

6. Рубинштейн, М. М. Война и дети / М. М. Рубинштейн // Вестник воспитания. – 1915. – № 2. – С. 1–32.
7. Сальникова, А. А. Российское детство в XX веке: История, теория и практика исследования / А. А. Сальникова. – Казань : Казанский государственный университет им. В.И. Ульянова-Ленина, 2007. – 256 с.
8. Самович, А. Л. Патриотическое движение среди учащейся молодежи Минской губернии в годы Первой мировой войны / А. Л. Самович // Новейшая история России. – 2015. – № 1. – С. 29–38.
9. Щербинин, П. П. Детская повседневность в период Первой мировой войны, 1914–1918 / П. П. Щербинин. – Тамбов : [б.и.], 2015. – 256 с.

Серова Е.В.

**ПРОБЛЕМЫ ТРАНЗИТА ГРУЗОВ ОСОБОЙ ВАЖНОСТИ В МОРЯХ АКВАТОРИИ
СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ
(НА МАТЕРИАЛАХ НАЦИОНАЛЬНОГО АРХИВА РЕСПУБЛИКИ КАРЕЛИЯ)¹**

На рубеже XIX–XX вв. стало очевидно, что состояние морских коммуникаций и транспортно-логистических артерий в Российской Арктике окажут существенное влияние на расстановку сил в случае масштабной войны на северном морском театре. События зимы 1915 года – весны 1916 года показали, что развитие и использование морского транспортно-логистического маршрута в регионе в военное время сопряжено с рядом трудностей, которые обусловлены слабым развитием портовой инфраструктуры, нехваткой судов ледового класса, недостаточным освещением вопроса о состоянии навигации, слабым обеспечением мер безопасности проводки пароходов по опасным зонам и рядом других факторов.

Именно в годы Первой мировой войны происходило качественное переосмысление возрастающей стратегической роли *арктического Беломорья* для безопасности России и союзных стран Антанты. Это было, прежде всего, связано с необходимостью своевременной разгрузки пароходов, прибывающих из союзных стран Антанты, увеличения площадей для хранения грузов, оборудования баз как для снабжения, так и береговой обороны.

Географически, Белое море является частью акватории Северного Ледовитого океана, объединяя территории современных Архангельской, Мурманской областей и Республики Карелия. В заливах Белого моря расположен ряд островов: в Горле – остров Сосновец, в Двинском заливе – остров Мудьюг и острова дельты реки Северная Двина, в Онежском заливе – Соловецкие, Жижгинский и многочисленные шхерные острова, в Мезенском заливе – остров Моржовец [4].

На Белом море весьма много удобных в морском отношении портов, но все они имеют один недостаток, – они замерзают на весьма продолжительное время, исключая те, которые находятся между Варангерским заливом и островом Кильдин. 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 приостанавливаются [2, с. 86].

Грубые просчёты по оценке ледового покрытия на зиму 1915–1916 гг. вынудили Морской генеральный штаб в срочном порядке пересмотреть план организации и смету гужевой доставки военных грузов из Александровска (соврем. Полярный), транзитом через территорию Финляндии, в сотрудничестве и при содействии финского населения. Об этом свидетельствует записка капитана 2-го ранга М. Роцаковского морскому министру И. Л. Горемыкину: «...в Александровске скопилось много груза, возвращенного из-за непроходимости Горла, а груз этот особенно срочный. В самом деле, в ледокольном сообщении уверенности нет, а питать армию необходимо непрерывно: приходится изыскивать новые жилы для провоза винтовок и других предметов снабжения срочной необходимости» [3].

Примечательно, что уже после прекращения навигации пароходы с грузами, имеющими военное значение, продолжали прибывать в порты Белого моря. В Александровске и у Семеновых островов в Кольской губе находилось около 30 пароходов. Прибытие некоторого количества пароходов ещё ожидалось в скором времени. По имеющимся сведениям, в этих портах сосредоточивалось около 100–150 тыс. тонн груза, однако при полном отсутствии береговых площадей, годных для размещения грузов, а также и портовых средств для разгрузки в Александровске и Кольской губе.

Прибытие такого количества пароходов можно объяснить недостаточно правильным освещением вопроса о состоянии навигации, но большое значение имело отсутствие своевременных распоряжений о направлении пароходов. В качестве примера можно привести отpravку 17 декабря 1915 года парохода Добровольного Флота «Омск» с грузом 9 тыс. тонн из США в Александровск.

В этих условиях портовому управлению на местах приходилось находить *ad hoc* решения, а именно, как поступать с пароходами, прибывшими в Александровск и Кольскую губу: оставить ли их в этих местах до открытия навигации в Белом море и, тем самым, лишить Россию и союзников

¹ Исследование выполнено при поддержке (за счет) гранта Российского научного фонда № 23-28-00617, <https://rscf.ru/project/23-28-00617/>.

громадного тоннажа; вернуть ли пароходы обратно в порты их отправления, где, однако, не было места для хранения грузов; или же направить все пароходы из Александровска во Владивосток и Дальний, с тем, чтобы грузы попали в места назначения примерно к маю–июню 1916 года.

Согласно материалам переписки о перевозке и выгрузке грузов особой важности в 1915–1916 гг. [3], выходом из сложившейся ситуации могло стать использование пристани «Дровяная», принадлежащей Шведской Лесопромышленной Компании и расположенной на левом берегу Кольского залива, приблизительно в 4-х верстах от устья реки Туломы. Пристань была удобна для разгрузки одного большого парохода и имела даже рельсовый путь к складам леса, расположенных на возвышении от пристани 15–20 саженей (приблизительно 27,4 м). Несмотря на то, что никаких приспособлений для разгрузки пароходов на пристани не имелось, площадь для хранения грузов была значительных размеров, с приблизительной вместимостью грузов 20–30 пароходов.

Кроме того, допущенные просчёты и невозможность навигации по Белому морю привели к усилению так называемого *человеческого транзита* для строительства рельсовой колеи на участке Кола-Кандалакша строящейся мурманской железной дороги, в том числе через территории нейтральных стран: а) по финляндской дороге до станции Торнео и далее через Швецию, Норвегию в Кольский залив, б) от станций Финляндской железной дороги по существующим грунтовым дорогам Финляндии в Кандалакшу и далее вдоль строящейся линии, в) по открытым Олонецкой и Петрозаводск-Сорокской железным дорогам – до села Сорока и далее пешим ходом до Кандалакши.

Резюмируя, отметим, что транзит грузов особой важности в арктическом Беломорье был изначально рискованным, но неизбежным мероприятием Морского генштаба России, которое продемонстрировало необходимость изменения портовых расписаний, распределения портовой разгрузки на отдельных участках, ведения точного учёта прибывающих судов всех классов, а также необходимость более согласованной работы по сбору и представлению информации о ледовой обстановке.

С другой стороны, как показывают более поздние сохранившиеся документы [1], суровая зима 1915–1916 гг. способствовала формированию своего рода *человеческого измерения* войны, в основе которого лежали принципы сотрудничества и взаимопомощи России и Финляндии как части Российской империи, Швеции и сопредельных регионов Норвегии.

1. Переписка по вопросу сношения с представителями Строительного управления в Нарвике (30 января 1916 – 24 мая 1916) // Фонд 320 оп.3 ед. хр. № 547. Национальный архив Республики Карелия.
2. Семенович, В. Н. Север России в военно-морском и коммерческом отношениях / В.Н. Семенович. – Санкт-Петербург: Изд-во Аврора, 2016. – 199 с.
3. Переписка о перевозке и выгрузке грузов особой важности // Управление постройки мурманской железной дороги. 30 декабря 1915 – 28 марта 1916. Национальный архив Республики Карелия. 108 с.
4. Шведе, Е. Е. Северный морской театр [Электрон. ресурс] : Центральный Военно-Морской Портал / Е. Е. Шведе. – Электрон. дан. – [Москва], 2023. – URL: <https://flot.com/history/patriotwar/sev1.htm?print=Y>.

Чикалова И.Р.

МЕМУАРЫ РОССИЙСКИХ ПОЛИТИКОВ И ВОЕНАЧАЛЬНИКОВ КАК ИСТОЧНИКИ ПО ИСТОРИИ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Советскими издательствами систематически публиковались воспоминания свидетелей и участников Первой мировой войны, но только тех из них, кто перешел на сторону Советской власти, служил в Красной Армии или, по крайней мере, в эмиграции не принимал активного участия в антисоветской борьбе.

Отдельное место в блоке мемуарной литературы занимают воспоминания государственных деятелей. В них дипломаты А. П. Извольский, С. Д. Сазонов, А. А. Гирс, Б. Э. Нольде и другие показали закулисные стороны международных взаимоотношений и процесс принятия ключевых решений. Политические и общественные деятели, в их числе М. В. Родзянко, П. Н. Милюков, В. В. Шульгин, описали катастрофическую ситуацию в стране, выход из которой усматривали в перемене власти. Во что вылилась эта перемена власти, когда она свершилась в результате Февральской революции, видно из воспоминаний деятелей Временного правительства А. Ф. Керенского, А. И. Гучкова, А. И. Верховского.

Серьезный пласт мемуарной литературы составляют воспоминания военных министров. Ими были В. А. Сухомлинов (11 марта 1909 – 12 июня 1915 г.), А. А. Поливанов (13 июня 1915 – 15 марта 1916), Д. С. Шуваев (15 марта 1916 – 3 января 1917), М. А. Беляев (3 января 1917 – 1 марта 1917). В должности морского министра состоял И.К. Григорович (19 марта 1911 – 1 марта 1917). Во Временном правительстве военное и морское ведомство возглавляли А. И. Гучков (2 марта 1917 – 30 апреля 1917), А. Ф. Керенский (5 мая 1917 – 30 августа 1917), А. И. Верховский (30 августа 1917 – 20 октября 1917). Все названные министры, кроме Шуваева и Беляева, оставили воспоминания.