

СТАЛИН И АРКТИКА



ВЛАДИМИР
ШИГИН

СТАЛИН И ФЛОТ СССР

Сталин и флот СССР

Владимир Шигин
Сталин и Арктика

«ИП Каланов»

2021

Шигин В. В.

Сталин и Арктика / В. В. Шигин — «ИП Каланов»,
2021 — (Сталин и флот СССР)

Сегодня, когда вопрос российского приоритета в Арктике стоит особенно остро и наша страна прилагает титанические усилия, расширяя свое экономическое и военное присутствие в этом регионе, строя новые порты и аэродромы, военные базы и нефтегазовые добывающие комплексы, создавая принципиально новый небывалый по мощности атомный ледокольный флот, мы должны помнить, что первые самые важные и принципиальные шаги в этом направлении были сделаны именно во времена руководства нашей страной И.В. Сталиным. Как начиналось освоение Арктики в 30-е годы прошлого века, какие экстраординарные меры принимал И.В. Сталин, чтобы за каких-то десять лет «пробежать» столетие экономического развития, с какими трудностями ему пришлось столкнуться в этой работе, о сталинских соратниках, о героях-полярниках, летчиках и моряках, о малоизвестных страницах арктической эпопеи и ее многочисленных тайных рассказывается в новой книге известного российского писателя-мариниста Владимира Шигина.

© Шигин В. В., 2021

© ИП Каланов, 2021

Содержание

Глава первая	5
Конец ознакомительного фрагмента.	14

Владимир Шигин

Сталин и Арктика

Глава первая

Беломорская дверь в Атлантику

Начать следует с того, что И. В. Сталин знал о русском Севере не понаслышке, так как в дореволюционное время сам провел несколько лет за Полярным кругом в Туруханской ссылке.

Однако, по-настоящему с вопросами, касающимися экономического развития русского Севера и непосредственно Арктики он столкнулся, став у руля Советского государства.

В конце первой пятилетки И. В. Сталин продолжал заниматься не только вопросами экономического развития СССР, но и стратегическим аспектом морской обороны страны. И здесь следовало решить ряд весьма важных и принципиальных вопросов. Прежде всего, следовало, как можно быстрее устранить стратегическую разобщенность морских театров насколько это было возможно. Если Черноморский, Балтийский и Северный морские театры можно было соединить судоходными речными каналами (прежде всего, Беломорско-Балтийским и Волго-Донским), то Северный и Тихоокеанский театры можно было связать только в случае активного и быстрого освоения Арктики и создания Северного морского пути. Поэтому, первым делом в 1931 году началось строительство Беломорско-Балтийского канала, которое проходило в невиданных темпах с широким использованием труда осужденных.



И. В. Сталин на пути в Туруханский край. Художник Кульчоро Керимбеков

Вопрос о защите Севера, Баренцева и Белого морей надо было решать в срочном порядке, т. к. пользуясь отсутствием реальных военно-морских сил в этих районах, в начале 30-х годов началось настоящее нашествие браконьеров к нашим берегам. Только за три дня, с 14 по 16 марта 1932 года, сторожевик Морской пограничной охраны ОГПУ задержал в восточной части Баренцева моря... десять норвежских зверобойных судов. И так происходило постоянно. Надо было срочно что-то предпринимать.

И строительство судоходных каналов, и, в особенности, освоение Арктики были задачами грандиозными и, следовательно, сверхзатратными. Но иного выхода просто не было...

Именно поэтому, в начале 1933 года в рабочем кабинете Сталина появляются карты водно-сухопутного Онежско-Беломорского пути, соединяющего Повенец с Поморьем, а также описания неосуществленных дореволюционных проектов канала между Балтийским и Белым морем. Вскоре Сталин пишет записку «Об охране северного побережья», которая стала итогом его долгих размышлений по данному вопросу. При этом, как всегда, Сталин не ограничился сиюминутными задачами, а, рассуждая, ставил вопросы на дальнюю перспективу. Отметим, что в записке «Об охране северного побережья» Сталин весьма профессионально рассуждает об использовании для обороны Севера подводных лодок.



Иосиф Сталин у карты мира

С запиской Сталина ознакомились члены Политбюро, у которых, по-видимому, особых замечаний не было. 15 апреля 1933 года Сталин утвердил «Перечень мероприятий для обеспечения перевода военных судов из Балтийского моря в Белое море». Была предварительно определена и главная база будущей флотилии. Но одно дело карты и схемы и совсем другое – увидеть все своими глазами.

Отметим, что «Записка» писалась в то время, когда Беломорско-Балтийский канал еще не был построен. Однако Сталин в своих замыслах уже рассуждал о перебрасывании по каналу не только первого отряда кораблей, а и целого соединения подводных лодок, которое могло бы не только в перспективе прикрыть с моря Мурманск и не допустить флот противника в Белое море, но и активно «действовать на основных коммуникациях противника».

Именно с этого времени Север навсегда овладел мыслями Сталина. Тогда же, с его легкой руки, главный печатный орган РККФ журнал «Морской сборник» начинает популяризацию идеи необходимости дальнейшего освоения Севера большой серией статей, посвященных Северному морскому пути и полярным исследователям. Так фактически началась теоретическая подготовка командного состава РККФ к предстоящему освоению полярных морей.



Карта Беломоро-Балтийского канала

В 1933 года строительство Беломорско-Балтийского канала блестяще завершилось в невиданно короткие сроки. Путь из Балтийского моря в Белое сократился на 4000 км и проходил отныне исключительно по территории нашей страны. Создание Беломорско-Балтийского водного пути, вне всяких сомнений, и тогда и до сих пор является гордостью отечественного гидростроительства. Общая протяженность канала составила 227 километров с подходными каналами от Онежского озера до Белого моря, из них 48 км составили искусственные пути. За два неполных года была создана грандиозная гидросистема – 19 шлюзов, плотины и водоспуски. Гарантированные минимальные габариты фарватера составили по глубине 4 метра, а по ширине 36 метров. Беломорско-Балтийский канал, получивший имя Сталина, стал одной из самых значительных строек первой пятилетки.

До создания Беломорско-Балтийского канала, реальной возможности быстро усилить морскую оборону Заполярья не было. Поэтому вполне понятно особое внимание Сталина к этой стройке. Ведь ввод в строй Беломорканала позволял быстро и скрытно осуществлять перевод кораблей с Балтики в бассейн Северного Ледовитого океана.

В мае 1933 года Г. Г. Ягода доложил И. В. Сталину о готовности Беломорканала. А уже 25 июня по всему каналу совершил пробный переход пароход «Чекист». После этого И. В. Сталин принял решение лично осмотреть построенный канал, чтобы оценить его возможности, а заодно посетить Мурман, чтобы принять решения относительно создания на Севере военной флотилии.



Генрих Григорьевич Ягода

Надо сказать, что Русский Север И. В. Сталин знал сравнительно неплохо. В свое время он отбывал ссылку в Сольвычегодске Архангельской губернии, а, накануне революции 1917 года, был в ссылке еще севернее – в Туруханском крае. В начале Гражданской войны Сталину приходилось непосредственно заниматься вопросами обороны Мурмана. Занимался вопросами Севера Сталин и став Генеральным секретарем ЦК ВКП(б). В одобренной Сталиным в 1931 году «Программе строительства военно-морского флота», была поставлена и следующая задача: «...удержание Мурманска, недопущение противника в Белое море и действие подлодками на основных коммуникациях противника». Большую роль в укреплении обороноспособности Мурмана сыграла и, уже приведенная выше, записка И. В. Сталина «Об охране северного побережья». Поэтому вполне логично, что при непосредственном участии Сталина, 15 апреля 1933 года Совет Труда и Оборона утвердил «Перечень мероприятий для обеспечения перевода военных судов из Балтийского моря в Белое море».

В тот же день К. Е. Ворошилов отдал приказ начальнику Морских сил Балтийского моря Л. М. Галлеру готовить к переходу из Кронштадта в Мурманск по Беломорско-Балтийскому каналу первый отряд кораблей, получивший название «Экспедиция особого назначения № 1» или ЭОН-1. В состав ЭОН-1 были включены: эскадренные миноносцы «Урицкий» и «Рыков» (впоследствии «Валериан Куйбышев»), сторожевые корабли «Смерч» и «Ураган» подводные лодки «Декабрист» («Д-1») и «Народоволец» («Д-2»), а также обеспечивающие их катера, буксиры и баржи. Командование отрядом было возложено на командира бригады эсминцев З. А. Закупнева, начальником штаба был назначен И. С. Исаков. Именно корабли ЭОН-1 должны были стать ядром создаваемой на Мурмане Северной военной флотилии.



Климент Ворошилов, Иосиф Сталин, Вячеслав Молотов

Северная военная флотилия была учреждена 1 июня 1933 года, т. е. еще до прихода на Север первых боевых кораблей. Командующим флотилией был назначен командир ЭОН-1 бывший балтийский матрос З. А. Закупнев.

Хотя перед выходом с кораблей сняли артиллерийское и торпедное вооружение и до предела сократили составы экипажей, идти было очень трудно. Подводные лодки совершали переход в плавдоках. Чтобы пройти под мостами, демонтировали мачты. По мелководной Свири эсминцы тащили в импровизированных деревянных доках, а перед шлюзами Беломорканала целый месяц ожидали окончания строительных работ. Адмирал В. И. Платонов в своих воспоминаниях писал, что особенно трудно было осуществлять переход по реке Свирь: «На Сиговских порогах „Декабриста“ тащили четыре огромных колесных буксира, „запряженных“ цугом. Сильное течение бросало лодку от одного берега к другому, и, чтобы она не села на мель, ее с обоих бортов подпирали маленькие винтовые пароходики. Мы продвигались вперед так медленно, что подчас казалось, будто стоим на месте...»

Корабли ЭОН-1 пришли к Повенцу на месяц раньше, чем открылся канал. «Мы вынуждены были стоять в гавани, ожидая, пока проруют перемышку канала, – вспоминал В. И. Платонов. – Занимались боевой подготовкой, изучали условия предстоящего плавания...» В это время на канале спешно заканчивали основные строительные работы. Земляная перемышка, отделявшая нижний напорный фронт шлюза № 1 от Повенецкого залива Онежского озера, еще была на месте. Ранним утром одного из дней первой недели июля корабли ЭОН-1 вошли в канал. В. И. Платонов вспоминал: «Перед нами уступами шлюзов возвышалась „Повенчанская лестница“. На каждой такой „ступеньке“ нас встречала команда хорошо натренированных рабочих-заключенных, стоявших на ручных размахах лебедок и на клапанах кингстонов затопления и осушения камер. Действуя согласованно, они наполняли камеры и открывали ворота. Мы поднимались все выше и выше по водяным ступеням. В каждом шлюзе нужно было заводить швартовы, гасить ими инерцию корабля, затем травить их по мере подъема корпуса на

новый уровень, отдавать и убирать концы, подбирать и крепить буксир. Моряки швартовных команд обливались потом, старпомы и боцманы охрипли от подачи бесконечных приказаний и команд. Отдыхать было некогда, за нами уже стояла очередь торговых судов, направлявшихся в Белое море...»

20 июля последний корабль ЭОН-1 вышел из шлюза № 19 Беломорско-Балтийского канала в Сорокинскую губу Белого моря и встал к причальной стенке. Долгий и изматывающий переход по внутренним путям закончился.

* * *

Любопытно, что, когда И. В. Сталин объявил о своем желании лично посмотреть Беломорско-Балтийский канал, его еще не приняла госприемка. Но Сталин считал, что должен все увидеть первым. Кроме этого, главной целью поездки Сталина на Север по еще официально не открытому Беломорско-Балтийскому каналу, был выбор места размещения и строительства будущей военно-морской базы Северной военной флотилии в Кольском заливе. Этот вопрос вождь СССР считал настолько важным, что обязательно хотел лично оценить все достоинства будущей главной базы. Заметим, что это единственный случай, когда Сталин столь предметно занимался вопросом, который обычно и до и после этого решался соответствующими специалистами. Поэтому поездка Сталина на Север не была спонтанной. Наоборот, она стала логическим продолжением всех его предыдущих решений в отношении укрепления обороны северного фасада СССР.

Почему в данном случае он решил все оценить сам? Ответ может быть только один – Сталин прекрасно понимал перспективы будущего Северного флота, его важность в системе обороноспособности СССР. Еще один факт, видимо, чисто в человеческом плане, Сталину не терпелось, как можно быстрее, увидеть своими глазами дело рук своих.



Корабли «Экспедиция особого назначения»

Так прибыв поездом в Ленинград, он, даже не заехав в Смольный, поспешил на пришвартованный в центре города пароход «Товарищ Анохин». После прибытия Сталина, пароход сразу же взял курс к Ладожскому озеру, чтобы уже из него выйти в реку Свирь. Вместе со Сталиным отправились в плавание С. М. Киров, К. Е. Ворошилов и Г. Г. Ягода. То, что

Сталина сопровождали Киров и Ягода вполне логично, т. к. они оба курировали строительство канала. Ворошилов же присутствовал, как народный комиссар по военным и морским делам и председатель Реввоенсовета СССР. Его задачей было оценить параметры и качество канала, с точки зрения проводки по нему боевых кораблей.

В конце 1929-го начале 1930 годов С. М. Киров уже посещал Кольский полуостров и Мурманск. На пограничном сторожевом корабле «Нептун» он выходил в море, посетил приморские поселки: Титовку, Озерко, Цып-Наволоки и Вайда-Губу. Дело в том, что в конце 20-х – начале 30-х годов Кольский полуостров входил в состав Ленинградской области. Именно тогда, после доклада Кирова Сталину, о том, что Кольский полуостров, да и весь советский Север практически беззащитен с моря, было решено в перспективе построить в Белом море мощную судостроительную верфь. Еще до начала строительства Беломорско-Балтийского канала было очевидно, что по нему смогут проходить лишь небольшие корабли до эсминца включительно. Поэтому, чтобы не перегонять на Север будущие линейные корабли и крейсера вокруг Европы или Скандинавии и нужен был мощный судостроительный завод на Севере.

19 июля в Повенце пароход «Товарищ Анохин» встал в створ первого шлюза Беломорско-Балтийского канала. Кок парохода И. П. Кузьмичев впоследствии вспоминал: «Когда пришли в Повенец, Иосифу Виссарионовичу, видимо, очень понравилась постройка Беломорского канала. Остановили пароход, он подошел к Сергею Мироновичу, трясет ему руку и поцеловал его. И тут же Иосиф Виссарионович распорядился дать несколько бутылок вина, чтобы угостить капитана. Отпраздновали открытие Беломорского канала и пошли дальше. Начали наспускать и поднимать...»

Это никак не согласуется с легендой, что Сталину канал не понравился и он, якобы, сказал о нем: «Мелкий и узкий». Никаких документальных подтверждений такой реакции Сталина не имеется. Слухи о недовольстве Сталина Беломорско-Балтийским каналом запустили в 90-х годах, по вполне понятным причинам, члены карельского отделения общества «Мемориал».

21 июля пароход «Товарищ Анохин», со Сталиным, Кировым и Ворошиловым на борту, догнал экспедицию ЭОН-1 в поселке Сорока (нынешнем Беломорское). Сталин обошел на катере корабли отряда, после чего состоялся общий митинг, на котором выступали Ворошилов, Киров и Сталин, подчеркнувшие огромное значение строительства Беломорско-Балтийского канала для страны и рассказавшие о задачах будущей Северной флотилии. Согласно воспоминаниям К. М. Симонова, речь Сталина весьма отличалась от традиционных выступлений Ворошилова и Кирова. Он, якобы, сказал: «Что тут говорили: возьмем, победим, завоюем... Война, война... Это еще неизвестно, когда будет война. Когда будет – тогда будет! Это север!.. – и еще раз повторил: – Это север, его надо знать, надо изучать, освоить, привыкнуть к нему, овладеть им, а потом говорить все остальное...»

Однако К. М. Симонов на митинге не присутствовал и лишь слышал о выступлении Сталина от других людей. Присутствовавший же на митинге будущий знаменитый подводник контр-адмирал И. А. Колышкин в своих воспоминаниях приводит совершенно другое выступление вождя. По его утверждению И. В. Сталин сказал следующее: «Товарищи! Вы – на Белом море. Будем считать, что уже прибыли на новый морской театр. Театр исключительно сложный, океанский, не то, что Черноморский, или Балтийский. Не следует забывать, что во время минувших войн в западных и южных европейских водах связь между государствами Запада и Россией всегда была более надежной, если она осуществлялась в северном направлении, а не через балтийские проливы и порты. Так, в годы Первой мировой войны городок Романов-на-Мурмане был единственной отдушиной России в Европу, в океан. Чтобы не быть беззащитными на океанском фланге нашей страны, мы ныне приступаем к развертыванию морских сил на Севере.

Уже подписан приказ наркома по военным и морским делам о формировании Северной военной флотилии с постоянным базированием в Мурманске. Пока в Мурманске. Еще предстоит окончательно решить вопрос о выборе мест для строительства баз и оборонных сооружений... Осваивайте же новый театр, новую технику как следует. И помните: судьба Севера в ваших руках. Желаю больших успехов».

После митинга Сталин и сопровождавшие его лица посетили эсминец «Урицкий» и подводную лодку «Декабрист». Не задерживаясь далее в Беломорске, «Товарищ Анохин» вечером 21 июля доставил делегацию в Кандалакшу, а оттуда высокие гости отправились поездом в Мурманск.

* * *

Утром 22 июля И. В. Сталин прибыл в Мурманск. Прибывших встретили и далее сопровождали первый секретарь Мурманского окружкома ВКП (б) А. Абрамов и председатель окрисполкома П. Горбунов. Прямо с вокзала все направились на тралбазу, где их уже ждал буксирный пароход «Буревестник». Непосредственно в Мурманске Сталин пробыл не более двух часов, при этом ни с кем не встречался, а занимался исключительно тем вопросом, ради которого и приехал.



Стела о пребывании И. В. Сталина в Полярном

Из воспоминаний капитана парохода «Буревестник» А. М. Чухчина: «Поздоровавшись с командой, Сталин сразу прошел в салон. Потом вышел на переднюю палубу, набил трубку и закурил, положив одну руку за борт шинели... На палубе „Буревестника“ стоял столик, на нем расположена карта. Товарищ Сталин, товарищи Ворошилов и Киров подолгу наблюдали в бинокли за берегом. Товарищ Сталин подошел ко мне и задал несколько вопросов, касающихся судовождения». Следуя на север, буксир держался ближе к восточному берегу, чтобы лидеры

партии и правительства могли рассмотреть угольную базу, Росту, Грязную Губу, Ваенгу и так далее. Соответственно, возвращались потом обратно вдоль западного берега... Мы подошли к Полярному и стали недалеко от скалы, где теперь установлена мемориальная доска... Иосиф Виссарионович вместе с товарищами Ворошиловым и Кировым внимательно осмотрел Екатерининскую гавань. После этого „Буревестник“ направился в Мурманск».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.