

УДК. 94: 341. 221 (47)

Сергей Павлович Шилов,
Ишимский государственный
педагогический институт им. П.П. Ершова, Россия
Sergey Pavlovitch Shylov,
Ishim Ershov State Teachers Training Institute,
Russia

ОСВОЕНИЕ РОССИЕЙ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ В КОНТЕКСТЕ ПЕРСПЕКТИВ РАЗРЫВА ШВЕДСКО-НОРВЕЖСКОЙ УНИИ

Russian exploration of Northern territories in regard to the perspectives of breaking Swedish and Norwegian union

Аннотация: В статье рассматриваются планы России по освоению северных территорий, дается их оценка в связи с предстоящим отделением Норвегии от Швеции. Делается вывод о том, что намерения России по созданию опорного пункта на Мурмане связано с поиском альтернативы закрытым для прохождения военных судов Черноморским проливам, возможностью блокирования противником флота на Балтике, а не со стремлением воспользоваться перспективами шведско-норвежского конфликта для захвата чужих территорий.

Summary: The article deals with the plans of Russia to explore Northern territories, they are also assessed regarding the forthcoming separation of Norway from Sweden. It is concluded that the intention of Russia to create the strong point on the Murman is connected with the search of an alternative to the Black Sea straits which were closed for the passage of naval vessels, with the possibility of blocking the fleet on the Baltic Sea by the enemy but not with the strive to use the perspectives of Swedish and Norwegian conflict for capture of new territories.

Ключевые слова: разрыв шведско-норвежской унии, северные территории, поморская торговля, военно-морские базы.

Key words: break of Swedish and Norwegian union, Northern territories, marine trade, naval bases.

Существовал ряд причин, по которым в европейских странах перспективам разрыва шведско-норвежской унии в 1905 г. уделялось пристальное внимание.

Одна из самых главных – это стратегическая важность географического положения Норвегии. На её территории могли быть созданы опорные пункты для военно-морских флотов. Захватив в этих целях южные фиорды, Германия могла уверенно атаковать британскую торговлю и флот в водах Атлантики. Эти же гавани могли пригодиться англичанам для обороны против немцев. Северные фиорды, по мнению некоторых экспертов, могли обеспечить России эффективность оборонительных и наступательных действий против англичан. Эта территория была привлекательна и для английского «Гранд

флита» в целях завладения мурманскими гаванями. В этом «слоёном пироге» потенциальных возможностей многие европейские политики считали «русскую опасность» наиболее вероятной. Как отмечал германский военно-морской атташе в северных странах Европы Р. Фишер-Лоссайнен (Fischer-Loßeinen), шведы так много и часто говорили о «русской опасности», что уже сами стали её бояться [17]. Однако, как справедливо заметил норвежский историк Й. П. Нильсен, о том, что Россия рано или поздно пожелает приобрести незамерзающие гавани Северной Норвегии первыми заговорили англичане. Так ещё в 1836 г. шотландский путешественник Самюэл Лэйнг поставил поморскую торговлю между русскими и норвежцами в контекст большой политики [6, с. 7].

Политика есть концентрированное выражение экономики. Если следовать этому тезису, то норвежским гаваням на севере ничего не угрожало. Это впечатление может усилиться при беглом взгляде на торговый оборот России. На Балтику приходилось 37,5 % общего товарооборота с европейскими странами [7, с. 49]. В ней была и доля торговли с шведско-норвежским королевством. Стоимость вывоза России в Швецию за 1904 г. по данным русской таможенной статистики равнялась 11. 222 тыс. рублей, в том числе хлеба на 7.228 тыс. рублей (9.204 тыс. пудов*). На долю поморской торговли со Скандинавией приходилось куда меньше. Русский экспорт в Норвегию через порты Мурмана был относительно небольшой. Его стоимость колебалась от 542 тыс. 109 рублей в 1886 г. и до 483 тыс. 680 руб. в 1911 г. [16, с. 274].

Торговый оборот с территории русского Севера значительно уступал южному, доля которого в период с 1903 по 1912 гг. составляла 37 %. С Черноморскими проливами Босфор и Дарданеллы прежде всего была связана торговля хлебом, значение которой для России можно сравнить с современным экспортом нефти. К началу Первой мировой войны более 80% хлебного экспорта осуществлялось через порты Чёрного и Азовского морей. Черноморские проливы имели значение и для развития российской промышленности. Благодаря южной торговле развивался Донецкий каменноугольный бассейн, Кавказский нефтепромышленный и рудоносный бассейн [10, с. 254]. Закрытие южных «улиц» для торговли в 1912–1913 гг. стоило экономике России 30 млн. рублей в месяц [3, с. 157].

Конечно, продвижение к северным морям имело значение для России, но лишь с точки зрения перспектив. Освоение Севера было тем же, что предпринятая попытка экономической экспансии на Дальнем Востоке в 90-ые годы XIX в. Последнюю военный министр А. Н. Куропаткин в своем докладе царю в марте 1900 г. охарактеризовал как желание вести борьбу «для будущих поколений, расходуя силы и средства поколения живущего» [11].

Тем не менее, на протяжении многих десятилетий Север манил и звал. К нему примеряли силы политики, военные и торговые люди. Всех их беспокоили неясные перспективы открытия Черноморских проливов*. Надежды использовать сотрудничество с Германией в 80-х годах XIX в., сначала в рамках Союза трех императоров (1881), а затем и в границах так называемого «договора о перестраховке» (1887) для усиления влияния на Ближнем Востоке, оказались несбыточными [10, с. 234–236]. Не увенчались успехом и попытки добиться понимания по проблеме Босфора и Дарданелл у Франции. Даже после заключения в 1891 г. с Парижем консультативного пакта и выработки совместных инструкций послам обеих стран в Константинополе, французы не желали усиления России за счет умаления собственного влияния в этом регионе [10, с. 237].

В условиях, когда южные подходы в открытые моря и океаны контролировались Турцией и великими державами, а водные проходы через балтийскую проливную зону могли быть блокированы Англией и Германией, идея выхода к Атлантическому океану через северные гавани все больше занимала умы общественности. Как отмечал известный

журналист Е. Львов девять десятых «русских душою людей» прониклись идеей, что России пора «выплыть на простор Божий» из замкнутых морей и это нельзя сделать иначе как через строительство военно-коммерческого порта на Мурмане [5, с. 118]. Сторонником этой идеи оказался и император Александр III, который видел в обустройстве гавани на Мурмане альтернативу строительству базы для военно-морского флота в Либаве на Балтике.

В целях изучения этого вопроса в конце мая 1894 г. в трехнедельное путешествие на север отправился министр финансов С.Ю. Витте. Его путь на Мурман лежал через Архангельск. Затем министр отправился в Трондхейм и вернулся в Петербург через шведскую столицу. Итогом длительного путешествия стал обстоятельный отчет Александру III с главным выводом о необходимости строительства военного порта на Мурмане в Екатерининской гавани [2, с. 301].

Свои соображения на эту тему изложил во «всепоподданнейшем отчете» за 1894 г. и архангельский губернатор А.П. Энгельгардт как сторонник активной колонизации Севера и строительства базы для флота. Подчеркивая важность своей инициативы, он апеллировал к Петру Великому, который еще 200 лет назад понимал политическое и промышленное значение северных морей. «Что только отсюда русский флот будет иметь во всякое время свободный выход во все страны мира **и только здесь он может свободно, без политики, развернуть свои силы». Подчеркивая экономическое значение освоения северных территорий, Энгельгардт заметил, что их обустройство имеет и стратегическое значение для России, поскольку при начале боевых действий российский военно-морской флот может быть заперт в Балтийском и Черном морях. В таком случае он будет полезен только для защиты побережья.

Так как северный флот не смог бы обойтись без угольных стоянок, губернатор обратил внимание царя на залежи полезных ископаемых на Новой земле. «Под рукою во всякое время было бы топливо, которым без всяких затруднений мог бы быть снабжаем порт и стоящие в нем суда» [12]. Кроме того, защищая северное побережье, флот оживил бы промышленность и торговлю, усилил колонизацию края. Внимательно ознакомившись с отчетом, Николай II начертил на нем собственною рукой: «Все сказанное здесь справедливо» [13]

В мае 1895 г. доклад Энгельгардта вместе с пометами императора был внесен в повестку дня заседания Комитета министров [14]. Однако активизации политики России на севере не последовало, если не считать решения провести телеграфную линию по маршруту Кемь – Кандалакша – Кола – Екатерининская гавань – Печенга [8, с. 183]. Тот же Е. Львов указывал, что этому важному делу мешают не только противники сооружения порта на Мурмане, но и раскол в среде сторонников этой идеи. Против сооружения порта в Екатерининской гавани выступал автор, пишущий под псевдонимом А. Беломор. Он выражал точку зрения тех, кто видел будущий порт в гавани Озерко, на Рыбачьем полуострове. Именно отсюда «пойдут русские крейсера и завоевывать Черное море, и прерывать сообщение Англии с Индией...» [5, с. 130].

Причины, по которым российское правительство не пожелало вкладывать средства в создание военно-морской базы на Русском Севере на самом деле были другие. После смерти осенью 1894 г. Александра III предпочтение было отдано строительству порта на Балтике в Либаве***. Соответствующий указ нового императора на этот счет был опубликован в «Правительственном вестнике» в начале декабря [9]. И это несмотря на то, что в беседах с министром финансов Витте Николай II высказывался против варианта строительства военно-морской базы на Балтике. Как вспоминал Витте, царь, хоть и «со слезами на глазах», но все-таки уступил в этом вопросе своему дяде, великому князю Алексею Александровичу****[2, с. 302–304], занимающему тогда пост главного

начальника флота и морского ведомства****. Это решение имело в целом для России громадное внешнеполитическое значение. В случае обустройства выхода в открытые моря на Мурмане, Россия по мысли того же Витте, не стала бы искать незамерзающие гавани на Дальнем Востоке. Не было бы, по мнению министра, и этого злополучного шага – захвата Порт Артура в Китае и войны с Японией [2, с. 304].

Следует заметить, что в случае выбора порта на мурманском побережье в 1894 г. мог иметь политическое значение для будущих отношений России со шведско-норвежским государством. То, что там не были бы в восторге от планов строительства порта на Мурмане, не вызывает сомнений. Обустройство стоянки для флота на Рыбачьем полуострове, у подножья норвежского Варангер-фиорда, усилило бы голоса тех политических противников, которые утверждали, что Россия стремится к захвату норвежской территории. Впрочем, взятый Россией курс на Дальний Восток не заглушил голоса тех, кто считал вероятным появление русских на норвежских территориях. В мае 1895 г. британский посланник в Стокгольме Констенблем опубликовал в «Fortnightly Review» статью, в которой России приписывались намерения воспользоваться перспективами шведско-норвежского конфликта для захвата Варангер-фиорда [4, с. 199].

По мнению В. Теплова, автора изданной в 1905 г. брошюры о расторжении шведско-норвежской унии, норвежская легенда о том, что Россия, рано или поздно обратив свои взоры на Север, захватит порт в Варангер-фиорде, основывалась на двух фактах. Во-первых, норвежцы понимали, что непростительный промах, который допустила Россия, подписав конвенцию 1826 г. об установлении северной границы, рано или поздно пожелает исправить ошибку. А во-вторых, обнародованный в 1897 г. в Норвегии среди прочих дипломатических документов «секретный мемуар» русского комиссара в Норвегии генерала Орлова от 16 августа 1814 г. лишь усиливал такие слухи. Орлов писал: «При наших торговых связях нам было бы желательно владеть на норвежском побережье портом, могущим служить складочным местом для наших товаров, которые тем самым были бы в безопасности, в случае политического разрыва. Этот порт или город, навсегда нейтральный, навсегда свободный, был бы тем глазом России, которым она наблюдала бы за Норвегией» [15].

Нет дыма без огня. Без спекуляций на эту тему в российских дипломатических кругах не обошлось. В 1895 г., русский посланник в Стокгольме И.А. Зиновьев заметил своему другу В.Н. Ламздорфу, занимающего тогда пост советника министра иностранных дел, «что если бы в один прекрасный день обстоятельства позволили, то нужно было бы овладеть портом, расположенным дальше к югу, например Будё, с частью северных областей – Финмарком и Норландом (Нурланном)» [15]. О каких таких «обстоятельствах» говорил Зиновьев, догадаться не трудно. В 1895 г. впервые начались шведско-норвежские переговоры о пересмотре унии. Об этом косвенно свидетельствует и всеподданнейший отчёт российского МИД за 1905 г., в котором признавалось, что Россия внимательно следила «за всеми проявлениями развивающегося уже более 10 лет – первоначально на основе вопроса о самостоятельном консульском представительстве – процессе отделения Норвегии от Швеции» [1].

И тем не менее, все разговоры на тему обустройства русской базы на юго-западных границах Норвегии следует отнести к разряду бесед за чашкой чая. К тому же невозможно представить ситуацию, что англичане встретят бурными аплодисментами появление русских моряков в Будё, на подступах к своей оперативной базе.

Таким образом, намерения России обустроить свои северные границы связано с поиском альтернативы закрытым для прохода военных судов Черноморским проливам, возможностью блокирования противником флота на Балтике, а не с желанием непременно воспользоваться перспективами шведско-норвежского конфликта для захвата чужих территорий.

Примечания

* По Лондонскому протоколу 1871 г., который определял международно-правовой режим Черноморских проливов до первой мировой войны, Россия не имела права прохода через них военных судов. О развитии международного статуса Проливов см., например, Дранов Б. А. Черноморские проливы. Международно-правовой режим. М., 1948.

** Подчеркнуто Николаем II

*** Строительство порта в Либаве на Балтике отразило стремление военно-морских кругов действовать против Германии. Сооружение же порта на Севере скорее имело антианглийскую направленность.

**** В свою очередь Алексей Александрович, по свидетельству Витте, находился под влиянием управляющего морским министерством адмиралом Н.М. Чихачёвым. Этого Николай II не мог простить Чихачёву, который в 1896 г. был отправлен в отставку со своего поста.

***** О том, что политику России в первые годы царствования определяли великие князья, а не молодой император писал не только Витте. Хотя и ровесник, но все-таки дядя и одновременно шури (Александр Михайлович был женат на родной сестре императора Ксении) Николай II великий князь Александр Михайлович вспоминал, что царь боялся оставаться с глазу на глаз со своими дядями. В присутствии посторонних его мнение принималось дядями за приказы, но стоило им остаться наедине, как 250 – фунтовый генерал-адмирал дядя Алексей Александрович начинал стучать кулаком по столу молодого царя, требуя принять то или иное решение. (См.: Великий князь Александр Михайлович. Воспоминания. М., 2001. С. 168.)

Источники

1. Архив внешней политики Российской империи. Ф. 137. Оп. 475. Д. 137. Л. 121. Отчёт МИД за 1905 г.
2. Витте С. Ю. Избранные воспоминания. М., 1991.
3. Константинополь и проливы. М., 1925. Т. 1.
4. Ламздорф В. Н. Дневник. 1894–1896. М., 1991.
5. Львов Е. По студеному морю. Поездка на север. М., 1895.
6. Нильсен Й. П. Старая Россия и Новая Норвегия (1905–1917): соседство без страха? // Страх и ожидания. Россия и Норвегия в XX веке. Архангельск, 1997.
7. Новикова И.Н. Феномен границ Великого княжества Финляндского (на примере германо-финляндского сотрудничества в начальный период Первой мировой войны) // Россия и Финляндия в XVIII – XX вв. Специфика границы. СПб., 1999.
8. Попов Г. П., Давыдов Р. А. Мурман; Екатеринбург, 1999.
9. Правительственный вестник. 1894. 6 декабря.
10. Россия и Черноморские проливы (XVIII-XX столетия). М., 1999.
11. Российский государственный исторический архив. Ф. 1622. Оп. 1. Д. 269. Л. 80. Доклад А.Н. Куропаткина Николаю II. СПб., 14/27 марта 1900 г.
12. Российский государственный архив военно-морского флота (далее – РГА ВМФ). Ф. 418. Оп. 1. Д. 3943. Л. 3–4. Выписка из всеподданнейшего отчета Архангельского губернатора за 1894 г.
13. РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 3943. Л. 4. Ведомость высочайшим отметкам, последовавшим во всеподданнейшем отчете за 1894 г. о состоянии Архангельской губернии.
14. РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 3943. Л. 1. Управляющий делами комитета министров – морскому министру Н. М. Чихачеву. Конфиденциально. 13 мая 1895 г.

15. Теплов В. Расторжение шведско-норвежской унии. Отдельный оттиск из «Русского Вестника». СПб., 1905.

16. Шрадер Т.А. Поморская торговля на рубеже XIX и XX веков // Скандинавские чтения 2000 г. Этнографические и культурно-исторические аспекты. СПб., 2002.

17. Bundesarchiv-Militärarchiv. Freiburg. (BA-MA). RM 3/2857. Fischer-Loßeinen an Tirpitz. St. Petersburg, 28. 04. 1914.