

А.А. Михайлов (Санкт-Петербург)

**МОРСКИЕ ТВЕРДЫНИ. ОТЕЧЕСТВЕННАЯ
ПУБЛИЦИСТИКА ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XIX ВЕКА
О СОЗДАНИИ ВОЕННО-МОРСКОЙ БАЗЫ
НА СЕВЕРЕ РОССИИ: А.Е. КОНКЕВИЧ
И В.Н. СЕМЕНКОВИЧ**

ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в. ведущие морские державы активно наращивали свои военные флоты и вырабатывали военно-морскую стратегию. Среди российских военных и военно-морских специалистов в то время широкое распространение получил тезис об угрозе, исходившей для России со стороны сразу двух сильных держав: Германии и Великобритании. Наиболее эффективным способом борьбы с противниками (особенно с Великобританией) многие военные моряки считали действия быстроходных и хорошо вооруженных крейсеров на морских коммуникациях противника. Однако, чтобы выполнять свои функции эффективно, крейсера должны были обладать возможностью выйти на океанские просторы и надежными базами для ремонта, пополнения запасов топлива, боеприпасов, продовольствия, отдыха экипажа и проч.¹

В 1880–1890-е гг. среди государственной элиты развернулись жаркие дискуссии относительно места расположения «открытого порта». Споры велись также на страницах прессы, увлекли значительную часть образованного общества.

Выдвигались иногда экзотические варианты базирования крейсеров, как, например, побережье Северной Африки или Аргентины. Чаще прочих, однако, звучали предложения создать военно-морскую базу на Тихом океане или в какой-либо незамерзающей гавани на Мурманском побережье Баренцева моря. Сторонники дальневосточного варианта, не без оснований, указывали на то, что порт Владивосток и Тихоокеанская эскадра уже существуют и нуждаются лишь

в усилении. Дополнительным доводом в пользу их позиции были также действия Китая, взявшего в то время курс на модернизацию армии и флота. Оппоненты возражали, однако, что Владивосток, в силу своей удаленности от берегов Европы, окажется малополезен в случае столкновения России с Германией или Великобританией.

Порт в Баренцевом море был бы расположен ближе к вероятному театру военных действий и, одновременно, позволял не опасаться вражеской блокады. Автор статьи о военном значении Мурманского побережья, опубликованной в 1883 г. журналом «Морской сборник», отмечал: «Судно, вышедшее из одного из портов или губ Мурманского берега, будет иметь в военное время более преимуществ для исполнения своего назначения, вступая прямо в открытый океан по выходе из порта, нежели судно, вышедшее из Кронштадта или Ревеля, выход которого в случае блокады этих портов будет совершенно даже немислим»².

Идею создания северной военно-морской базы активно поддерживали многие представители администрации северных губерний России, полагавших, что строительство порта, связанное с ним развитие коммуникаций оживят экономику Севера, переживавшую во второй половине XIX в. далеко не лучшие времена.

Вместе с тем, широкое распространение получило мнение, что основным противником следует считать Германию, и, следовательно, в первоочередном усилении нуждается Балтийский флот. Приверженцы этого взгляда выступали за создание военно-морской базы в незамерзающей гавани Балтики, что нашло отражение в планах сооружения Либавского порта и крепости³.

Дискуссии о достоинствах и недостатках «либавского», «мурманского», «дальневосточного» проектов нашли яркое отражение в отечественной публицистике, причем, как это очень часто бывает, позиции авторов диктовались не одними лишь соображениями военного или экономического порядка, но политическими и общественными позициями, межведомственной конкуренцией в государственном аппарате, личными симпатиями и антипатиями и др.

Среди лиц, принявших в спорах наиболее активное участие, особенно выделяются публицистическим талантом, энергией, смелостью (а порой и дерзостью) суждений отставной капитан 2-го ранга Александр Егорович Конкевич (1842–1917?) и бывший инженер флота Владимир Николаевич Семенкович (1861–1932).

А.Е. Конкевич происходил из дворянского рода Новгородской губернии. В декабре 1859 г., в 17-летнем возрасте, он поступил на

службу юнкером по флоту в 9-й флотский экипаж, располагавшийся в Кронштадте, в 1860–1863 гг. совершил плавание на фрегате «Генерал-Адмирал» в Атлантику и Средиземное море. В 1863 г. Конкевич стал мичманом, в 1864 г. отправился на транспорте «Гиляк» в кругосветное плавание, которое позже описал в очерке⁴.

Вернувшись из долгого похода, Конкевич служил на винтовом корабле «Николай I», где получил чин лейтенанта, на пароходо-фрегате «Смелый», броненосном фрегате «Петропавловск». В 1869–1873 гг. он вновь находился в кругосветном плавании на корвете «Боярин». В 1874 г. – в должности старшего офицера на «Боярине», с которого перешел на броненосную батарею «Не тронь меня!».

С началом Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. А.Е. Конкевич, достигший к тому времени чина капитан-лейтенанта, принял участие в боевых действиях на Дунае. По окончании боевых действий он возглавил только что созданный военный флот Болгарии (его ядро составляла Дунайская флотилия). На этой должности Конкевич проявил незаурядную энергию, добился отправки группы болгар на обучение военно-морскому делу в Кронштадт, способствовал открытию Машинной школы, улучшению материально-технической базы флотилии.

Однако в 1883 г. командир флотилии и его помощник лейтенант В.И. Шишмарев были обвинены в нарушении финансовой отчетности и присвоении казенных средств⁵. 20 июня 1883 г. В.И. Шишмарев покончил жизнь самоубийством. Конкевич упорно защищался и, проведя пять месяцев в заключении, был болгарским судом полностью оправдан. Тем не менее, ему пришлось покинуть военно-морскую службу и выйти в отставку в чине капитана 2-го ранга. Многие современники полагали, что с Конкевичем расправились сторонники «немецкой партии» из окружения князя Болгарии Александра Баттенберга или (и) влиятельные лица из Морского министерства, о деятельности которого офицер отзывался крайне резко.

С.Ю. Витте, лично знавший Александра Егоровича, например, отмечал в своих мемуарах: «Конкевич кончил курс в морском корпусе и прямо делал карьеру морского офицера. Но затем, так как расходился во взглядах со своим начальством и писал разные статьи против морского министерства, то он должен был выйти в отставку»⁶.

Советский писатель-маринист Д.А. Лухманов (1867–1946), встречавшийся с Конкевичем эпизодически, в одной из своих книг рассказывал: «Вернувшись в Петербург, он (Конкевич. – А.М.) переругался

с управляющим морским министерством и вышел в отставку. Несколько лет командовал торговыми пароходами на Белом море (отсюда псевдоним «Беломор») и писал»⁷.

Действительно, в отставке А.Е. Конкевич активно занялся публицистикой, сотрудничая преимущественно с журналами консервативной ориентации. Помимо упомянутого псевдонима «Беломор», он выступал как «Максимилиан Гревизирский», «А. Бурун» и др. или подписывал статьи просто литерами «А.К.», «А. К-чь». В центре внимания, естественно, оставался флот.

Особенно привлекала отставного моряка идея крейсерской войны. В 1886 г. Конкевич опубликовал в журнале «Русское судоходство» фантастический роман «Крейсер “Русская Надежда”», в котором описал происходящую в будущем англо-русскую войну. Вскоре роман вышел отдельным изданием (напечатала его небольшая и малоизвестная типография С.С. Любавина)⁸. По сюжету романа, исход борьбы между Россией и Великобританией решает быстроходный и мощный русский крейсер. Он смело действует как рейдер в водах Атлантического и Индийского океанов (автор с большим знанием дела и вкусом перечисляет захваченные «призы»), топит, в ходе минной атаки, британский броненосный фрегат «Агамемнон» в Новой гавани Сингапура. В художественное повествование Конкевич весьма умело вставил вполне реальные факты о российском и иностранных флотах. В частности, броненосец «Агамемнон» имелся у Британии на самом деле (спущен на воду в 1883 г.).

Роман Конкевича вызвал интерес специалистов как в России, так и за рубежом. Характерно, что он очень быстро был переведен на английский язык. Обсуждение перспектив крейсерской войны, однако, неизбежно подводило публициста к проблеме военно-морской базы.

В 1887 г. олонецкий губернатор Г.Г. Григорьев (рис. 1) приступил к подготовке проекта строительства военного порта в Мотовском заливе Баренцева моря⁹. К изыскательским работам он привлек А.Е. Конкевича, который пришел к выводу, что наилучшим местом для размещения порта является бухта Озерко в губе Большая Мотка. Авторы проекта подняли также вопрос о сооружении канала, который соединил бы новый порт с Балтикой, позволил бы оперативно перебрасывать на Север корабли Балтийского флота, боеприпасы, оборудование и прочее.

Журнал «Русское Судоходство» опубликовал об экспедиции Конкевича редакционную заметку, в которой давал высокую оценку и



Рис. 1. Г.Г. Григорьев – олонецкий губернатор в 1870–1890 гг.

его действиям, и самой гавани. Особо подчеркивалось, что бухта имеет удобные выходы для флота и «не дает возможности легко запереть его (как в Маркизовой луже¹⁰), что, естественно, приумножает его (флота. – *А.М.*) силы и значение, что делает его грозным, хотя бы, и для более сильного на морях противника...»¹¹.

Проект заинтересовал морского министра И.А. Шестакова, который распорядился направить на Мурманский берег капитана 2-го ранга Иванова для обследования гаваней. Однако, в ноябре 1888 г. Шестаков умер, а его пре-

емник Н.М. Чихачев был сторонником развития военно-морской базы в Либаве. Проект создания военно-морской базы на Севере оказался невостребованным. Конкевич обрушил на Морское министерство шквал критики, причем не только за дорогостоящие работы в Либаве, но и за увлечение строительством броненосцев. Видный издатель В.П. Мещерский писал в мемуарах о том, что статьи Конкевича вызывали у Чихачева сильнейшее раздражение, особенно если касались броненосцев¹².

Между тем А.Е. Конкевич развернул работу над новым фантастическим произведением – романом «Роковая война 188??», который в 1888 г. появился на страницах журнала «Русское Судоходство», а затем, в 1889 г., был опубликован отдельным изданием¹³.

В романе описывалась вымышленная война России против Австро-Венгрии, Италии и Турции. Основной базой российского флота, по воле авторской фантазии, стал порт Александрия в Мотовском заливе, который был сооружен в сжатые сроки и скрытно. «Об Александрии, – писал Беломор, – никто и ничего не знал, не только в Кронштадте, но даже в Лондоне, Берлине и Вене»¹⁴.

Конкевич подчеркивал удобство Мотовского залива для обороны, его преимущество не только перед балтийскими бухтами, но и перед другими гаванями Баренцева моря. При этом он рекомендовал построить канал через узкий перешеек, соединяющий полуострова Рыбачий и Средний. «Александрийский порт, – писал Конкевич, – также (как и другие гавани. – А.М.) мог быть блокирован с востока, но канал открывал флоту выход на запад, прямо в открытое море. Неприятель никогда не мог бы решиться наблюдать за русским флотом с западной стороны, открытой северным штормам, так как там нет никакой возможности держаться под парами или на якоре, не рискуя разбиться о скалистые берега полуострова»¹⁵.

Автор с увлечением описывал, как быстроходные и снабженные сильной артиллерией российские крейсера захватывают пролив Босфор, наносят удары по итальянскому побережью Средиземного моря и побеждают итальянскую эскадру. Устрашенная Великобритания, по воле автора, в войну так и не вступила.

Роман Конкевича вызвал противоречивые отклики. Воинственная риторика отставного моряка задела немало публицистов либерального толка, были раздражены также сторонники первоочередного развития Либавского порта. Критики немало иронизировали по поводу легкости, с которой одерживались русским флотом победы на страницах романа. «Русская мысль», например, с иронией пересказывала своим читателям сюжет «Роковой войны»: «Тем временем Балтийский флот несется на Север, воздвигает по щучьему велению, по нашему хотению, первоклассный порт и неприступную крепость в незамерзающем заливе близ Варенгенского на границе Норвегии. <...> Англия ничего этого не знает – так как мы все это секретно обделали. А когда узнала, то все уже устроено, и Англия напугана до того, что пикнуть не смеет»¹⁶.

Некоторые оппоненты Беломора-Конкевича заявляли даже, что своими произведениями он подталкивает Россию к войне с иностранными державами. Интересно, что редакция «Русского Судостроения» не просто заступалась за своего автора, но в ответных статьях резко обвиняла критиков в недостаточном внимании к интересам России и недостатке патриотизма.

В одной из редакционных статей говорилось: «Досталось А. Беломуру и за то, что он дерзнул создать в незамерзающих водах русского Севера новую морскую твердыню. Оказывается, что для устройства военного порта в собственных пределах России требуется разре-

шение и Англии, и Швеции, – и, чего доброго, самого Фердинанда Кобургского¹⁷. Так думают в Москве русские якобы мыслители. А почему они так думают – потому, что очень либеральны, к иностранцам почтительны, а к русской чести и достоинству – пренебрежительны»¹⁸.

Подобные инвективы в адрес противников сооружения порта на Мурмане в дальнейшем звучали довольно часто.

Идеи, высказанные в «Роковой войне...», получили развитие в нескольких последующих произведениях. В конце 1889 г. А.К. Конкевич опубликовал в журнале «Русский Вестник» статью «Военный порт на Мурмане»¹⁹. Здесь доводы в пользу северной морской базы были изложены уже без фантастических домыслов, подкреплялись экономическими, политическими, военными резонами.

В начале статьи публицист твердо заявлял, что создать флот, равный по мощи объединенному флоту Германии и Британии или даже одному британскому, Россия не в состоянии. Однако это не означало невозможности вести борьбу с неприятелем. Конкевич вновь возвращался к тезису о крейсерской войне и размещении базы на Мурмане, а именно в бухте Озерко, которую характеризовал как «самую лучшую и спокойную гавань на Мурманском берегу», «превосходную стоянку для судов всякого ранга»²⁰.

Обосновывая свое мнение, Конкевич писал: «Гавань Озерко может быть легко и удобно соединена каналом с заливом Волоковым, составляющим южную часть обширного Варангского фиорда... Такое искусственное соединение открыло бы флоту, стоящему в заливе Озерко, два выхода в океан и чрезвычайно затруднило бы блокаду флота, находящегося в нем»²¹.

Блокировать русский флот в северной гавани неприятель не мог, как полагал Конкевич, также в силу климатических условий. «Лето на Севере очень коротко, – писал он, – а штормы и ненастье постоянные. Легко представить себе, какая участь постигнет и блокирующий флот, и транспорты у негостеприимных и суровых берегов Мурманана»²².

Особое внимание уделено строительству Беломорско-Онежского канала, «по которому могли бы быть доставлены (в порт на Мурмане. – *А.М.*) все необходимые жизненные припасы и боевые материалы»²³.

Вместе с тем, автор оспаривал мнение о необходимости иметь большие силы на Балтике из-за угрозы вражеского десанта, направ-

ленного в «сердце» Империи. Он приводил расчет, согласно которому для переброски 100-тысячной армии Англии пришлось бы задействовать «не менее 300 пароходов с общим водоизмещением в два миллиона тонн»²⁴. Но такой огромный караван было бы очень непросто защитить от ударов крейсеров.

В один год со статьей Конкевич начал публиковать в журнале «Русское Судоходство» свой очередной роман «Морские твердыни России»²⁵.

На этот раз главным противником России становился Китай. А. Конкевич рисовал впечатляющую картину быстрой модернизации и усиления китайских вооруженных сил, при этом, сохраняя верность избранному методу, вкраплял в повествование вполне реальные факты и имена. «Восьмизнаменные маньчжурские ины и лензви, – писал он, – были усилены вспомогательными войсками, с приданием китайских отрядов армии Лихун-чжана. Они были снабжены магазинками Винчестера, скорозарядными Гочкиса и ружьями Маузера. В Гирине возник большой арсенал с пороховым заводом. В этом арсенале выделялись и снаряжались металлические патроны и из стальных болванок, доставляемых Англией и Германией, готовились пушки»²⁶.

«Лихун-чжан», точнее Ли Хунчжан (1823–1901) – видный государственный деятель, действительно стремился создать сильную армию, вооружить ее современным оружием. Даже арсенал в Гирине (на северо-востоке Китая) не вымысел публициста: его основал в 1881 г. цинский сановник У Дачэн²⁷. В июле 1886 г. китайская военная эскадра адмирала Дин Жучана посетила с визитом Владивосток, где произвела сильное впечатление на морского министра Шестакова. При этом между Россией и Китаем возникали нередко разногласия относительно пограничных территорий.

По сюжету романа, накануне конфликта Россия начала активно строить Сибирскую железную дорогу, ведущую к Владивостоку, что вызвало волнение в Пекине. Подогревались противоречия также действиями китайских разбойников-хунхузлов и спорами из-за границы. Однако войны бы не началось без происков Англии, «если бы за спиной китайских чиновников не было европейских друзей подстрекателей»²⁸.

А. Конкевич отмечал, что основные боевые действия развернулись на суше, но сам описывал исключительно подвиги российского флота. По его словам, со времени событий, описанных в романе «Роковая война 188?? года» прошло немало лет, и порт Александрия

на полуострове Рыбачий превратился в мощную базу. Суровая обстановка Севера, по рассказу Конкевича, благотворно повлияла на моряков-балтийцев, поначалу избалованных и изнеженных. Не без иронии он писал в романе: «Нелегко далась морская служба флоту с Крюковского канала и Маркизовой лужи! Целые поколения, выросшие на этих мутных водах или у лакированных невских пристаней и считавшиеся прежде опытными и зрелыми, оказались юными и наивными в своем деле при иной, чисто морской обстановке. Люди в морской форме пришли на безлюдные и дикие берега забытого моря под впечатлением кают-компанийских дивертисментов, балов и прощальных импровизаций»²⁹.

Однако «нужда и опасность – суровые, но наилучшие воспитатели моряка»³⁰, а потому Северный флот превратился со временем в грозную силу, способную, что самое главное, действовать на океанских просторах. «Все бассейны Балтики – могилы наших крейсеров, – утверждал Конкевич. – Для них только открытые моря настоящее поле действий; только полная свобода выхода – несомненное и плодотворное оправдание государственных расходов»³¹.

Прикрытие Владивостока, как повествуется в романе, осуществляла малочисленная и рассредоточенная Сибирская флотилия. Одному из ее кораблей тем не менее удалось совершить настоящий подвиг. Крейсер «Патрокл», возвращаясь из Нагасаки, атаковал китайскую эскадру в порту «Лушунь-Коу» (Люйшуньюоу, будущий Порт-Артур).

При описании этого боя Конкевич включил в текст немало деталей, явно призванных порадовать его постоянных читателей. «Патрокл» командовал капитан Лидин, действовавший (юным офицером) еще в романе «Крейсер “Русская Надежда”». Китайскому адмиралу автор дал насмешливое имя «Калпак-фу» и сообщил, что сведения о мощи собственного флота он почерпнул из «Санкт-Петербургских Ведомостей» и «Вестника Европы» (оба издания часто критиковали Конкевича). Сам бой сделал бы честь любому авантюренному роману. Лидин использовал брандеры, сделанные из трофейных джонок, высадил десант, взорвавший арсенал, обстрелял порт из орудий. Свершив все это, «Патрокл» благополучно ушел во Владивосток.

Однако разгром эскадры Калпак-фу исхода войны не решил. В порту Чифу собралась более мощная эскадра другого китайского флотоводца, адмирала Ракамбо-фу (его имя явно напоминало о попу-

лярном герое французского авантюрного романа Рокамболе), включавшая хорошо вооруженные броненосцы. Для предотвращения вражеского набега на Владивосток из Александрии вышла русская эскадра крейсеров под командованием адмирала Иванова. Русские корабли проделали большой путь: прошли Северным Ледовитым и Атлантическим океанами, через Гибралтар достигли Средиземного моря, затем Суэцким каналом добрались до Индийского океана. Долгое плавание позволило автору поговорить устами героев о новейших военно-морских теориях и кораблестроении.

Апогеем повествования стало столкновение эскадр Иванова и Ракамбо-фу у берегов Чифу. Сначала, по сюжету романа, китайский адмирал бросил вперед миноносцы, но русские отбили их шрапнелью. После этого русские крейсера атаковали броненосцы противника, которые даже не успели сняться с якорей. «Бой под Чифу, – пишет Конкевич, – продолжался недолго. Ракамбо-фу был застигнут врасплох и слишком разочарован в своих надеждах на мины и миноносцы. Он, этот китайский адмирал, первым спустил свой флаг»³².

Победившая эскадра Иванова отправилась во Владивосток. На этом, собственно, роман и заканчивается. Несколько намеченных автором сюжетных линий остались без всякого развития. Не сыграл заметной роли, например, вскользь упомянутый адмирал Ампоширов, в образе которого писатель, вероятно, хотел изобразить своих врагов из Морского министерства («ампошировать» (от французского «empocher») означало в то время «присваивать», «красть»). Не описано и само окончание войны. Но главный, с точки зрения автора, вывод звучал вполне ясно. «По велению власти, такой же могучей и безграничной, как и сама страна, – писал он, – создалась на Рыбачьем полуострове твердыня. Оттуда, как мы видели выше, в критическую минуту явилась своевременно и помощь в виде эскадры быстроходных крейсеров»³³.

В 1892 г. в журнале «Русский вестник» А.Е. Конкевич опубликовал обширную работу «Письма о флоте», давшую импульс многим дискуссиям. В ней автор, верный своей идее крейсерской войны, вновь поднял вопрос о строительстве военного порта на Мурмане. При этом он подчеркивал, что побережье Северного Ледовитого океана играло большую роль для обеспечения безопасности России в прошлом и будет играть в будущем. «Это историческое значение Северного побережья, – писал Конкевич, – для России не окончилось и окончится лишь тогда, когда уладятся все мировые вопросы,

держащие народы под ружьем в ожидании минуты броситься друг на друга»³⁴.

Своеобразным отголоском работы «Беломора» стала публикация «Русским Судоходством» в январе 1893 г. статьи «Переписка о флоте», подписанной литерами «М.К.». Ее автор резко критиковал строительство военно-морской базы в Либаве и решительно утверждал: «Операционными базисами для наших крейсерских операций должны быть Владивосток и порт на Мурмане. Оба порта должны быть соответственно устроены и снабжены; оба должны быть соединены непрерывными рельсовыми путями с империею»³⁵.

Энергичного и влиятельного сторонника идея создания военного Мурманского порта получила в лице архангельского губернатора А.П. Энгельгардта, назначенного на должность в июне 1893 г.

Выступления администраторов, публицистов, ученых, видимо, произвели впечатление на центральные власти. Летом 1894 г. Мурманское побережье посетил министр финансов С.Ю. Витте с целью выбора места для порта. Среди сопровождавших министра лиц был и А.Е. Конкевич, который к тому времени вернулся на государственную службу и занял должность полицмейстера в Либаве. Напомним, что Витте отзывался о Конкевиче в мемуарах с большим уважением.

При осмотре побережья особенно благоприятное впечатление произвела на Витте, по его собственному признанию, Екатерининская гавань³⁶ (рис. 2). Возвратившись в столицу, он представил императору



Серия I. Мурмань. Екатерининская гавань № 12.

Рис. 2. Екатерининская гавань. Начало XX в.

Александрю III доклад, в котором предложил устроить военный порт именно в этой гавани³⁷.

Император с планом Витте согласился. Пресса начала усиленно печатать материалы о предстоящем строительстве. А. Конкевич в июле – ноябре 1894 г. опубликовал целую серию очерков о Мурмане на страницах газеты «Гражданин».

В одной из первых статей цикла он с горечью отмечал: «О Мурмане у нас знают менее, нежели о планетах Марс или Венера, популярных гг. Фламарионом³⁸ и Глазенапом³⁹»⁴⁰.

Конкевич настойчиво напоминал читателям о своем взгляде на военное значение северных берегов России. «Я считаю с существующими фактами, – писал он, – и утверждал, и буду утверждать, что пока России нужен военный флот и пока наш русский Царь за благо считает созидать его – этот флот должен иметь открытый незамерзающий порт с свободным выходом во всякий критический момент. Ни старый Кронштадт, ни сооружаемая в сыпучих песках Курляндии Либава, запертая Бельтами⁴¹, не отвечает моим определению и понятию о вооруженной силе, и я не переставал говорить о Мурмане. Только там наши крейсера и броненосцы оправдают возлагаемые на них надежды»⁴².

Всех, кто выражал сомнение в целесообразности сооружения северного порта или хотя бы акцентировал внимание на проблемах, возникавших при реализации намеченных планов, А. Конкевич подвергал самой резкой критике.

Среди прочего, он обрушился на защитников традиционного уклада жизни поморов, опасавшихся, что бурные экономические перемены могут угрожать их интересам, в том числе в области судостроения (на традиционные кочмары, карбасы и шняки публицист смотрел без всякого пиетета, характерного для многих историков и этнографов). С раздражением и злой иронией он восклицал: «Какой это детский, наивный лепет! Казна должна запретить вырубку леса на продажу, дать его невеждам, умеющим кое-как тюкать топорами, и, вероятно, дать субсидии за это тюканье корыт, неспособных лавировать, безопасно держаться на воде и плавающих на авось»⁴³.

Досталось от Конкевича также либеральным публицистам, сетовавшим на чрезмерное, по их мнению, внимание правительства к развитию армии и военного флота. По адресу одного из изданий, со страниц которого такого рода суждения звучали особенно часто, публицист с неприязненным изумлением замечал: «Не может же русский

человек с таким сокрушением и с такой ненавистью смотреть на развитие своих родных вооруженных сил. Однако ж все вышеприведенное написано правильно по-русски. «Неделя» – бесспорно русский журнал, очень распространенный и читаемый многими тысячами людей. Удивительно!»⁴⁴.

Помимо собственно проблем военного порта, А. Конкевич в опубликованных очерках значительное внимание уделил планам строительства на Севере железных дорог (рис. 3). В одной из статей он

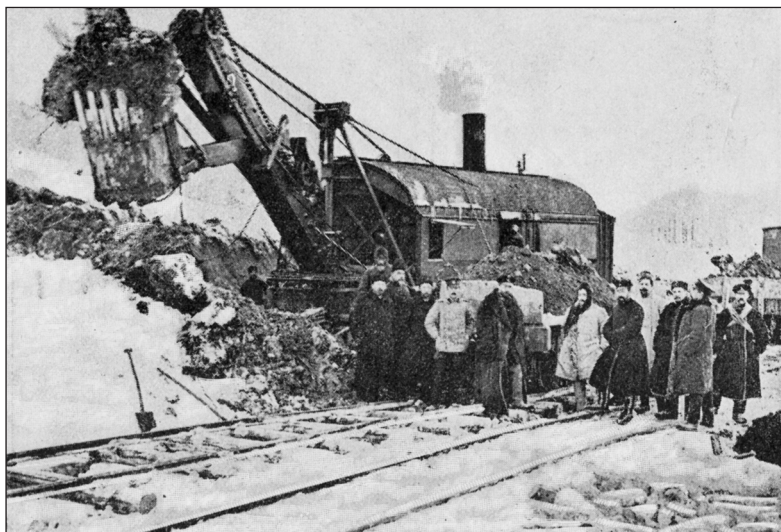


Рис. 3. Дорожное строительство на Мурмане. Фотография конца XIX в.

отмечал: «Главное, в чем нуждается Мурман и что сделает целый переворот в нем – железная дорога. Я не беру на себя смелость намечать путь, по которому выгоднее всего было бы положить рельсы, но исходною точкою дороги должна быть гавань, удобная для военного флота»⁴⁵.

Один из очерков Конкевич завершил настоящим панегириком военному флоту и его северной базе: «Смелым Бог владеет! Смелым будет и наш родной флот на берегу бесконечного океана, по которому Господь и Царь укажут этому лучшему из всех орудий защиты и нападения, обогащения и распространения цивилизации новые пути и новые цели для блага нашей великой родины. <...> Когда я закрываю глаза, я вижу эту исходную точку рельсового пути, соединяю-

щего Петербург с океаном, на берегу величественного Мотовского залива, в тихой гавани Озерка. Там я вижу гордо развевающийся Андреевский флаг, и крейсера, и русских адмиралов»⁴⁶.

1894-й год ознаменовался также выходом в свет одной из наиболее ярких работ по «северной тематике» – брошюры «Север России в военно-морском и коммерческом отношениях», изданной редакцией журнала «Русское обозрение»⁴⁷.

Ее автор публицист Владимир Николаевич Семенкович был человеком явно незаурядным⁴⁸. Он принадлежал к небогатой дворянской семье, состоявшей в отдаленном родстве со старинным дворянским родом Шеншиных. Бабка В.Н. Семенковича, Анна Неофитовна Шеншина приходилась сестрой отчиму знаменитого русского поэта А.А. Фета, и хотя такое родство (скорее, даже, свойство) являлось весьма отдаленным, именно Семенкович стал со временем душеприказчиком бездетного литератора.

Служебный путь Владимир Николаевич начал в качестве инженера-механика, но в 1887 г. вышел в отставку, чтобы заняться общественной деятельностью. С 1890 г. он начал активно выступать в печати, публикуя статьи по различным социальным и политическим проблемам в газете «Московские ведомости», журналах «Русский архив», «Русское богатство» и др.

Знавшие Семенковича современники отмечали его энергию и взрывной, бурный темперамент. А.П. Чехов, имение которого, Мелихово в Московской губернии, располагалось неподалеку от имения Семенковича, по воспоминаниям А.И. Яковлева, в шутку прозвал его «свирепым соседом»⁴⁹. На деле, однако, между Чеховым и Семенковичем сложились вполне мирные, более того, приятельские отношения, поддерживалась переписка.

Уже на первых страницах брошюры «Север России в военно-морском и коммерческом отношениях» В.Н. Семенкович заявлял, что взяты за перо его побудила тревога за судьбу северных территорий, которые плохо освоены и становятся добычей иностранцев.

«Острова и материка эти, – писал он с горечью, – 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 верст

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 в мирное нельзя совершать дальних плаваний...»⁵⁰.

Рассуждая о военном флоте на Севере, В.Н. Семенкович исходил из положения, что Россия буквально окружена врагами, самыми могучими из которых являются Германия и Англия. «Врагов много, – утверждал он, – они повсюду – значит надо следить за ними повсюду, если уж нельзя заставить их повсюду бояться»⁵¹.

Решению поставленной задачи, по мнению Семенковича, наиболее удовлетворяли крейсерский флот с базами на Мурмане и во Владивостоке, опираясь на которые можно было вырваться на океанские просторы.

«Взяв за опорные пункты для нашего флота побережья Тихого океана и незамерзающего Мурмана, – писал он, – мы будем иметь силу, могущую быть направленной на горе тем, кто вздумает нас вызвать на борьбу и, встав твердой ногой на берегах открытых настоящих морей, мы сразу уйдем от рутины содержания какого-то оборонительного флота – морской кавалерии на безногих лошадях...»⁵². В подкрепление своего мнения В.Н. Семенкович много и пространно цитировал статью «М.К.» и работы Конкевича.

Полемизирую с теми, кто считал создание северного порта слишком дорогостоящей затеей, Семенкович писал: «Неужели же у нас, тратящих десятки миллионов на разные поправки⁵³, «Ливадии»⁵⁴ и прочие морские диковины, не найдется денег на то, без чего не может развиваться родной флот; неужели же мы, тратящие сотни миллионов на содержание адмиралтейских чиновников, носящих подчас и военные чины, не соберемся 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 сможет развиваться наш флот, а сами будем сидеть на берегах Маркизовой лужи в ожидании, когда нам придется снова потопить наши суда, как мы сделали это в Крымскую кампанию...»⁵⁵

Однако, военное значение Севера, по мнению В.Н. Семенковича, не ограничивалось одними военно-морскими базами (рис. 4). Публицист полагал, что малонаселенный регион, без должной защиты, может сам подвергнуться нападению со стороны Германии, если таковая сумеет заключить союз со Швецией. А подобная операция создаст угрозу самой российской столице.



Рис. 4. Становище Трещино на Мурманском берегу

«Кто может помешать Немцам, – писал Семенкович, – высадить один или несколько корпусов в той же Виктории (Нарвике. – *А.М.*) и перекинуть их в какие-нибудь полсутки до Lulea (Лулео – шведский порт на берегах Ботнического залива. – *А.М.*). Ведь тогда Немцы будут не только хозяевами Ботнического побережья, но, будучи в нескольких часах от Улеборга и всей сети Финляндских железных дорог, могут серьезно грозить Петербургу!»⁵⁶.

При всей спорности многих положений, брошюра В.Н. Семенковича произвела сильное впечатление на заинтересованную проблемой Севера часть общества. Впечатление это усиливалось явным ростом интереса к региону со стороны правительства.

Между тем в 1894–1895 г. разгорелась дискуссия уже в лагере сторонников «мурманского проекта». А.Е. Конкевич продолжал настаивать на том, что идеальным местом для порта является гавань Озерко, его оппоненты выступали за Екатерининскую гавань. Развернувшиеся споры нашли отражение на страницах книги «По Студеному морю», которая была посвящена поездке на Мурманское побережье С.Ю. Витте и отличалась чрезвычайно красивым оформлением⁵⁷.

Автор текста, журналист Е.Л. Львов-Кочетов, часто выступавший под псевдонимом «Русский странник», стремился продемонстриро-

вать знание военного дела (в молодости он служил в кавалерии) и рассуждал о том, что Екатерининская гавань лучше приспособлена к обороне, чем Озерко. Вместе с тем, Львов-Кочетов с большим уважением отзывался о заслугах Конкевича в деле пропаганды строительства северного военного порта⁵⁸.

На деле, однако, застопорился вопрос о сооружении военно-морской базы как таковой. В октябре 1894 г. скончался император Александр III. Его сын и преемник Николай II встал на сторону приверженцев вооружения и укрепления Либавы. В итоге в 1896–1899 г. на берегах Екатерининской гавани был возведен коммерческий, а не военный порт, правда, хорошо оснащенный в техническом плане (рис. 5).

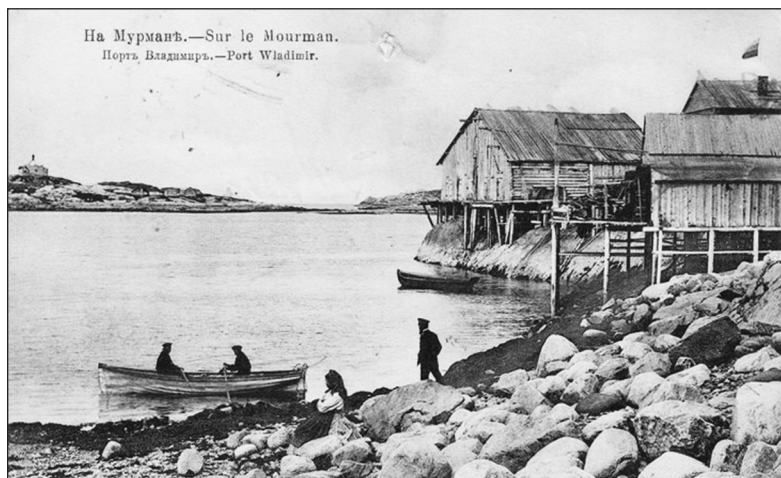


Рис. 5. Порт Владимир. Начало XX в.

Часть сторонников развития Мурмана беды в этом не видели. П.А. Энгельгардт, например, с уверенностью писал: «Когда Екатерининская гавань превратится в благоустроенный торговый порт, тогда и нашим военным судам представится возможность пользоваться этим портом как удобною и вполне безопасною стоянкою»⁵⁹. Иные государственные деятели и вовсе полагали, что начинать создание военной базы прежде, чем будет развита экономика региона, невозможно. Например, генерал-лейтенант Соллогуб, председательствовавший в комиссии по строительству на Севере России железной

дороги, заявлял: «В настоящее время Мурманский берег является местом почти совершенно незаселенным. Устройство военного порта в подобной местности потребовало бы от государства огромных денежных затрат и, что самое главное, было бы преждевременным <...> Но если на Мурмане создадутся экономические интересы, если он населится, то, несомненно, вслед за экономическими интересами явятся и заботы об охране этих интересов»⁶⁰.

Конкевич держался иной точки зрения и продолжал настаивать на необходимости создания на Мурмане именно военного порта, необходимого для борьбы с вражескими флотами, а не только для защиты Севера. В 1896 г. он переиздал отдельной брошюрой свои «Письма о флоте». Имевшиеся материалы публицист дополнил новым, отдельным очерком, в котором вновь указывал на выгоды размещения военно-морской базы на Мурманском побережье⁶¹.

Вскоре после выхода «Писем», в 1897 г. А. Конкевич получил (явно при поддержке Витте) ответственное назначение в Министерство финансов, где возглавил Отдел торгового мореплавания. На этой должности он оставался вплоть до 1899 г.

Впоследствии А.Е. Конкевич был членом Совета Министерства торговли и промышленности, правления Русского общества пароходства и торговли, заместителем председателя в Ученом комитете торгового мореплавания.

В.Н. Семенович в начале XX в. профессионально занялся историческими исследованиями. Он работал в Археологическом институте (в Москве), подготовил к публикации записки французского путешественника П.-М. де Ламартиньера, который в 1653 г. посетил северные области «Московии», побывал в Сибири, на о. Вайгач и на Новой Земле.

Полемика о создании военного порта на Мурмане продолжалась в 1890-е годы с неослабевающим напряжением. При этом очень часто повторялось предложение сделать главной базой гавань Озерко, способную, по мнению авторов, стать «русским Гибралтаром»⁶².

Неудачная для России Русско-японская война 1904–1905 гг. вновь заставила правящие круги и общественность обратиться к проблеме военно-морских баз на Севере и его обороноспособности в целом⁶³.

Однако несмотря на многочисленные проекты и проработку вопроса специалистами, вопрос о военно-морской базе на Севере оставался открытым вплоть до начала Первой мировой войны. Лишь с началом невиданного ранее по масштабам военного конфликта,

когда вступившая в антироссийский союз Турция закрыла проливы Босфор и Дарданеллы, а Германия направила мощный флот на Балтику, проекты создания в Северном Ледовитом океане военно-морской базы были переведены в сферу практической деятельности. Был основан порт Романов-на-Мурмане, началось строительство Мурманской железной дороги, сформирована флотилия Северного Ледовитого океана и др. Однако, многие принципы, на которых была выстроена проведенные меры, закладывались и разрабатывались именно в ходе бурных дискуссий рубежа XIX–XX вв.

Показательно, что разработчики проекта Мурманской железной дороги сочли необходимым пригласить к сотрудничеству А.Е. Конкевича, находившегося уже в очень преклонных годах. В январе 1917 г. А.Е. Конкевич, по соизволению императора, получил к своей фамилии почетную приставку «Мурманский».

К сожалению, бурные политические катаклизмы 1917 г. прервали работы. Конкевичу-Беломору они, не исключено, стоили жизни: он пропал без вести (предположительно в Мурманске). Жизнь В.Н. Семеновича после 1917 г. ждет еще своего исследователя.

¹ Кондратенко Р.В. Морская политика России 80-х годов XIX века. СПб.: Издательство «ЛеКо», 2006. С. 80.

² Козлов М. Несколько слов о значении Мурманского берега в гидрографическом и морском отношении // Морской сборник. 1883. № 9. С. 23.

³ Жаринцов Д.Ф. О сооружении Порта императора Александра III в Либаве. Публичные лекции, чит. в Кронштадтск. Морск. собрании, в зале Морск. музея. СПб: тип. Морск. м-ва, 1895. 41 с.

⁴ А.К-ъ. Русский транспорт в кругосветном плавании // Русское Судоходство. 1887. № 10–11. С. 80–96.

⁵ Грибовский В.Ю. Вице-адмирал Рожественский. М., СПб.: АСТ-Terra Fantastica, 2002. С. 355.

⁶ Витте С.Ю. Воспоминания. Детство. Царствование Александра II и Александра III. Берлин: «Слово», 1923. С. 358.

⁷ Лухманов Д. Солёный ветер. Жизнь моряка. М.: «Мор. Транспорт», 1958. С. 286–287.

⁸ А.К. Крейсер «Русская Надежда». СПб.: Издание С.С. Любавина, 236 с.

⁹ Федоров П.В. Рождение Северного военно-морского флота: долгий путь воплощения идеи // Ученые записки МГПУ. Исторические науки. Вып. 9. Мурманск, 2009. С. 7.

¹⁰ Маркизова лужа – популярное среди моряков того времени насмешливое название Финского залива, по титулу маркиза И.И. де Траверсе (1754–1831), занимавшего в 1811–1828 гг. пост морского министра.

¹¹ Ред. Нашим читателям // Русское Судоходство. 1887. № 16–17. С. 1.

¹² Мещерский В.П. Мои воспоминания. СПб.: Ф. Кройс, 1912. С. 215.

- ¹³ Беломор А. Роковая война 188?? года. СПб., 1889. 115 с.
- ¹⁴ Там же. С. 28.
- ¹⁵ Там же. С. 41.
- ¹⁶ Ред. «Роковая война 18?? года. А. Беломор // Русская Мысль. 1889. № 7. С. 285.
- ¹⁷ Фердинанд Кобургский (1861–1948) – немецкий принц, князь (1887–1908) и царь (1908–1918) Болгарии. Вел прогерманскую, враждебную России политику.
- ¹⁸ Сказочный флот // Русское Судоходство. № 119. 1890. С. 8–9.
- ¹⁹ А.К. Военный порт на Мурмане // Русский Вестник. 1889. Т. 205. № 12. С. 75–85.
- ²⁰ Там же. С. 83.
- ²¹ Там же. С. 82.
- ²² Там же. С. 84.
- ²³ Там же. С. 82.
- ²⁴ Там же. С. 78.
- ²⁵ Беломор А. Морские твердыни России // Русское Судоходство. 1889. № 95. С. 1–6; № 96. С. 1–5; № 97. С. 3–8; № 98. С. 2–6; № 101. С. 1–6; № 102. С. 1–6; № 110. С. 1–6; № 112. С. 16–31; № 114. С. 3–9; 1890. № 119. С. 17–30; № 120. С. 5–16.
- ²⁶ То же // Русское Судоходство. 1889. № 102. С. 3.
- ²⁷ История Северо-Восточного Китая, XVII–XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). Владивосток: Дальневосточное книжное издательство, 1987. С. 264–265.
- ²⁸ Беломор А. Морские твердыни России // Русское Судоходство. 1889. № 102. С. 5.
- ²⁹ То же // Русское Судоходство. 1889. № 114. С. 4–5.
- ³⁰ Там же. С. 4.
- ³¹ То же // Русское Судоходство. 1890. № 120. С. 27.
- ³² Там же. С. 12.
- ³³ Там же. С. 16.
- ³⁴ Беломор А. Письма о флоте. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1896. С. 34.
- ³⁵ М.К. Переписка о флоте // Русское судоходство. 1893. № 136–137. С. 15.
- ³⁶ Там же. С. 360.
- ³⁷ Либава или Мурман? Из архива графа С.Ю. Витте // Прошлое и настоящее: сборник. Вып. 1. Л., 1924. С. 25–39.
- ³⁸ Фламарион Камиль Никола (1842–1925) – известный французский астроном, популяризатор астрономических знаний.
- ³⁹ Глазенап Сергей Павлович (1848–1937) – выдающийся русский астроном, автор многих учебников и научно-популярных книг по астрономии.
- ⁴⁰ А.К. С Мурмана // Гражданин. № 192. 15 июля 1894 г. С. 2.
- ⁴¹ Бельты – проливы Большой и Малый Бельты, соединяющие Балтийское море с Каттегатом, ведущим далее в Северное море.
- ⁴² А.К. Порт на Мурмане. Мой ответ «Неделе» // Гражданин. № 317. 17 ноября 1894 г. С. 2.
- ⁴³ А.К. По пути в Мурман // Гражданин. № 184. 7 июля 1894 г. С. 2.
- ⁴⁴ А.К. Порт на Мурмане. Мой ответ «Неделе» // Гражданин. № 315. 15 ноября 1894 г. С. 2.
- ⁴⁵ А.К. С Мурмана // Гражданин. № 193. 16 июля 1894 г. С. 2.
- ⁴⁶ Там же.
- ⁴⁷ Семенович В.Н. Север России в военно-морском и коммерческом отношениях // Труды научно-исследовательского отдела Института военной истории. Т. 6. Кн. 1.

СПб., 2012. 236 с.

⁴⁸ Подробнее о нем см.: Басик И.И., Михайлов А.А. Письма о Севере гражданина и патриота России // Патриотизм – феномен российской истории: материалы Междунар. науч.-практ. конф. СПб.: Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 2013. С. 43–50.

⁴⁹ Яковлев А.И. У Чехова в Мелихове // А.П. Чехов в воспоминаниях современников. М.: Гослитиздат, 1960. С. 359.

⁵⁰ Семенкович В.Н. Север России... С. 34.

⁵¹ Там же.

⁵² Там же. С. 143.

⁵³ Поповки – два броненосца береговой обороны, «Новгород» и «Киев», построенные по инициативе адмирала А.А. Попова. В целях размещения мощной артиллерии им был придан круглый план, что, по мнению многих современников, привело к низким боевым качествам кораблей.

⁵⁴ Императорская яхта «Ливадия», построенная в 1873 г. по очень дорогостоящему проекту. Погибла в кораблекрушении в Черном море.

⁵⁵ Семенкович В.Н. Север России... С. 79.

⁵⁶ Там же. С. 66–67.

⁵⁷ Львов-Кочетов Е.Л. По Студеному морю: поездка на Север: Ярославль, Вологда, Архангельск, Мурман, Норд-Кап, Трондгейм, Стокгольм, Петербург. М.: Т-во тип. А.И. Мамонтова, 1895. 251 с.

⁵⁸ Там же. С. 152.

⁵⁹ Энгельгардт П.А. Русский Север. Путевые записки. СПб.: Издательство А.С. Суворина, 1897. С. 138.

⁶⁰ Сиденснер А. Описание Мурманского побережья. СПб.: Типография Морского министерства, 1909. С. 132.

⁶¹ Беломор А.Е. Письма о флоте. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1896. С. 255–258.

⁶² Шавров Н.А. Колонизация, ее современное положение и меры для русского заселения Мурмана // Российское Судоходство. 1898. № 2 (191). С. 44.

⁶³ Сиденснер А. Описание Мурманского побережья. СПб.: Глав. гидроупр. Мор. Мин-ва, 1909. С. 131.