 1768–1769 гг. руководил первой научной экспедицией на Новую Землю. Произвел первую опись пролива Маточкин Шар, определил его длину, провел регулярные наблюдения и собрал материал о природе Новой Земли.

<sup>273</sup> Исаков – промышленник из Кеми, исследователь Арктики. В течение 32 лет промыслял у берегов Новой Земли. В 1835 г., обогнув северную оконечность Новой Земли, открыл у ее северо-западного берега группу мелких островов, названных островами Исакова.

<sup>274</sup> Пахтусов Петр Кузьмич (1800–1835) – русский гидрограф, штурман, выдающийся полярный исследователь. Окончил Кронштадтское штурманское училище. В 1821–1826 гг. участвовал в экспедициях И.Н. Иванова, производивших опись южного побережья Баренцева моря от реки Печоры до полуострова Канин. В 1828–1831 гг. принимал участие в Беломорской экспедиции М.Ф. Рейнеке. В 1832–1833 гг. руководил экспедицией на Новую Землю на карбасе «Новая Земля», положил на карту восточное побережье южного острова архипелага от Карских Ворот до Маточкина Шара. В 1834–1835 гг. предпринял вторую экспедицию на Новую Землю на шхуне «Кротов» и карбасе «Казаков», во время экспедиции провел геодезическую съемку и опись южного берега Маточкина Шара, а также описал восточный берег Новой Земли до широты 75° с.

---

<sup>275</sup> Брандт Вильгельм Иванович (1779–1832) – архангельский голова, купец, нидерландский, ганноверский, датский и бременский консул в Архангельске. В 1802 г. был одним из основателей торгового дома, который занимался ввозом колониальных товаров и вывозом русских продуктов. Был владельцем ряда лесопильных и деревообрабатывающих предприятий в Архангельской, Олонецкой, Петербургской и Костромской губерниях, двух корабельных верфей, канатной фабрики и др. Совместно с П.И. Клоковым обеспечил снаряжение экспедиции П.К. Пахтусова.

<sup>276</sup> Клоков Петр Иванович – архангельский ученый-лесовод, смотритель корабельных лесов. Был одним из авторов идеи плавания к устьям сибирских рек. Вместе с В.И. Брандтом принимал участие в снаряжении экспедиции П.К. Пахтусова.

<sup>277</sup> Корибут-Кубитович Георгий Данилович – штабс-капитан. В 1869 г. вместе с М.К. Сидоровым образовал компанию для торговых и промышленных предприятий в низовьях Оби и Енисея и по побережью Ледовитого океана.

<sup>278</sup> Воронин Федор Иванович (1829–?) – полярный мореход, промышленник-судовладелец. На протяжении более чем 35 лет ежегодно плавал к Новой Земле. В 1874 г. спас в заливе Пуховом участников австро-венгерской экспедиции под руководством Ю. Пайера и К. Вейпрехта, возвращавшихся на шлюпках с Земли Франца-Иосифа. Был защитником русских промыслов на Новой Земле и горячо протестовал против засилья норвежцев на островах архипелага.

<sup>279</sup> М.К. Сидоров был инициатором создания правительственных комиссий по Северу и разработки соответствующих законодательных мер. Организовал ряд экспедиций английского капитана Д. Виггинса в устья Оби и Енисея. Совместно с А.М. Сибиряковым участвовал в снаряжении экспедиции Э. Норденшельда на судне «Вега» в 1878–1879 гг.

<sup>280</sup> Обдорск – прежнее (до 1933 г.) название г. Салехарда, центра Ямало-Ненецкого национального округа. Основан в 1595 г. русскими казаками под именем Обдорской крепости или острога.

<sup>281</sup> Юнг (Young) Аллен (1827–1915) – английский торговый моряк, полярный исследователь. В 1857–1859 гг. участвовал в арктической экспедиции Ф. Мак-Клинтока на судне «Фокс», занимался обследованием берегов островов Принца Уэльского и Сомерсет. В 1875 г. на судне «Пандора» пытался пройти Северо-Западным проходом, однако потерпел неудачу. В 1882 г. на судне «Норе» совершил плавание к Новой Земле и у западного

---

входа в пролив Маточкин Шар спас участников экспедиции Б. Ли-Смита, возвращавшихся на ботах после гибели своего судна и зимовки на Земле Франца-Иосифа.

<sup>282</sup> Мурчисон (Murchison) Родерик Импи (1792–1871) – известный шотландский геолог, впервые описавший и исследовавший силурийский, девонский и пермский геологические периоды, автор капитального труда по геологии Европейской России.

<sup>283</sup> Черношвитов Рафаил Александрович (1810–1868) – изобретатель, золотопромышленник и общественно-политический деятель.

<sup>284</sup> Крузенштерн Павел Иванович (1809–1881) – русский мореплаватель, исследователь европейского севера России. В 1826–1829 гг. совершил кругосветное плавание на шлюпе «Сенявин» под командованием Ф.П. Литке. В 1843 г. был одним из руководителей экспедиции Академии наук для геологической и топографической съемки Печорского края. Для морских исследований в 1849 г. на собственные средства построил парусную шхуну «Ермак», на которой в 1850–1852 гг. проводил гидрографические работы в Белом и Баренцевом морях, в устьях рек Мезени, Индиги, Печоры. В 1861 году снарядил экспедицию в Северный Ледовитый океан на шхуне «Ермак» под командованием сына – П.П. Крузенштерна. Вместе с промышленниками В.Н. Латкиным и М.К. Сидоровым положил начало промышленной заготовке и вывозке печорской лиственницы в Архангельск и за границу. После увольнения со службы в 1876 г. в чине вице-адмирала продолжил исследовательские работы в Коми крае, занимался поиском водного пути между Печорой и Обью.

<sup>285</sup> Карлсен (Karlsen) Эллин (1819–1900) – норвежский капитан-промышленник. В 1859 г., занимаясь промыслом восточнее Шпицбергена, открыл группу островов Земля Короля Карла. В 1863 г. впервые обошел вокруг Шпицбергена. В 1868 г. прошел через Баренцево море до острова Вайгач, а затем, вернувшись назад, поднялся на север вдоль всего западного побережья Новой Земли. В 1869 г. через Карские Ворота прошел в Карское море и достиг острова Белый. В 1871 г. вдоль западного побережья Новой Земли дошел до Ледяной Гавани, где обнаружил место зимовки экспедиции В. Баренца. В 1872–1874 гг. участвовал в австро-венгерской экспедиции под руководством Ю. Пайера и К. Вейпрехта, открывшей Землю Франца-Иосифа.

<sup>286</sup> Ботаник А. Лундстрем и зоолог А. Стуксберг – участники экспедиции Э. Норденшельда на судне «Превен» в 1875 г. Целью экспедиции был по-

---

иск водного сообщения между Скандинавией и устьями Оби и Енисея. Судно вышло из Норвегии, через Югорский Шар вышло в Карское море и достигло устья Енисея, откуда отправилось в обратный путь. Норденшельд с несколькими спутниками проплыл вверх по течению Енисея к одному из больших трактов Южной Сибири, а затем совершил сухопутное путешествие по Сибири, во время которого Лундстремом и Стуксбергом были проведены ботанические и зоологические исследования.

<sup>287</sup> Виггинс (Wiggins) Джозеф (1832–1905) – выдающийся английский капитан, полярный исследователь. В 1870–1890-х гг. совершал успешные регулярные плавания в Сибирь, положив начало торговому мореплаванию через Карское море.

<sup>288</sup> Часто у человека нет иного врага, кроме самого себя.

### *Заключение*

<sup>289</sup> Шарль Рабо – французский ученый и путешественник. В 1890 году Ш. Рабо и его экспедиция исследовали верхнюю часть Печоры, затем ученый проследовал вдоль реки Щугор, перевалил Уральские горы по рекам Ляпино, Сосьва и Обь, вышел к Тобольску, от которого добрался на лошадях до Тюмени. Затем через Екатеринбург по железной дороге добрался в Москву, откуда вернулся во Францию.

<sup>290</sup> Баранов Николай Михайлович (1837–1901) — флигель-адъютант и капитан 1-го ранга (1877), полковник (1878), генерал-майор (1881), генерал-лейтенант (1897). Изобретатель скорострельного ружья. Учился в Морском кадетском корпусе. Участник Крымской войны 1853–1856 гг. В 1858–1861 гг. служил в Русском обществе пароходства и торговли. Командир батареи Кронштадтской крепости (1863) и начальник модель-камеры и мастерской при ней (1864). В 1867–1876 гг. руководил созданным им Морским музеем. Инспектор северных округов Общества подания помощи при кораблекрушениях (1876). Во время русско-турецкой войны 1877–1878 гг. командовал пароходами «Веста» и «Россия». В 1879 г., после опровержения военно-морским судом его победных реляций, вышел в отставку. В 1880 г., по возвращении на службу, организовывал за границей надзор за русскими революционерами, затем исправляющий должность ковенского губернатора (январь–март 1881), петербургский градоначальник (март–август 1881), архангельский (1881–1882) и нижегородский (1882) губернатор, сенатор (1897).

---

<sup>291</sup> Спе́ция (итал. La Spezia) – город на побережье Лигурийского моря в итальянском регионе Лигурия. В 1797 году захвативший Лигурию Наполеон Бонапарт включил Специю в состав подконтрольной Лигурийской республики (в 1805 г. последняя была присоединена к Франции). В 1808 году Бонапарт включил Специю и территорию бухты в состав единого морского округа (*maritime arrondissement*), намереваясь создать в здешней удобной и защищённой бухте крупный порт, но эти планы не сбылись: работы по созданию морской гавани начались лишь в 1861 году. К концу XIX века на берегах бухты появились судостроительные верфи, военные заводы.

<sup>292</sup> Седан – город на северо-востоке Франции, на реке Мез. Основан как центр укрепленного пограничного района. 1–2 сентября 1870 г., во время франко-прусской войны 1870–1871 гг., около Седана германские войска под фактическим командованием генерала Х. Мольтке-старшего окружили и разбили французскую армию маршала П. Мак-Магона, которая капитулировала во главе с императором Наполеоном III, что явилось толчком к падению Второй империи (4 сентября 1870 г.).

<sup>293</sup> Guasi – почти.

<sup>294</sup> Фаррагут (Farragut) Дейвид Глазго (1801–1870) – американский адмирал (1866). Сын испанского моряка, был усыновлен американским морским офицером. На флоте с 1812 г., участвовал в войнах с Великобританией (1812–1814) и Мексикой (1846–1848). В начале Гражданской войны в США (1861–1865) присоединился к северянам и был назначен командующим небольшой эскадрой на р. Миссисипи, которая в апреле 1862 года прорвалась мимо фортов в устье реки, разбила флотилию конфедератов и способствовала занятию Нового Орлеана. В 1863 г. командовал флотилией, поддерживавшей действия войск в верхнем течении Миссисипи. В августе 1864 года флотилия Фаррагута одержала победу в заливе Мобил (штат Алабама), захватив последнюю гавань конфедератов. Наряду с генералом У. Грантом был одним из самых популярных героев Гражданской войны. С 1866 года командовал флотом США.

<sup>295</sup> Тегетгоф Вильгельм (1827–1871) – австрийский адмирал, командовавший австрийским флотом в морском сражении при Лиссе. По мнению большинства военных историков, сражение при Лиссе отнюдь не было таким набором нелепостей, как изображает автор. В условиях, когда артиллерийский огонь оказался неэффективен против корабельной брони, флотводцам не оставалось ничего иного, как использовать таранные удары.

---

<sup>296</sup> Персано Карло (граф Пеллион ди Persano, 1806–1873) – итальянский адмирал и политический деятель, служил в сардинском флоте; в 1848 г. совершил с несколькими кораблями неудачное нападение на форт Каорле, занятый австрийцами. Во время войны 1859 г. распоряжался блокадой Венеции; во время экспедиции Гарибальди в Сицилию (1860) с судами крейсировал в Тирренском море. Принимал участие во взятии Анконы (сентябрь 1860) и Гаэты (февраль 1861). В 1866 г. командовал итальянским флотом во время войны с Австрией и был наголову разбит австрийским адмиралом Тегетгофом в сражении при Лиссе. Общественное мнение решительно обвиняло его в этом поражении, и он был предан верховному суду сената по обвинению в измене. В защитительной своей речи Персано старался возложить всю ответственность на подчиненных ему офицеров. Обвинение в измене было взято назад, но Персано был признан виновным в неисполнении предписаний министерства, нераспорядительности и непростительной медлительности, лишен чина и приговорен к уплате судебных издержек.

<sup>297</sup> Рикорд Петр Иванович (1776–1855) – русский адмирал. В 1794 году закончил Морской кадетский корпус. В 1807 г. Участвовал в кругосветном плавании на шлюпе «Диана». В 1811 г. Участвовал в экспедиции по обследованию Курильских островов. С 1817 по 1822 гг. – губернатор Камчатской области. С 1818 г. – член-корреспондент Академии наук. В 1843 г. присвоено звание адмирала. С 1854 по 1855 гг. – начальник обороны Кронштадта (Крымская война).

<sup>298</sup> Нахимов Павел Степанович (1802–1855) – русский адмирал. В 1818 г. закончил Морской кадетский корпус. В 1821 г. получил назначение в 23-й флотский экипаж (Архангельск). Командир корвета «Наварин» (1827–1830), фрегата «Паллада» (1831–1833), линкора «Силистрия» (с 1834). С 1845 года командовал 1-й бригадой 4-й флотской дивизии Черноморского флота. С 1852 года командовал 5-й флотской дивизией ЧФ. )Командир эскадры в Синопском сражении. С 1855 г. исполняющий обязанности начальника гарнизона Севастополя, присвоено звание адмирала. Смертельно ранен в бою на Малаховом кургане 28 июня и скончался 30 июня 1855 г.

<sup>299</sup> Новосельский Николай Александрович – (1818–1898) – предприниматель и государственный деятель, действительный статский советник. После Крымской войны, по итогам которой Россия потеряла право на военный флот в Черном море, Новосельский создал в 1856 году частногосударственное пароходство РОПиТ. Интерес империи заключался в по-

---

стройке формально торговых судов, которые в случае новой войны могли бы выполнять боевые задачи (то же касалось экипажей и ремонтных баз). С одобрения Александра II компания получала от казны кредиты, освобождения от пошлин и готовые корабли. Соучредителем и директором стал крупный военно-морской чин Николай Аркас.

<sup>300</sup> Константин Николаевич (Романов) (1827–1892) – великий князь, генерал-адмирал. Воспитывался под руководством мореплавателя-исследователя Ф.П. Литке. С 1852 года – товарищ (помощник) начальника Главного морского штаба. С 1853 по 1855 гг. – исполняющий обязанности руководителя Морского ведомства. С 1855 по 1881 гг. – главный начальник флота и руководитель Морского ведомства. Провел ряд реформ, в т.ч. по оснащению флота паровыми и винтовыми кораблями.

<sup>301</sup> Барятинский Александр Иванович – (1815–1879) – русский государственный и военный деятель, генерал-фельдмаршал, генерал-адъютант, член Государственного совета, почётный член Николаевской военной академии Генерального штаба. С 1856 года главнокомандующий войсками Отдельного Кавказского корпуса и наместник императора Александра II на Кавказе, руководил подавлением национально-освободительной борьбы горцев Северного Кавказа. Проводя свой план методического продвижения, сломил сопротивление войск Шамиля и в 1859 году взял его в плен, закончив многолетнюю войну.

<sup>302</sup> Макаров Степан Осипович (1848–1904), вице-адмирал (1896), выдающийся русский военно-морской деятель, флотоводец, океанограф, полярный исследователь, кораблестроитель. Родился в семье прапорщика флота, выслужившегося из солдат. Окончил морское училище в Николаевске-на-Амуре (1865), в 1867 г. за успехи в учебе произведен в гардемарины, в 1869 г. – произведён в мичманы и зачислен в 1-й флотский экипаж на Балтийский флот. Во время службы на броненосной лодке «Русалка» (1869) исследовал проблемы непотопляемости кораблей. В 1876 г. переведен на Черноморский флот. Во время Русско-турецкой войны 1877–78 гг. провёл ряд успешных атак турецких кораблей шестовыми минами, а также впервые использовал самодвижущуюся мину-торпеду (Уайтхеда). В 1881, командуя пароходом-стационаром «Тамань», провёл гидрологические работы в проливе Босфор, итогом чего стал научный труд «Об обмене вод Чёрного и Средиземного морей» (1885), удостоенный премии Российской Академии наук. В 1882–1886 гг. служил на Балтийском флоте. В 1886–1889, командуя корветом «Витязь», совершил кругосветное плавание, во

---

время которого проводились систематические океанографические работы, особенно подробно – в северной части Тихого океана. В 1890 г. назначен младшим флагманом Балтийского флота, в 1891 г. – главным инспектором морской артиллерии. В 1890-х годах Макаров изобрёл бронебойные наконечники (так называемые «наконечники Макарова») к артиллерийским снарядам, значительно увеличившие их пробивную силу. С конца 1894 г. – командовал эскадрой Средиземного моря, в 1894–1896 гг. совершил второе кругосветное путешествие. В 1896 г. – утвержден в должности старшего флагмана 1-й флотской дивизии, в 1899–1904 гг. – главный командир Кронштадтского порта. На рубеже XIX–XX вв. С.О. Макаров активно занимается исследованиями северных морей, для освоения которых он предлагал использовать ледоколы. В марте 1899 г. совершил два «пробных арктических рейса» на ледоколе «Ермак». В 1901 г. плывал в Баренцевом море в тяжёлых ледовых условиях, дважды подходил к Земле Франца-Иосифа и северо-западному берегу Новой Земли. Занимался также вопросами подготовки личного состава (научно-педагогическая работа «Без парусов»), внес множество предложений по совершенствованию военно-морской техники. После начала Русско-японской войны 1904–1905 гг. был назначен 1(14) февраля командующим Тихоокеанской эскадрой и 24 февраля (8 марта) прибыл в Порт-Артур. Успешно руководил действиями кораблей при обороне Порт-Артура, но вскоре погиб на броненосце «Петропавловск», подорвавшись на mine. В 1913 году в Кронштадте Макарову сооружен памятник (работы Л.В. Шервуда).

<sup>303</sup> Судя по контексту, автором скорее всего имеется в виду Шестаков Александр Павлович (1848–1903), выпускник Морского училища, мичман (1871), герой Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Он 14 мая 1877 г. на минном катере «Ксении» вместе с лейтенантом Ф.В. Дубасовым, командовавшим катером «Царевич» (см. ниже) атаковал на Дунае и потопил шестовыми минами турецкий монитор «Сейфи» («Сельфи»), за что был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. А.П. Шестаков также активно участвовал в других боевых действиях катеров. Получил золотую саблю с надписью «За храбрость» и чин капитан-лейтенанта «За отличную порядительность и храбрость в делах против неприятеля». После войны служил старшим офицером на корвете «Варяг» и клипере «Опричник», состоял адъютантом при великом князе Константине Николаевиче. В 1892 г. командовал канонерской лодкой «Кубанец». 6 декабря 1894 г. назначен командиром броненосца «Адмирал Ушаков», на котором плывал три кам-

---

пании для испытаний. В 1902 г. произведен в контр-адмиралы. Однако наибольшую известность приобрел другой представитель этой разветвленной фамилии Иван Алексеевич Шестаков (1820–1888), который в 1882–1888 гг. состоял управляющим Морским министерством.

<sup>304</sup> Дубасов Федор Васильевич (1845–1912), адмирал (1906). Окончил Морской кадетский корпус и Морскую академию (1870). Во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. командовал минным катером «Цесаревич» на Дунае. В ночь с 13 на 14 мая 1877 г., участвовал в успешной минной атаке на турецкие броненосцы, стоявшие в Мачинском рукаве. В итоге этой атаки был потоплен турецкий монитор «Сельфи», с которого русские офицеры сняли флаг. В дальнейшем Ф.В. Дубасов неоднократно проявлял отвагу в борьбе с турецкими кораблями, был награжден многими боевыми орденами. Позже он последовательно командовал: гвардейским отрядом миноносков (1879–1880), практическим отрядом миноносков (1882), крейсером «Африка» (1883–1885), фрегатом «Светлана» (1888), фрегатом «Владимир Мономах» (1888–1891), кораблем «Петр Великий» и батареей «Не тронь меня». В 1897–1899 гг. Ф.В. Дубасов был командующим эскадрой Тихого океана и именно в период его командования был занят Порт-Артур. В 1901–1905 гг. – председатель Морского технического комитета. В 1905–1906 гг. занимал пост генерал-губернатора Москвы, вел активную и решительную борьбу с революционными выступлениями. В 1906 г. эсеры совершили на Дубасова два безуспешных покушения. С 1906 г. – член Государственного совета, с 1907 г. – член Совета государственной обороны.

<sup>305</sup> Скрыдлов Николай Илларионович (1844–1918), адмирал (1909). Окончил Морской кадетский корпус (1864). В 1865–1866 гг. служил на яхте «Королева Виктория» и фрегате «Дмитрий Донской», в 1866–1869 гг. – командовал ротой Гвардейского экипажа, затем служил на пароходофрегате «Олаф» (1869–1872), в 1873–1876 гг. командовал различными ротами в Гвардейском экипаже и яхтой «Никса». Во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. находился в составе Гвардейского экипажа, командовал минным катером (с шестовой миной) «Шутка» на Дунае. 8 июня 1877 г. произвел успешную минную атаку турецкого парохода «Эрекли», во время которой был ранен картечью в обе ноги, но продолжал командовать катером. За проявленное в бою мужество Н.И. Скрыдлов был награжден орденом св. Георгия 4 ст. Затем командовал пароходом «Карабия» и состоял старшим офицером на фрегате «Светлана» (1878–1882). В 1883–1893 гг. – последовательно командовал клипером «Стрелок», фрегатом «Дмитрий

---

Донской», эскадренным броненосцем «Гангут». В 1894 г. Н.И. Скрыдлов был назначен Главным инспектором минного дела и оставался на этом посту до 1898 г., внес заметный вклад в развитие вооружение отечественного флота. В 1895–1896 гг. – командовал отдельными отрядами судов Балтийского флота. В 1898–1899 гг. – командир Средиземноморского отряда, выполнил миссию защиты греческого населения о. Крит во время Греко-турецкой войны от возможных репрессий со стороны турецкого правительства. В 1900–1902 гг. – командующий эскадрой Тихого океана, в 1903–1904 гг. – командующий Черноморским флотом. После гибели С.О. Макарова (март 1904 г.) был назначен командующим флотом в Тихом океане, но из-за вражеской блокады не смог попасть в Порт-Артур и руководил операциями из Владивостока. В декабре 1904 г. возвращен в Санкт-Петербург и назначен членом Адмиралтейств-совета. В 1906–1907 гг. – вновь командующий Черноморским флотом. В 1909 г. – вышел в отставку с чином адмирала. В отставке активно занимался вопросами развития отечественного мореплавания и промышленности, был членом Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования, директором правления судоходного и пароходного общества «И.И. Конецкий», членом правления «Русского дальневосточного промышленного акционерного общества» и др. По мнению ряда историков, был казнен большевиками, как заложник.

(См.: Михайлов А.А. Лихой атакой минной. Николай Илларионович Скрыдлов // Во славу России. Псковичи в истории Российского флота. Псков, 2003. С. 110–116).

<sup>306</sup> Видимо имеется в виду Михаил Платонович Перелешин (1847–1877), который во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. служил на пароходе «Веста» капитан-лейтенанта Н.М. Баранова и во время его знаменитой атаки на турецкий броненосец «Фетхи-Буленд» (11.07.1877) получил смертельное ранение. Широкой известностью среди военных моряков пользовался также его дядя, Перелешин Павел Александрович (1821–1901), адмирал (1891), участник Крымской войны (Синопского сражения и обороны Севастополя). Знарок жизни российского флота Н.М. Ковалевский писал в своих мемуарах: «Существует несколько видов моряков. Лучший вид «лихих», называемых также «боевыми»... Не перечисляя всех, ограничусь именами людей, которых знал лично: Лесовского, Посьета, Перелешина».

---

(Ковалевский Н.М. Власти предержажие. В Главном Адмиралтействе // Русская старина. 1909. Т. 137. № 1. С. 75. См. также: Михайлов А.А., Перелешин Р.С. Из истории рода Перелешиных (Историко-генеалогический очерк) // Новый часовой. 1997. № 5. С. 40–45).

<sup>307</sup> Гобарт – Гобарт-паша (англ. Hobart Pasha, настоящее имя англ. Augustus Charles Hobart-Hampden – Август Чарльз Хобарт-Хэмпдэн) (1822–1886) – английский капитан, адмирал Османской империи. Служил в английском флоте, участвовал в Крымской войне, потом в Америке в армии южан 1861–1865 гг., с 1867 г. на турецкой службе. В 1877–1878 гг. командовал турецким флотом против русских.

<sup>308</sup> Сюркуф (Surcouf) Робер (1773–1827), известный французский корсар периода наполеоновских войн. Службу на торговом флоте начал 15 лет от роду, в 1792 г., в разгар Французской революции поступил на военный флот, но затем предпочел заняться работоторговлей, а после ее запрета Конвентом (1794) – каперством. Совершил множество экспедиций, в ходе которых захватывал корабли Англии, Португалии и других держав, враждебных Франции. Отличался большой отвагой, грубым и резким характером. За свою каперскую деятельность получил от Наполеона I орден Почетного легиона и титул барона.

<sup>309</sup> Чесменский Ильин – Ильин Дмитрий Сергеевич (1737–1802), офицер российского флота, герой Чесменского сражения (26.06.1770). Обучался в Морском Шляхетном корпусе. В 1764 г. – был произведен в мичманы и назначен на Балтийский флот. В 1769 г. – назначен командиром мортирной батареи на бомбардирском корабле «Гром» эскадры Г.А. Спиридова. Во время Чесменского сражения Ильин командовал тем единственным брандером, который смог достичь турецких кораблей и вызвать на них пожар. За проявленное мужество Д.С. Ильин был награжден орденом св. Георгия 4 кл. После сражения – переведен на линейный корабль «Европа», в 1771 г. – назначен командиром бомбардирского корабля «Молния», с которым принимал участие в боевых действиях против турок. В 1774 г. направлен в Санкт-Петербург, в 1775 г. – произведен в капитан-лейтенанты, в 1777 г. – вышел в отставку. Еще в дореволюционный период в литературе (в основном – популярной) тиражировались анекдоты о крайней грубости Д.С. Ильина и его склонности к пьянству, которые якобы вызвали неудовольствие самой императрицы Екатерины II и послужили причиной опалы храброго моряка. Современные исследователи считают данные анекдоты недостоверными.



## Научно-справочный аппарат

### Именной указатель

- Аагорд – 129  
Александр I – 147  
Александр II – 96  
Алексей Александрович (Романов) – 25, 128, 129, 144  
Алексей Михайлович (Романов) – 114, 124  
Алексей Петрович (Романов) – 86  
Анна Иоанновна – 115  
Апраксин Ф.М. – 83, 87, 152  
Афанасий (архиепископ) – 84
- Баженины** (купцы) – 87, 89  
Банистор – 125  
Баранов Н.М. – 134, 135  
Баренц В. – 16, 113  
Барятинский А.И. – 143  
Бекович-Черкасский А. – 33  
Беллинсгаузен Ф.Ф. – 34  
Белокуров С.А. – 113, 114  
Беринг В.И. – 34, 37, 114, 115, 152  
Биркин И.И. – 17  
Бисмарк О.Л. – 56  
Блумквист – 71  
Бойлинг – 125  
Бойль – 126  
Борецкая М. – 24  
Брандт В.И. – 82, 118  
Брант Т. – 16  
Буланже Ж. – 99  
Булыгин И.Г. – 15  
Бурро С. – 16, 113  
Бьёрнсон Бьернстерне – 107
- Вальполь** (Уолпол Р.) – 51, 104  
Васко-да-Гама – 117  
Венелин Ю.И. – 53  
Веселаго Ф.Ф. – 86  
Виггинс Дж. – 130  
Виктория – 125  
Виктор-Эммануил – 140
- Вильгельм II – 70  
Вильчек И.Н. – 28  
Витсен Н.К. – 35, 36, 89, 113  
Витте С.Ю. – 8  
Владимир Александрович (Романов) – 133  
Волконские (князья) – 25  
Вольдемарс Кришьянис – 94, 95  
Воронин Ф.И. – 119, 120  
Вульвич – 146
- Галямин – 74  
Гандвик – 23  
Ганзен – 104  
Гарибальди Дж. – 99  
Гартинг Н.М. – 126  
Геродот – 11  
Гобарт – 145  
Годунов Б. – 16  
Голицын Б.А. – 83  
Грант У. – 93  
Гускадсон – 51  
Гутман А.П. – 98
- Даниельсон-Кальмари Ю.Р. – 73  
Даниил (пророк) – 53  
Дарлин – 101  
Деркачев Н. – 25  
Джакман К. – 113  
Добротворский Л.Ф. – 111, 116, 153  
Долинский В. – 95  
Дубасов Ф.В. – 144  
Дуракин – 128  
Дыдымов А.Г. – 105
- Екатерина (Великая) II – 35, 117, 142, 144  
Еленев Ф.П. – 67  
Ермак Т. – 16  
Ермолов А.П. – 54

- Жданко** М.Е. – 111  
 Замятин П.Н. – 125  
 Замятнин – 127  
  
**Ибсен** Г. – 107  
 Иванов Р. – 118  
 Ильин Д.С. – 148  
 Иоанн (Грозный) Васильевич – 24, 26  
 Ирье-Коскинен – 73  
 Исаков – 118  
  
**Карл XII** – 137  
 Карлсен Э. – 127  
 Кирилов И.К. – 115  
 Клоков П.И. – 118  
 Коломб Ф.Х. – 48  
 Конкевич А.Е. (А.К., Беломор) – 8, 38, 46, 47, 49  
 Константин Николаевич (Романов) – 143  
 Корибут-Кубитович Г.Д. – 118  
 Корнилов В.А. – 143  
 Крузенштерн И.Ф. – 34  
 Крузенштерн П.И. – 125  
 Крузенштерн П.П. – 118, 124  
 Крупн А. – 53, 146  
 Кудрявцев Н.В. – 29, 32  
 Кук Дж. – 34  
 Куракин И.С. – 15, 16, 17, 18, 19, 20, 113  
 Куркин (Куручкин) Кондратий – 15  
 Кэмпбелл Дж. – 58, 59, 60  
  
 Лазарев М.П. – 143  
 Ламаргиньер П.-М. де – 9, 10, 11  
 Лаптев Д.Я. – 116  
 Лаптев Х.П. – 116  
 Лашкарев С.С. – 95, 96, 97, 98  
 Лидберг – 71  
 Литке Ф.П. – 36, 101, 18, 125, 152  
 Ломоносов М.В. – 37, 117, 121  
 Лошкин С. – 118, 120  
 Лунстрем А. – 130  
  
**М.К.** – 38, 39, 41, 42, 45, 46, 47, 48  
**М.С.** – 134  
  
 Макаров С.О. – 144  
 Мак-Лин – 105  
 Максимов – 100, 102, 107, 109  
 Малыгин С.Г. – 115, 116  
 Мандерстрем К.Л.Р. – 59  
 Мельсон Я. – 92, 129  
 Миддендорф А.Ф. – 28, 60, 61, 122, 129, 151  
 Миллер Ф.И. – 15, 150  
 Милютин И.А. – 96  
 Минин Ф.А. – 116  
 Михаил Федорович (Романов) – 15, 19, 53, 113  
 Михелин Л. – 73  
 Мольтке К.Х.Б. – 65  
 Мордовцев Д.Л. – 15, 17, 19, 53, 54, 55, 56, 60, 150  
 Мунк – 71  
 Мурчисон Р.И. – 125  
  
**Най** К. – 16, 113  
 Нансен Ф. – 111, 153  
 Наполеон I – 141, 142, 148  
 Наполеон III – 139, 140  
 Нахимов П.С. – 142, 143  
 Нельсон Г. – 141  
 Нессельроде К.В. – 25, 151  
 Нестор – 23, 112  
 Никитин – 90, 126  
 Николай I – 142, 147  
 Новокшенов В.А. – 15, 16, 17, 113  
 Новосельский Н.А. – 143  
 Норденшильд Н.А.Э. – 19, 28, 111, 112, 118, 119, 127, 130, 151  
 Ньютон И. – 53  
  
**Овцын** Д.Л. – 115, 116, 153  
 Олаф II Святой – 23  
 Остерман А.И. – 115  
  
**Павел** – 147  
 Паклевский – 128  
 Пальмшерна Н.А.Я. – 68  
 Панов А. – 84, 85  
 Пахтусов П.К. – 118, 153  
 Пель – 111

- Перелешин М.П. – 144  
 Персано К. – 140  
 Петерманн А.Г. – 27, 91, 92, 113, 128, 139, 140  
 Петр (Алексеевич) I – 24, 33, 35, 36, 37, 51, 64, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 92, 93, 113, 114, 131, 134, 146, 156  
 Пиль Р. – 104  
 Пит А. – 113  
 Плещеев Ф.К. – 18  
 Подгаецкий Л.И. – 27  
 Поза – 85  
 Постников – 104  
 Прончищев В.В. – 116
- Рабо Ш.** – 132  
 Разин С.Т. – 82  
 Размыслов Ф. – 118  
 Рейнеке М.Ф. – 28, 101, 151  
 Рикорд П.И. – 142  
 Розенталь – 129  
 Рюрик – 112
- Савин Е. – 17, 18  
 Святослав – 143  
 Семенкович В.Н. – 7, 8, 9, 10, 11  
 Семенкович Вас. – 7  
 Семенкович Н.В. – 7  
 Сидоров М.К. – 10, 35, 37, 38, 54, 55, 56, 60, 61, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 98, 99, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 129, 130, 152  
 Сиетов – 144  
 Сенявин Д.Н. – 141  
 Скрьдлов Н.И. – 144  
 Скуратов А.И. – 115, 116, 117  
 Софья – 83  
 Спренгпортен Г.М. – 69  
 Стерлигов Д.В. – 116  
 Стерлинг – 58  
 Студитский Ф.Д. – 96, 98  
 Стуксберг А. – 130  
 Стурлусон С. – 23  
 Суворин А.С. – 8  
 Суворов А.В. – 148  
 Сулешев Ю.Я. – 18, 113
- Сюркуф Р. – 148
- Тетерман – 107  
 Тететгоф В. – 140, 141  
 Трифон (преподобный) – 24, 26
- Ульсен – 104
- Фаррагут Д.Г.** – 140  
 Ферколен – 87  
 Фет А.А. – 7, 8, 11  
 Фишер И.Э. – 112  
 Француженин-Савва – 15
- Хейглингс – 129
- Цицерон** – 130
- Чекин Н.** – 116  
 Челюскин С.И. – 116  
 Ченслер Р. – 25  
 Черносивитов Р.А. – 125  
 Чернышов И.Г. – 117  
 Чехов А.П. – 7, 8, 9, 10, 11  
 Чичагов В.Я. – 117, 153
- Шавров Н.А.** – 73, 76  
 Шанзи – 141  
 Швейниц Л. – 55, 56  
 Шелковников – 145  
 Шеншин А.Н. – 7  
 Шеншина А.Н. – 7  
 Шереметев – 103  
 Шестаков А.П. – 144  
 Шестаков И.А. – 45  
 Шиллингло Дж. – 113  
 Штиле – 129
- Щипунов О.** – 15
- Эдип – 53
- Юнг А.** – 125
- Яковлев А.И.** – 9

## Географический указатель

- Абукир – 141  
Австралия – 46  
Австрия – 19, 140, 141, 143  
Адриатическое, море – 140  
Азов – 33  
Америка – 114, 115, 140  
Амур, р. – 58  
Амурский, лиман – 58  
Анабара, р. – 19  
Англия – 16, 18, 41, 42, 45, 46, 47, 48, 51, 58, 59, 60, 74, 75, 85, 94, 111, 123, 124, 125, 137, 142, 146  
Анзерский, о-в – 86  
Арагуба – 103, 104  
Арал – 33  
Архангельск – 15, 17, 33, 36, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 108, 109, 114, 118, 121, 155, 156  
Астрахань – 114  
Африка – 47  
Аян – 58
- Балтийское, море – 33, 34, 37, 41, 42, 45, 46, 47, 57, 68, 95, 131, 132, 133, 137, 142, 143, 144  
Батум – 74, 77  
Бегерфорд – 52  
Белая Сарматия – 22  
Белое, море – 36, 47, 55, 73, 83, 89, 115, 132, 149  
Беломорский (Кем), острог – 24, 25  
Белужья, губа – 118  
Белый, о-в – 117  
Бельгия – 70  
Бельский, острог – 23  
Берингов, прол. – 28, 37, 115, 117  
Берлевог – 106, 107  
Бермеландия – 23  
Бессарабия – 142  
Биармия – 21  
Бодсфиорд – 106, 107  
Болгария – 22  
Большой Заяцкий, о-в – 86
- Босфор, прол. – 45, 132, 138  
Ботнический, зал. – 68, 77  
Бреховские, о-ва – 125
- Вадзэ – 31**  
Вадсё – 55  
Вайгач, о-в – 9, 90, 128, 130  
Вайгачский, прол. – 112  
Варангерский, зал. – 23, 24, 31, 55, 60, 73, 74, 75  
Варангерское, побережье – 23, 24, 25, 56, 59, 123  
Вардегуз, крепость – 24  
Вардэ – 52, 55, 105, 106, 107, 108, 109  
Вартиоламни – 71  
Васькино – 7  
Великий Новгород – 21, 22, 23, 24, 35  
Вена – 140, 141  
Верхотурье – 36  
Виктория – 66, 67, 68, 70, 71  
Висла, р. – 23  
Владивосток – 43, 46, 47, 48, 58  
Волга, р. – 79  
Вологда – 84  
Выборгская, губ. – 71
- Гавань – 70, 71  
Гавнингборг – 106, 107  
Гаврилов – 101  
Гагры – 145  
Гамбург – 52  
Гамвиг – 106, 107  
Гаммерфест – 55, 56, 91, 119, 127  
Гангут – 146  
Гандвик, ур. – 23  
Гельсингфорс – 71  
Германия – 19, 33, 46, 55, 70, 72, 111, 137, 143, 146, 147  
Гибралтар – 47, 73, 75  
Голландия – 16, 51, 70, 87, 93  
Гольм Гард – 22  
Гольфстрим – 27, 28, 46, 59, 75  
Горн, мыс – 43

Греция – 22, 142

Дания – 51, 70, 137, 140, 143  
 Дарданеллы, прол. – 37  
 Двина (Северная Двина), р. – 22  
 Диксон, гавань – 19  
 Диомид, бух. – 48  
 Доброй Надежды, мыс – 43  
 Дон, р. – 11  
 Донди – 130  
 Дудинка – 125  
 Думбартон – 111  
 Дунай, р. – 142, 144, 145

Европа – 15, 16, 19, 33, 35, 50, 53, 54, 61, 82, 83, 99, 111, 113, 114, 118, 130, 133, 134, 140, 141, 143, 145  
 Египет – 18, 20  
 Екатерининская, гавань – 47, 126, 155  
 Енисей, р. – 15, 16, 19, 36, 54, 113, 115, 116, 118, 124, 125, 126, 129, 130  
 Енисейская, губ. – 125  
 Енисейский, зал. – 15, 125  
 Еретик, о-в – 103

Западная Двина, р. – 23  
 Золёная, р. – 18, 112  
 Золотой Рог – 31, 48

**И**мандра, оз. – 71  
 Индигирка, р. – 37  
 Индия – 16, 18, 33, 39, 113, 114  
 Иоенсу – 67  
 Ирландия – 123  
 Иртыш, р. – 114, 127  
 Испания – 93  
 Италия – 22, 140

**К**авказ – 144  
 Каласаари, мыс – 71  
 Камчатка – 37, 115  
 Канада – 46  
 Кандалакская, губа – 71  
 Канин, п-ов – 27  
 Капталажский, зал. – 47  
 Карская, губа – 17  
 Карские Ворота – 36, 118  
 Карское, море – 28, 36, 37, 89, 90, 91, 112, 113, 118, 119, 122, 123, 127, 128, 130  
 Каспий – 33, 79  
 Каяна – 25  
 Кемитреск, оз. – 71  
 Кемь – 71  
 Кемь, р. – 71  
 Кенигсберг – 31  
 Кереть – 122  
 Киберг – 105, 106, 107  
 Кильдин, о-в – 74  
 Китай – 16, 113, 114  
 Кнезия – 71  
 Кола – 28, 29, 55, 71, 113, 117, 121  
 Кола, р. – 55  
 Колгуев, о-в – 28  
 Кольма, р. – 37, 115, 116  
 Кольский, берег – 23  
 Кольский, зал. – 23, 47, 55, 113, 132  
 Кольский, п-ов – 8, 29, 132  
 Константинополь – 31  
 Коута-Ярви, оз. – 71  
 Красноярск – 125, 126  
 Кронштадт – 42, 54, 55, 68, 100, 131, 137, 138, 142  
 Крым – 102, 142  
 Кубенское, оз. – 83  
 Куопио – 67  
 Курейка, р. – 124  
 Курла, оз. – 71  
 Куусамо – 71

Ладожское, оз. – 55, 86, 137  
 Лангеланд, о-в – 37  
 Лапландия – 23, 67, 132, 133  
 Лена, р. – 37, 116  
 Либава – 8, 31, 42, 46, 66, 68, 77, 111, 137  
 Лисса, о-в – 140, 141  
 Лондон – 125  
 Лопские, погосты – 24  
 Лофотенские, о-ва – 108  
 Лулео – 66, 67, 70, 71

**Маджента** – 140  
**Максимков, о-в** – 113  
**Малая Азия** – 144  
**Мангазея (Мангазейская область)** – 15, 16, 17, 19, 20, 113  
**Матвеев, о-в** – 36  
**Маточкин Шар** – 28  
**Мекленбург** – 94  
**Мелихово** – 7  
**Мопсеев, о-в** – 83  
**Москва** – 11, 14, 79, 84, 85, 87, 97  
**Московская, губ.** – 7  
**Муксаламский, о-в** – 86  
**Мурман (Мурманский берег)** – 21, 26, 27, 29, 31, 37, 43, 46, 47, 48, 52, 55, 56, 57, 65, 66, 68, 79, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 109, 111, 133, 139  
**Мурманское, море** – 28, 126  
**Мутная, р.** – 18, 122

**Наварин** – 142  
**Нева, р.** – 86, 146  
**Ненокса, посад** – 24  
**Нижний Новгород** – 134  
**Новая Земля, о-ва** – 10, 18, 27, 28, 35, 36, 54, 60, 61, 62, 89, 90, 91, 92, 113, 114, 117–121, 124–128  
**Новороссийск** – 77, 145  
**Норвегия** – 23, 24, 25, 48, 52, 55, 60, 62, 65, 66, 75, 91, 94, 103, 104, 105, 106, 108, 109, 111, 126, 127  
**Норд-Кап, мыс** – 102  
**Норд-Остзейский, канал** – 86  
**Нотебург** – 86  
**Ньюкастль** – 128  
**Нюборг** – 55  
**Нюхчи** – 86

**Обдорск** – 124  
**Обонежская, пятина** – 23, 24  
**Обская, губа** – 36, 115  
**Обский, зал.** – 126, 127  
**Обь, р.** – 16, 36, 112, 114, 115, 125, 126, 127, 128  
**Овечья варока** – 29  
**Одер, р.** – 23

**Одесса** – 144, 145  
**Ока, р.** – 11  
**Олонец** – 118  
**Онега** – 55  
**Онежское, оз.** – 55, 86  
**Орел** – 82  
**Орешек** – 86  
**Остзейские, провинции** – 45  
**Оуланго, р.** – 71  
**Охотское, море** – 115

**Паана-Ярви** – 71  
**Паз, р.** – 26, 52, 74  
**Пазрецкая, бух.** – 25, 52  
**Париж** – 97, 141  
**Переяславское, оз.** – 83  
**Пермия** – 22  
**Персия** – 66  
**Петербургская, губ.** – 29  
**Петрозаводск** – 55, 76  
**Печенгский, зал.** – 74  
**Печора, р.** – 23, 36, 54, 55, 124, 127, 128  
**Печорский, зал.** – 90, 127, 128  
**Пе-Ярви, оз.** – 71  
**Повенецкая, дер.** – 86  
**Полинезия** – 29  
**Поморье** – 73, 75, 105  
**Поноя, р.** – 83  
**Просяной, пруд** – 83  
**Пруссия** – 94, 140, 141  
**Пурь, р.** – 16  
**Пууманки, губа** – 71

**Ревель** – 62  
**Рим** – 84  
**Рио-де-Жанейро** – 101  
**Рованиеми** – 71  
**Россия (Русь, Русское Царство, Российская Империя)** – 7–9, 12–15, 17–19, 21, 22, 25–27, 33–35, 37–42, 45, 48, 51–63, 65–76, 78, 80–83, 86, 88, 89, 91, 92, 94, 95, 97, 100, 110, 111, 113, 115, 117, 121, 122, 123, 131–134, 136, 137, 139, 143, 144, 146, 147  
**Русский Север (Север)** – 7–10, 13–15, 18, 20–23, 25, 27, 29, 30, 33–35, 37, 38,

46, 47, 51–58, 63, 64, 76, 78–81, 84, 86–89, 91, 93, 95, 96, 102, 105, 106, 120, 121, 122, 130, 131, 132, 139

Рыбачий, п-ов – 31, 74, 75, 76, 119

Санкт-Петербург – 31, 49, 53, 54, 66, 67, 69, 71, 76, 77, 83, 86, 90, 104, 124, 128, 129, 130, 131, 134, 138,

Свирь, р. – 86

Святой Нос – 85, 89

Севастополь – 39, 45, 48, 139, 142, 145

Северное, море – 37, 133

Северный Ледовитый океан (Студеное море, Полярное море) – 15, 22, 27, 28, 36, 37, 54, 55, 59, 71, 73, 74, 75, 89, 90, 91, 92, 101, 102, 111, 113, 114, 117, 120, 121, 123, 125, 128, 130, 132, 133, 134

Северный, мыс – 27, 28

Северо-Восточная Татария – 3

Седан – 140

Сердоболь – 67

Сестрорецк – 67

Сибирь (Царство Сибирское) – 9, 15, 16, 17, 18, 19, 36, 37, 99, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 118, 127, 129, 130

Сидней – 101, 105

Синоп – 142

Соданкюля – 71

Соединенные Штаты Америки – 45, 46, 93, 94

Соловки – 84, 85, 86

Сольферино – 140

Специя – 139

Средиземное, море – 147

Средняя Азия – 22

Средняя Тунгуска, р. – 19

Стенсвиг – 106, 107

Стокгольм – 68

Сумы – 126

Суэц – 47

Сыктывь (Сысола), р. – 23

Таз, р. – 16, 19

Тазовская, губа – 115, 126

Тазовский, зал. – 126

Таймыр, п-ов – 116

Тана, р. – 55

Татарский, прол. – 58, 102

Тенсберг – 91

Териберка – 101

Терский, берег – 83

Тихий океан («Тихое море», Восточный океан) – 37, 47, 79, 139

Тобольск – 16

Торнео – 67, 68, 69

Трафальгар – 141

Тромсё – 130

Турухан, р. – 126

Туруханск – 19

Турция – 20, 138, 142, 143, 145

Улеаборг – 47, 66, 67, 71, 77, 133

Улисс, бух. – 48

Ункрат – 22

Унская, губа – 84

**Ф**емерн, о-в – 37

Феодосия – 77, 111

Филадельфия – 105

Финляндия – 25, 48, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 125, 133

Финмаркен – 31, 52, 55, 56, 102, 103, 105, 107, 108

Финский, зал. – 42, 77, 135, 137, 138, 139, 144

Франция – 16, 19, 45, 58, 59, 60, 74, 94, 140, 141, 142, 143, 147, 148

Хакодате – 58

Христиания – 103, 107

**Ц**арь-Град – 143

**Ч**ервяная, губа – 23

Череповец – 96

Черное, море – 37, 41, 42, 45, 46, 47, 131, 132, 138, 139, 142, 143, 144

Чесма – 142

Чикаго – 105

**Ш**араповские Кошки – 118

Швейцария – 70

Швеция – 25, 52, 5, 59, 60, 65, 66, 67, 68,  
70, 72, 92, 125, 137  
Шлиссельбург – 86  
Шпицберген, арх. – 18, 61, 90, 112, 117,  
120, 123

Эльба, р. – 23  
Эмва (Вымь), р. – 23  
Энарэ, оз. – 71

**Югорский Шар** – 27, 36, 130  
Юмала – 22, 23

**Яик**, р. – 114  
Ял-Мал, п-ов – 117, 118, 128  
Япония – 16, 57  
Яуза, р. – 83, 87

## Комментарии подготовлены

**Благих И.А.** – профессор кафедры истории экономики и экономической мысли экономического факультета Санкт-Петербургского государственного университета, доктор экономических наук, профессор

**Герасимов Д.А.** – старший преподаватель кафедры документоведения и административного права филиала Российского государственного социального университета в г. Мурманске, кандидат исторических наук

**Дукальская М.В.** – заместитель директора Российского Государственного Музея Арктики и Антарктики по научной работе, начальник научно-просветительского отдела (г. Санкт-Петербург)

**Коньшев В.Н.** – профессор факультета международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета, доктор политических наук, профессор

**Коршунов Э.Л.** – начальник научно-исследовательского отдела (военной истории Северо-западного региона РФ) Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации (г. Санкт-Петербург)

**Микушин И.И.** – заместитель начальника Научно-исследовательского института (оперативно-стратегических исследований строительства ВМФ) ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» по научной работе, кандидат технических наук, доцент

**Михайлов А.А.** – научный сотрудник научно-исследовательского отдела (военной истории Северо-западного региона РФ) НИИ(ВИ) ВАГШ ВС РФ, доктор исторических наук, доцент

**Прямыцын В.Н.** – начальник группы – начальник смены отдела прогнозов погоды Главного гидрометеорологического центра Министерства обороны РФ, кандидат военных наук, капитан-лейтенант (г. Москва)

**Рупасов А.И.** – ведущий научный сотрудник Санкт-Петербургского института истории РАН, доктор исторических наук

**Сергунин А.А.** – профессор факультета международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета, доктор политических наук, профессор

**Филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге  
«Ледокол "Красин"»**

Адрес: Санкт-Петербург, наб. Лейтенанта Шмидта, 23 линия



***Ледокол "Красин"***

действующее судно, которому в 2012 г. исполнилось **95 лет**. Каюты, приборы и мебель бережно хранят память о героях Арктики.  
Наш музей начинается с трапа!

На ледоколе проводятся обзорные и тематические экскурсии, а также интерактивные игры для школьников. Свободного посещения нет. Экскурсии для организованных групп (от 8 чел. и больше) – только по предварительным заявкам. Наполняемость группы – максимум 15 человек. Дети до 14 лет допускаются на борт только в сопровождении взрослых.

**Музей открыт для посещения**

с 11.00 до 18.00, касса работает до 17.00

Начало экскурсий: 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 17.00

Экскурсия в машинное отделение (только от 14 лет и старше) – суббота и воскресенье в 13.00 и в 15.00

Выходные дни: понедельник–вторник, последняя среда месяца

**Заказ экскурсий и дополнительная информация:**

– по телефону 325-35-47

– E-mail: [krassin.visitors@yandex.ru](mailto:krassin.visitors@yandex.ru)

**2012 год – 95-летие со дня постройки ледокола**

## Российский государственный музей Арктики и Антарктики

Адрес: Санкт-Петербург, ул. Марата, д. 24а

Музей Арктики был открыт для посетителей 8 января 1937 г., однако решение о его создании было принято значительно раньше.

Уже в 1920-х годах в связи с активным исследованием Арктики мно-

гие видные полярники и ученые выступали с предложениями об организации постоянно действующего полярного музея. В 1930 г. Президиумом ЦИК СССР было утверждено решение о создании Всесоюзного арктического института (ВАИ), в котором в качестве специального отдела предусматривался музей Арктики.

В музее проводятся обзорные и тематические экскурсии, а также интерактивные игры для школьников.

### **Музей открыт для посещения**

среда–суббота – с 10.00 до 18.00, касса работает до 17.30

воскресенье – с 10.00 до 17.00, касса работает до 16.30

Выходные дни: понедельник–вторник, последняя пятница месяца

### **Заказ экскурсий и дополнительная информация:**

– по телефону 571-25-49

– E-mail: [polarmuseum@yandex.ru](mailto:polarmuseum@yandex.ru)



**2012 год – 75-летие со дня открытия Музея**



**ТРУДЫ**  
**научно-исследовательского отдела**  
**Института военной истории**

Том 6  
Книга 1

Север России в военно-морском и коммерческом отношениях  
**Научное издание**

На обложке:  
Ледокол «Святогор». Ньюкасл, март 1917 г.  
(из фондов филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге  
«Ледокол "Красин"»)

Подписано в печать 1.12.2012  
Формат 70x100<sub>1/16</sub>. Печать офсетная.  
Тираж 500 экз. Объем 14,75 п.л.  
Бумага офсетная. Заказ № 1631  
Отпечатано в ООО «Политехника-сервис»  
с оригинал-макета заказчика.  
Адрес: 190005, Санкт-Петербург, Измайловский пр., д. 18Д