



ИСТОРИЯ КОЛЬСКОГО СЕВЕРА

Изучение исторического опыта Кольского Севера имеет важное значение для понимания современных проблем и их решения. Арктический регион становится все более значимым для экономического, технологического, социокультурного развития страны, поскольку способен обеспечить России движение вперед не только в настоящем, но и в будущем.

Мурман изначальный

Кольский полуостров, который раньше имел такие названия, как Земля Тре (Терь), Терская сторона, Терский наволок и Мурман, находится на северо-западе Европейской части России, в Мурманской области.

«Мурманами» славяне называли норманнов, норвежцев. Позднее это название было перенесено и на землю, где происходили события с участием иностранцев. «Мурманом» стали называть побережье Баренцева моря, а затем и весь Кольский полуостров.

В этих местах и появился последний город, основанный в Российской империи. При основании в 1916 г. он был назван «Романов-на-Мурмане», а 3 апреля 1917 г., после Февральской революции, сменил название на Мурманск, что значит «город на Мурмане».

Кольский полуостров омывают Баренцево и Белое моря. В его западной части располагаются горные массивы Хибинны высотой до 1200 м и Ловозерские тундры высотой до 1120 м. Площадь полуострова составляет около 100 тыс. кв. км.

История заселения Кольского Севера насчитывает несколько тысячелетий. Ее ранний этап известен по обнаруженным археологическим памятникам, которые позволяют сделать вывод о том, что древние люди заселяли эту территорию волнами, начиная с VIII–VII тысячелетий до н.э.

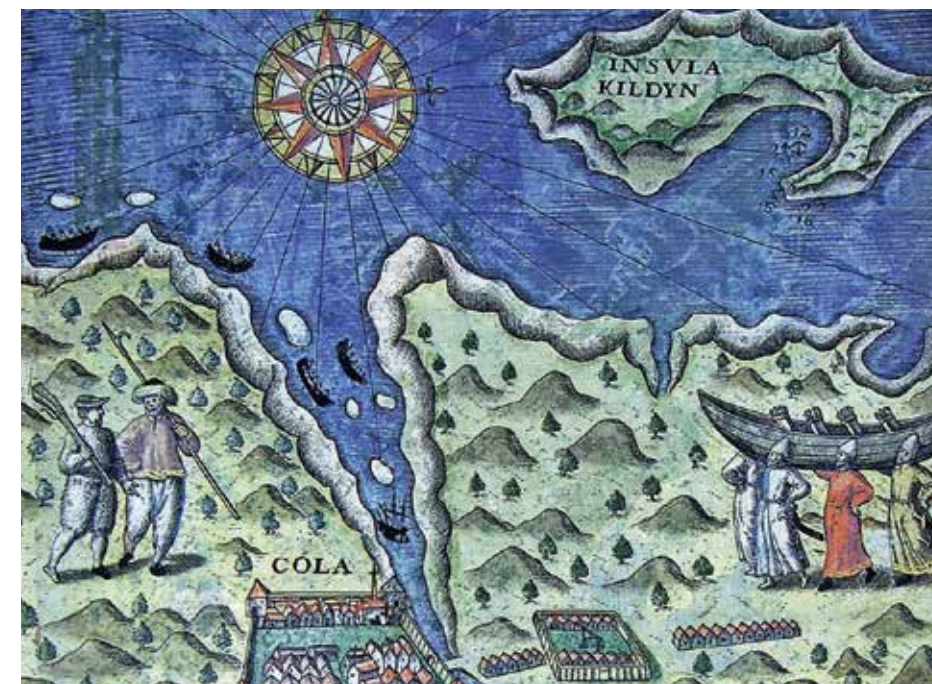
Саамы – коренные жители Кольского полуострова. Предки современных саамы появились здесь во II тысячелетии до н.э. В последующем норвежцы стали называть их «терфиннами», на Руси же они получили название «лопъ» или «лопарь». С древних времен занимались они охотой и рыболовством, оленеводством. О сказочных богатствах Мурмана – пушнине, рыбе, морском звере – говорится в древнерусских летописях.

Первыми из русских проложили путь на Крайний Север отважные новгородцы. Уже в XI в. на своих судах бороздили они воды Белого и Баренцева морей. В первой половине XII в. среди Новгородских земель числится волость Тре (Терский берег Белого моря). Движение русских людей на Север привело к появлению в XIII–XIV вв. временных, а с XV в. постоянных поселений на Терском берегу (Варзуга, Умба).

Общение с поселенцами изменило уклад жизни саамов, принятие ими православия в XVI в. способствовало дальнейшему сближению с русскими.

Появление русских не только способствовало развитию края, но и обеспечило защиту коренного населения от набегов западных завоевателей.

В середине XVI в. русские обосновались в устье реки Колы. Промышленники устремились к Мурманскому побережью, где были обнаружены большие скопления рыбы. Так на Мурманском берегу со второй четверти XVI в.



получил развитие рыбный морской промысел.

В XVII–XVIII вв. Кольский полуостров стал играть заметную роль в экономике России. Город Кола становится административным центром края, значительную часть населения которого составляли крестьяне поморских волостей.

Общегосударственные преобразования начала XVIII в. не прошли мимо Кольского Севера. В 1708 г. Кольский уезд вошел в состав образованной по указу Петра I Архангелогородской губернии.

Во второй половине XVIII в. началось широкое научное изучение Кольского края, некоторые труды М.В. Ломоносова, Н.Я. Озерецковского не утратили ценности и в наше время, однако изыскания велись несистематически.

Развитие Кольского края шло неравномерно и неспешно, к началу XIX в. в связи с открытием новых торговых путей оно замедлилось. Центральные районы полуострова долгое время оставались покрытыми туманом неизвестности. Точных карт местности долгое время не было. Летом 1840 г. на Мурман отправилась экспедиция академика К.М. Бэра. Участник экспедиции географ А.Ф. Миддендорф занимался исследованиями в средней части региона. Опубликованная им в 1845 г. топографическая карта существенно уточнила географию внутренних районов Кольского полуострова. Углубленное географическое исследование Кольского полуострова началось только в 80–90-е гг. XIX в. В ходе комплексных экспедиций было выполнено подробное описание Хибинских и Ловозерских тундр, закартированы горные сооружения центральной части Кольского полуострова и бассейн озера Имандра, исследованы растительность и животный мир.

Желая укрепить политические позиции на Крайнем Севере, власти прилагают усилия по интенсивному заселению побережья. Закон 1868 г. предоставляет переселенцам-колонистам разнообразные льготы и привилегии. На западе (включая Кольскую губу) селились преимущественно финны и норвежцы, на востоке – русские колонисты. В этот





период на Мурманском побережье появились колонии Вайда-Губа, Земляная, Цып-Наволок, Гаврилово, Териберка, Кильдин и др. «Колонизация» Мурмана явилась сильным толчком для развития капитализма, что способствовало подъему экономики и культуры Кольского Севера. Если к началу XIX в. на Кольском полуострове проживало около 5 тыс. человек, то к концу века население увеличивается до 9 тыс. человек.

Во второй половине XIX в. на Мурмане сложились благоприятные условия для развития частного капитала, особенно во время царствования покровительственно относившегося к Северу Александра III. В 1883 г. Мурман вновь выделили в самостоятельный уезд, Коле вернули статус уездного города. В это время в районе Умбы, Ковды появляются лесопильные заводы, начинает работу Архангельско-Мурманское срочное пароходство. Улучшение транспортного сообщения, появление на рубеже веков средств связи оказало огромное влияние на ход промыслов и бытовую жизнь населения Кольского края.

В конце 80-х гг. XIX в. царское правительство принимает очередные меры по укреплению своих позиций в приграничном Мурмане. В частности, рассматривается проект строительства на Баренцевом море незамерзающего порта. С целью поиска места для его строительства граф С.Ю. Витте, занимавший в то время пост министра финансов Российской империи, лично направился в путешествие по приморским районам Архангельской губернии и на Кольский полуостров. Неизгладимое впечатление

произвела на него Екатерининская гавань в Кольском заливе.

В докладе, представленном императору Александру III, он предложил построить в Екатерининской гавани военно-морскую базу, а также электростанцию, провести железную дорогу. После отказа императором в строительстве военно-морского порта в мурманских землях Витте внес на Государственный совет Российской империи следующее

предложение: «В видах правильного развития нашей торговли на Севере и ослабления ее зависимости от иностранных купцов, следует безотлагательно приступить к устройству на Мурманском берегу удобного для стоянки судов коммерческого порта, который вместе с тем служил бы и административным центром». Это предложение и было одобрено Николаем II. 24 июня 1899 г. в Екатерининской гавани был торже-



ственно открыт коммерческий порт Александровск (ныне город Полярный Мурманской области), ставший вместо Колы уездным городом.

В начале XX в. Николаем II высказывалось пожелание о проведении на Мурман железной дороги для завершения «великого пути России от океана к океану — от Владивостока и Порт-Артура до Архангельска и Мурманска», однако нехватка средств не позволила тогда осуществить этот проект.

И пришла война

Начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война, в которой участвовала и Россия, кардинально изменила положение Кольского края на геополитической карте мира. Невозможность для союзников России по Антанте (Англии, Франции, а позднее и США) поставлять ей стратегические товары по традиционным путям заставила обратить внимание на Север, в частности на Архангельск. Однако из-за отсутствия на Белом море круглогодичной навигации возник вопрос о необходимости переориентации грузопотока на Мурман через незамерзающее Баренцево море, что, в свою очередь, поставило вопрос о строительстве Мурманской железной дороги. Благодаря значительным ресурсам, затраченным на реализацию проекта, железная дорога была построена в кратчайшие сроки, в течение 1915–1916 гг. Как само строительство дороги, так и ее функционирование резко ускорили развитие Мурмана.

Одновременно на берегу Кольского залива для приема союзнических судов был выстроен торговый порт, введенный в строй в 1915 г., а в 1916 г. был основан и новый город – Романов-на-Мурмане. Вступившие в строй железная дорога и торговый порт значительно ускорили развитие края.

Военных кораблей до войны на Севере не было. Для охраны рыбных промыслов ежегодно приходило из Балтийского моря посыльное судно «Бакан». С этого небольшого корабля начинается история военной флотилии Северного Ледовитого океана, созданной в июле 1916 г. Сюда направляются военные корабли союзников, прежде всего англичан, создаются штаб в Архангельске, военно-морские базы – в Кольском заливе и на р. Йокангге. Для обеспечения постоянной связи с Европой по дну океана проложили кабель Александровск – Лондон.

Отречение Николая II от престола в марте 1917 г. заметно отразилось и на жизни Кольского Севера. Поскольку эконо-

мическое положение Мурмана благодаря поставкам союзниками продовольствия и топлива было значительно лучше, чем у других регионов России, новые организации (советы, профсоюзы) не ставили задачу борьбы с властью, а были склонны к поиску компромисса с ней.

В сентябре 1917 г. приказом морского министра была учреждена должность Главного начальника Мурманского укрепрайона и Мурманского отряда судов, на которую был назначен контр-адмирал К.Ф. Кетлинский. Ему удалось наладить сотрудничество с Мурманским Советом после перехода власти к большевикам в октябре 1917 г. Нацеленность на сохранение компромисса сохранила и учрежденная после убийства Кетлинского Народная коллегия, которая состояла из представителей Совета и профсоюзных организаций. Однако после создания в августе 1918 г. антибольшевистской Северной области с центром в Архангельске Мурманский край вошел в ее состав. Первоначально сохранившиеся автономия и Мурманский краевой Совет были ликвидированы осенью 1918 г.

Противники советской власти еще с конца 1917–1918 г. планировали организацию антибольшевистского фронта и интервенции. Формальным поводом для вторжения стали военно-стратегические цели, потребность обороны Русского Севера от немцев и белофиннов, защи-

та союзных складов на этой территории. На самом деле их задачами было свержение власти большевиков, продвижение геополитических и экономических интересов стран Антанты, связанных с захватом стратегически важного и богатого в ресурсном отношении региона России. Интересы союзников концентрировались в первую очередь на продолжении войны с Германией, а поддержка антибольшевистских сил рассматривалась как задача второстепенная. Осознав бесперспективность борьбы с большевиками в России, союзники осенью 1919 г. эвакуировали свои войска с Севера.

Оставшееся без помощи союзников антибольшевистское правительство, понимавшее свою неспособность удержать контроль над всей территорией Северной области, попыталось закрепиться на Мурмане, надеясь получить помощь Финляндии. Верховным правительством Северной области 2 февраля 1920 г. была создана самостоятельная Мурманская губерния, оформление которой так и не произошло. Наступление Красной армии и разложение тыла привели к закономерному падению Северной области в последней декаде февраля 1920 г., а 21 февраля произошло восстание в Мурманске, которое завершило историю «белого Мурмана».

Из Гражданской войны Мурманский край вышел полуразрушенным, с населением, страдающим от голода и эпидемий.



ВАЖНЕЙШИЕ ДАТЫ, СВЯЗАННЫЕ С ОСВОЕНИЕМ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА

XI в. – Первые плавания русских в Белом море и в Ледовитом океане.

1136 – Основание Архангельского монастыря в устье Северной Двины.

XIII в. – Освоение русскими Терского побережья (Кольский полуостров).

1326 – Подписание договора между Русью и Норвегией о границе на Севере («Разграничительная грамота»).

1425 – Основание Соловецкого монастыря.

1496 – Морской поход русских в Северную Норвегию под командованием московских воевод Ивана Ляпуна и Петра Ушатого.

– Путешествие по морю от устья Северной Двины вокруг Скандинавии в Тронхейм (Норвегия) и Копенгаген (Дания) московского посланника Григория Истомы.

1500–1501 – Путешествие по морю из Северной Двины в Данию посланцев Ивана III Третьяка Долматова и Юрия Мануйлова.

XVI в. – Путешествие по Северному морю в Данию русского посланника Дмитрия Герасимова.

– Составление Дмитрием Герасимовым первого проекта Северного морского пути и первой карты берегов Ледовитого океана.

1547 – Основание Печенгского монастыря.

1570 – По указанию московского царя Ивана IV в районе Вологды началось строительство кораблей, предназначенных для действий на Белом и Балтийском морях.

1584 – Основание города Архангельска.

1648 – Семен Дежнев, выйдя из устья реки Колымы, впервые в истории обогнул восточную оконечность Азии и прошел из Ледовитого океана в Тихий.

1693 – Начало строительства военных кораблей на Соломбальской верфи (г. Архангельск).

1702 – Отряд кораблей из четырех судов под командованием Петра I совершил плавание из Архангельска в Ньючи.

1705 – Экспедиция Федора Гордона на шняве «Меркуриус» на Новую Землю с целью поиска гавани для постройки крепости.

1725–1729 – Первая камчатская экспедиция во главе с В.И. Берингом и А.И. Чириковым для поиска морского пути в Америку.

1730 – Составление В.И. Берингом карты Северо-Восточной Азии и Чукотки по материалам первой камчатской экспедиции.

1733–1743 – Великая Северная экспедиция, проводившаяся под руководством В.И. Беринга и А.И. Чирикова с целью съемки побережья Ледовитого океана от устья Печоры до Берингова пролива и выяснения возможности плавания по Северному морскому пути.

1741–1742 – Первое описание Кольского залива и острова Кильдин морской экспедицией под руководством Винькова. Начало освоения Екатерининской гавани в Кольском заливе.

1755 – Письмо М.В. Ломоносова «О северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном», в котором впервые научно обосновывалась возможность прохода Северным морским путем из Атлантического океана в Тихий.

1765–1766 – Первая высокоширотная экспедиция по отысканию северо-восточного морского прохода от Шпицбергена к Берингову проливу, осуществленная под руководством В.Я. Чичагова.

– Экспедиция А.П. Лазарева на бриге «Новая Земля» с целью составления описи западного берега южного острова Новой Земли.

1821–1824 – Экспедиция Ф.П. Литке на бриге «Новая Земля» для составления карт западного и южного берегов Новой Земли и пролива Маточкин Шар.

1898 – Постройка по инициативе С.О. Макарова первого в мире мощного ледокола «Ермак».

1899 – Первый поход С.О. Макарова на ледоколе «Ермак» в Арктику.

– Основание Александровского порта.

1912–1914 – Экспедиция Г.Я. Седова в Арктику на зверобойном судне «Св. Фока».

– Первая попытка сквозного плавания по Северному морскому пути с запада на восток, предпринятая Г.Л. Брусиловым на «Св. Анне».

1915 – Начало строительства Мурманского порта и Мурманской железной дороги.

– Сформирование на Севере партии траления, положившей начало созданию флотилии Северного Ледовитого океана.

1916, июнь – Приказом по морскому ведомству объявлено о сформировании флотилии Северного Ледовитого океана, предназначенной для защиты морских коммуникаций России на Севере.

1917, конец года – Прекращение военных действий на Северном театре.

1918, январь – II Делегатский съезд флотилии Северного Ледовитого океана.

6 марта – Высадка десанта морской пехоты с английского линейного корабля «Глори» в Мурманске. Начало иностранной интервенции на Севере.

Июль – Формирование Северного фронта и Северо-Двинской речной флотилии.

– Принятие Советским правительством по инициативе В.И. Ленина обширного плана исследовательских работ в зоне Арктического бассейна.

1–2 августа – Оборона Архангельска.

1920, 13 марта – Вступление частей Красной Армии в Мурманск. Конец интервенции на Севере.

Март – По указанию В.И. Ленина организована Северная научно-промысловая экспедиция для изучения Белого и Баренцева морей.

25 апреля – Создание Морских сил Северного моря.

1921, 10 марта – Подписание В.И. Лениным декрета о создании плавучего морского научного института для изучения Арктического бассейна.

1922, май – Принятие решения о расформировании Морских сил Северного моря.

1923 – Основание первой советской полярной станции в проливе Маточкин Шар.

1924 – Начало использования авиации для ведения ледовой разведки в Арктическом бассейне. Пионеры воздушной разведки в Арктике – известные полярные летчики Б.Г. Чухновский и М.С. Бабушкин.

– Переход почтового судна «Боровский» из Архангельска вокруг Европы и Азии во Владивосток.

– Первый поход из Кронштадта на Север крейсера «Аврора» и учебного корабля «Комсомолец».

1929 – Экспедиция на ледокольном пароходе «Г. Седов» под руководством О.Ю. Шмидта подняла советский флаг на Земле Франца-Иосифа и организовала в бухте Тихая самую северную в мире геофизическую обсерваторию.

1932 – Экспедиция на ледокольном пароходе «А. Сибиряков» под руководством О.Ю. Шмидта впервые в истории за одну навигацию прошла Северным морским путем из Архангельска до Петропавловска-Камчатского.

17 декабря – Совет Народных Комиссаров СССР принял постановление об образовании Главного управления Северного морского пути.

1933, 18 мая – Переход первой группы кораблей Краснознаменного Балтийского флота в составе двух эскадренных миноносцев, двух сторожевых кораблей и двух подводных лодок под командованием З.А. Закушневой из Ленинграда в Мурманск по Беломорско-Балтийскому каналу.

1 июня – Сформирование Северной военной флотилии (с постоянным базированием в Мурманске), положившее начало созданию Северного флота.

21–22 июля – Партийно-правительственная комиссия в составе К.Е. Ворошилова, С.М. Кирова и И.В. Сталина посетила корабли Северной военной флотилии, на буксирном пароходе «Буревестник» обошла Кольский залив и наметила места их базирования.

Сентябрь – Первый большой поход отряда кораблей флотилии, посещение ими г. Архангельска.

Октябрь – Сформирован отдельный дивизион подводных лодок, положивший начало подводным силам Северного флота.

1934, 13 февраля – Пароход «Челюскин» при попытке пройти Северным морским путем был затерт льдами и погиб в Чукотском море. Экипаж судна во главе с начальником экспедиции О.Ю. Шмидтом высадился на льдину.

3 апреля – Создание службы наблюдения и связи флотилии.

11 и 13 апреля – Экипаж «Челюскина» был снят с льдины и на самолетах доставлен на берег.

Май – Первое дальнейшее плавание отдельного дивизиона подводных лодок. Подводники достигли Нордкапа, а затем в Белом море отработывали учебные задачи.

28 июня – 20 сентября – Ледорез «Ф. Литке» во главе с В.Ю. Визе впервые в истории в течение одной навигации совершил переход по Северному морскому пути из Владивостока в Мурманск.

1935, 6 августа – Посещение флотилии А.А. Ждановым и А.И. Микояном, которые на месте решили ряд вопросов строительства баз и укреплений, снабжения кораблей и частей.

– Вступление в строй главной базы Северного флота Полярный и перевод в нее на постоянное базирование надводных кораблей и подводных лодок Северной военной флотилии.

1936, 2 июля – 17 октября – Переход эскадренных миноносцев «Войков» и «Сталин» Северным морским путем из Кронштадта во Владивосток.

17 сентября – Прибытие из Ленинграда в Мурманск первых трех самолетов МБР-2, заложивших основу североморской авиации.

1937, 11 мая – Приказ Народного комиссара обороны о реорганизации Северной военной флотилии в Северный флот.

21 мая – Самолет «СССР Н-170», пилотируемый Героем Советского Союза М.В. Водопьяновым, высадил на лед вблизи Северного полюса группу советских специалистов: начальника геофизической станции «Северный полюс» И.Д. Папанина, гидробиолога П.П. Ширшова, магнитолога Е.К. Федорова и радиста Э.Т. Кренкеля.

18–20 июля – Первый трансарктический перелет из СССР в США Северный полюс, предпринятый советскими летчиками В.П. Чкаловым, Г.Ф. Байдуковым и А.В. Беляковым на самолете АНТ-25.

31 июля – Гидрографические суда «Океан» и «Охотск» под руководством А.М. Лаврова совершили переход из Мурманска на Дальний Восток Северным морским путем.

1938, январь – Сформирована отдельная бригада подводных лодок Северного флота с местом базирования в Екатерининской гавани.

Февраль – Сформировано первое звено торпедных катеров флота.

19 февраля – Группа И.Д. Папанина снята с дрейфующей льдины «Северный полюс».

1939, апрель – Перелет из СССР в Северную Америку через Северную Атлантику, предпринятый советским летчиком В.К. Коккинаки на самолете «Москва». Участие в обеспечении этого перелета подводных лодок Северного флота «Щ-402», «Щ-403», «Щ-404» и «Д-2».

30 ноября – Начало советско-финляндской войны.

1940, 12 марта – Подписание в Москве мирного договора между СССР и Финляндией.

1941, 22 июня – Вероломное нападение фашистской Германии на СССР. Начало Великой Отечественной войны. Военные (боевые) действия войск и сил Северного и Карельского (с 1 сентября 1941 года) фронтов, Северного флота и Беломорской военной флотилии ВС Союза ССР против немецких и финских войск на Кольском полуострове, в Северной Карелии, на Баренцевом, Белом и Карском морях в июне 1941 – сентябре 1944 года.

1945, 9 мая – Торжественный митинг в Полярном в честь Победы над фашистской Германией.

13 мая – Парад кораблей Северного флота по случаю победоносного окончания войны.

3 июня – Переход флота на положение мирного времени. Отмена системы внутренних конвоев в Баренцевом море.

24 июня – Участие батальона героев-североморцев в Параде Победы в Москве.



Г. Мурманск.
1938–1939 гг.

Основной отраслью экономики края в 1920-е гг. оставались рыбные промыслы, признанные «ударным фронтом Республики». В 1924 г. был создан Северный государственный рыбный трест, ставший основой рыбной промышленности Мурманска. Из Архангельска в незамерзающий Кольский залив был переведен траповый флот, который начал пополняться траулерами иностранной постройки.

В конце 1920-х гг. на Мурмане началась индустриализация. В Мурманском и Кандалакшском портах появилась новая техника: плавучие и береговые краны, мощные лебедки, автомобили и тракторы. В Кольском заливе курсировали ледокол и три буксира, велись судоремонтные работы в плавучем доке. Росли береговые предприятия – первые цехи рыбокомбината, судоремонтный и бомбардирный заводы. Индустриализация оказала влияние и на центральные районы полуострова, где были открыты новые месторождения в Хибинских и Ловозерских тундрах, в Мончетундре. Благодаря этому к концу 1930-х на Кольском полуострове появились новые предприятия тяжелой промышленности: трест «Апатит», комбинат «Североникель», в 1935 г. дала первый ток Нивская ГЭС.

с центром в городе Мурманске. Это была самая малонаселенная губерния РСФСР. Прорыв дипломатической изоляции молодого советского государства способствовал оживлению работы Мурманского порта и Мурманской железной дороги. В мае 1923 г. они были объединены в Мурманский транспортно-промышленный и колонизационный комбинат, на который возлагались большие надежды: перевозка грузов, заготовка леса, торговля, разработка полезных ископаемых, заселение территории.

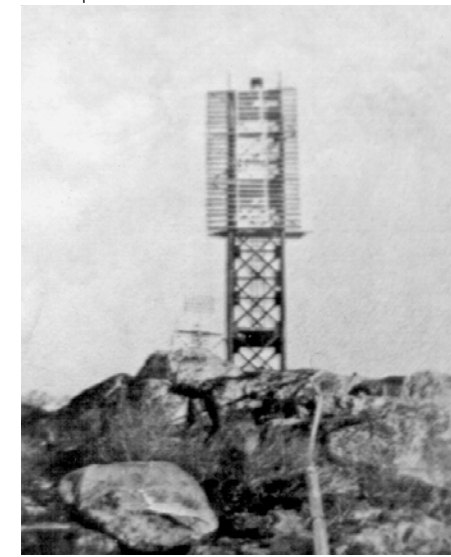
Довоенный период

Особый взгляд на Мурман был у молодого советского правительства. Крайний Север рассматривался им как стратегически важный источник ресурсов, необходимых для укрепления экономического фундамента Советской России. Европейский Север предполагалось превратить в индустриально развитый район. 13 июня 1921 года Александровский уезд Архангельской губернии был преобразован в Мурманскую губернию

СТРОИТЕЛЬСТВО И ОБОРОНА КОЛЬСКОГО ПОЛУОСТРОВА



Объект строится.
«Створный знак». НВФ504



10 сентября 1927 г. появилось постановление ВЦИК о создании Мурманского округа в составе Ленинградской области. Эта перемена способствовала значительному притоку средств на развитие Кольского края, приблизив северную окраину к центру. Из Ленинграда на Мурман приехали сотни специалистов: ученых, топографов, геологов, инженеров и экономистов. В ленинградских институтах разрабатывались проекты предприятий, оборудования, населенных пунктов. Целые отрасли промышленности приходилось создавать почти на голом месте, в дальних и глухих районах. Для них на Север отправляли стандартные дома и палатки, инструменты и строительные материалы.

Г. Мурманск. 1920-е гг.



Вслед за индустриализацией в 1929 г. на побережье Мурмана началась массовая, а затем и сплошная коллективизация. Всех рыбаков Мурмана распределили по 26 колхозам (Териберка, Ура-губа, Чалмпушка и др.).

В небольшом селении Ваенга Полярного района, Грязно-Губского сельсовета весной 1929 г. была учреждена животноводческая артель «Мелиоратор», члены которой занимались животноводством и осушением болот с целью расширения пастбищ для скота. 8 марта 1930 г. на общем собрании граждан селения, где присутствовали 19 человек, был организован рыболовецкий колхоз «Риенто». Здесь же проживали рабочие артели «Лесоруб» мурманской конторы по заготовке леса и

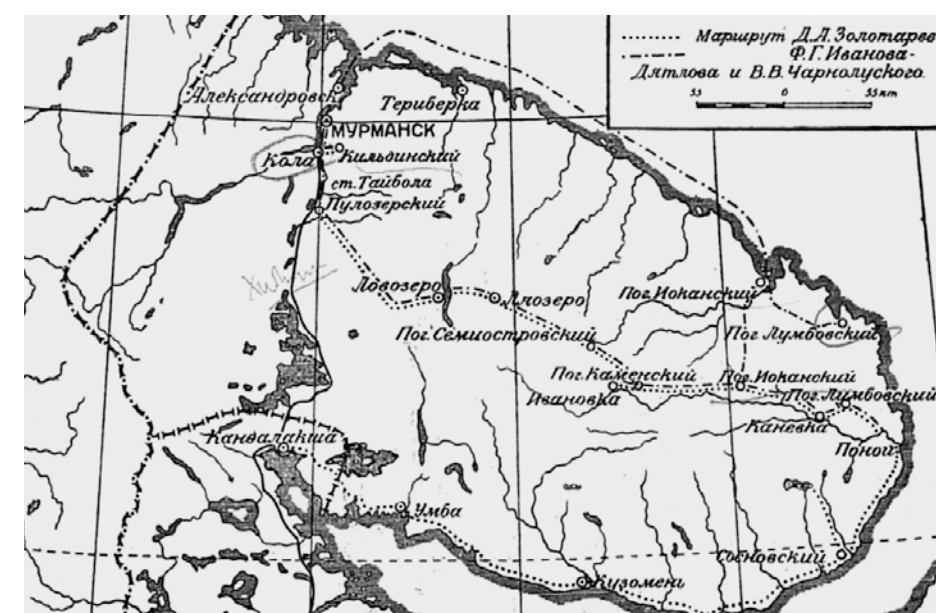
кирпичного завода артели «Керамик» системы Мурпромсоюза. Части прибывших в Ваенгу семей приглянулись эти места, и они остались на постоянное место жительства. Их руками были построены: бараки-общежития, первая баня «по-черному». Фактором, определившим дальнейшее развитие населенного пункта Ваенга (в последующем – города Североморска), стало то, что губа Ваенга была признана лучшим местом для строительства базы морского флота.

Несмотря на все трудности, тогда, в 1930-е гг., сделано было немало. Кольский полуостров из дикой окраины России превратился в один из самых развитых регионов Северо-Запада. 28 мая 1938 г. была образована Мурманская область, которая стала индустриальным районом с мощной рыбной, энергетической, горнорудной и химической промышленностью, местом размещения военно-морских сил.

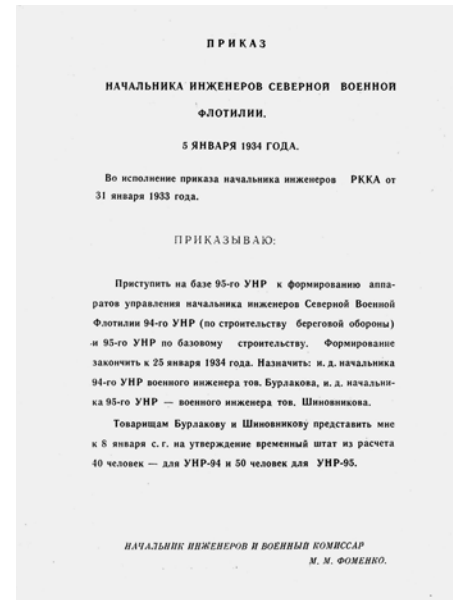
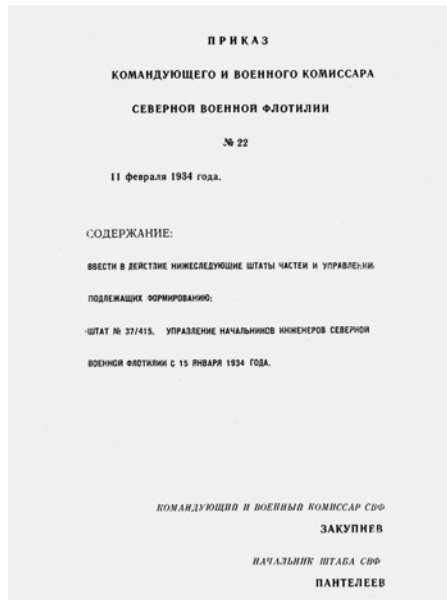
Крайний Север всегда имел огромное стратегическое и политическое значение для России. Отсюда – выход в Ледовитый океан и Атлантику. Советское правительство осознавало необходимость создания здесь сильного военного флота. 1 июня 1933 г. была создана Северная военная флотилия под командованием флагмана 1-го ранга З.А. Закупнева. Параллельно с ее образованием появились первые военно-строительные организации, были начаты проектно-изыскательские и строительные работы по созданию базы флотилии.

22 июля 1933 г. партийно-правительственная делегация в составе И.В. Сталина, С.М. Кирова, К.Е. Ворошилова на буксире «Буревестник» осмотрела места строительства баз и оборонительных сооружений формируемой флотилии от Мурманска до м. Сеть-Наволоки, посетив

ПОЛУОСТРОВА



Кольский полуостров. 1927 г.



Дом Красной Армии и Флота
в г. Полярном



по 8 тыс. штук кирпича в смену, за что бригадир был награжден медалью «За трудовую доблесть». Также скоростным методом была возведена школа на 800 мест. От нулевого цикла до полного завершения строительства понадобилось всего 4 месяца. В строительстве школы принимали участие члены Военного Совета флота, их жены под руководством супруги командующего, жители Полярного.

Строительство велось с большими трудностями. Приходилось работать в сложных климатических и природных условиях. Пирсы, пристани, казармы, береговые батареи сооружались на гранитных сопках и илистых грунтах. Земляные работы проводились с помощью гидромониторов, и таким образом готовились площадки для строительства. Так был построен стадион в городе. На набережной Полярного в 1937 г. вырос так называемый «циркульный» дом, который стал символом, «воротами» города. Справа от «циркульного» дома было построено здание, в котором в годы Великой Отечественной войны размещался штаб Северного флота. За доблестный труд на строительстве многие были награждены орденами и медалями, один из них — А.И. Дмитраков. Он был одним из первых строителей Полярного. В строительных организациях он проработал с 1934 по 1970 г. За самоотверженный труд Александр Иванович награжден орденами и медалями, значками «Отличник военного строительства», «Отличник Военно-Морского флота СССР».

11 мая 1937 г. флотилия была преобразована в Северный флот, командующим назначен К.И. Душенов, это вызвало необходимость организации новых мест базирования. Одним из лучших таких мест была признана губа Ваенга, где еще в 1935 г. начались работы по созданию военно-морской базы. На берегу одноименной губы было выбрано место под строительство полевого аэродрома. Летчики и техники вместе с бойцами строительных батальонов строили хранилища для горючего и боеприпасов, железную дорогу. В течение нескольких месяцев каждый командир и краснофлотец молодого Северного флота не менее четырех часов в сутки отработывал на строительстве. Населенный пункт превратился в сплошную строительную площадку. Не хватало пищи, теплой одежды, а порой и самых необходимых инструментов и материалов. Но, несмотря на это, вскоре в поселке появились каркасно-засып-

ные бараки для рабочих и казармы для моряков, двухэтажное брусчатое здание столовой. Душенов говорил: «Вы посмотрите — кругом только дикие серые скалы и низкие свинцовые облака. Ничто не радует глаз. Значит, нужно, чтобы все строения... были нарядными, привлекательными, а семьи начсостава не тяготились жизнью в Полярном». В 1938 г. военные строители сдали улицу деревянных двухэтажных домов, названную Птичьей горой, спустя год — два первых кирпичных дома в нижней части поселка, тогда же была проложена грунтовая дорога Мурманск — Ваенга. Все это было создано рабочими сформированного в 1938 г. в губе Ваенга УНР 92. Также они строили причалы и аэродромы в Ваенге, в губе Грязной и Чалмпушке.

93-е УНР вело строительство в Мурмансках, а 86-е УНР — в Архангельске. Военными строителями 95-го УНР в 1940 году была построена линия электропередачи от Туломской ГЭС до города Полярный. Электроопоры и другие грузы для строящейся линии электропередачи чаще всего доставляли на буксирах рабочие транспортной конторы. Одним из строителей этой линии был Б.Я. Мичник. На стройках Севера Борис Яковлевич трудился с 1937 г. в качестве вольнонаемного специалиста электромеханического треста по монтажу электрики на первых миноносцах и подводных лодках Северного флота, затем перешел в инженерный отдел.

Оборонительные сооружения на побережье и на острове Кильдин создавали воины УНР 97, которым руководил капитан третьего ранга Александр Дмитриевич Семенчук. Работники управления трудились днем на строительстве боевых объектов, а вечером

Росту, Ваенгу и Екатерининскую гавань. Бухта и населенный пункт Ваенга с прилегающей территорией были намечены под строительство тыловой базы флотилии.

Для инженерного обеспечения базирования Северной флотилии и сооружения системы береговой обороны были сформированы штаты Управления начальников инженеров (УНИ) под руководством Михаила Михайловича Фоменко. А затем начали создаваться строительные организации. Первые из них — УНР 95 по базовому строительству в Полярном и УНР 94 по строительству береговой обороны. Спустя год появились первые строительные участки на острове Торос, в губе Малой Волоковой, в Александровске. Возрастающие потребности флотилии вызвали необходимость организации ряда строительных участков и в областном центре — их объединили в 96-м УНР.

7 июля 1934 г. Совет Труда и Обороне СССР принял постановление «О развитии военно-морских баз и аэродромов морских сил Севера». Основной операционной базой Северной военной флотилии был утвержден район Полярного, запасной и тыловой базой — селение Ваенга, судоремонтной — город Мурманск. Постоянный аэродром морской авиации определялся в губе Грязная (ныне пос. Сафоново) с последующим его расширением в Росляково и Чалмпушку. В районе поселка Роста было намечено строительство постоянного, а в устье реки Ура — оперативного аэродрома истребительной авиации. Для прокладки дороги Ваенга — Мурманск начали прибывать геодезисты.

УНИ в 1934 г. было реорганизовано в отдел инженерных войск. На строительных работах сначала были заняты только вольнонаемные комсомольцы из отрядов народного ополчения Мурманска

и Архангельска, а также заключенные. В 1936 г. для производственной эффективности основой УНРов становятся особые строительные батальоны (ОСБ). 114-й ОСБ ведет строительство в Сеть-Наволоке, 115-й — на острове Кильдин, 116-й возводит город Полярный.

В главной базе Северной военной флотилии военными строителями уже были построены: Дом краснофлотца, десять двухэтажных деревянных домов и два кирпичных. На смену брусчатым домам пришли кирпичные в связи с введением в строй в поселке Роста кирпичного завода мощностью 2 млн шт. кирпича в год. В дальнейшем мощность завода возросла до 28 млн шт. кирпича в год. Из продукции этого завода также были построены кирпичная казарма и школа в Полярном.

При строительстве кирпичной казармы был применен метод скоростного строительства. Бригада каменщика Юдакова, состоящая из 8 человек, укладывала



Строительство рабочего поселка Роста. Слева — строительство Клуба строителей и судоремонтников (в настоящее время — Военно-морской музей Северного флота). 1938 г.



Г. Полярный



выполняли свои непосредственные обязанности. За успешное исполнение заданий по укреплению обороноспособности Северного флота А.Д. Семенчук был награжден орденом Красной Звезды.

Большая заслуга в разработке структуры, штатов и функциональных обязанностей строительных органов ВМФ принадлежит военинженеру третьего ранга Борису Лазаревичу Лившицу, талантливому организатору, длительное время прослужившему на различных руководящих должностях в строительных органах СФ. На выполнение задачи по созданию специализированных строительных кадров и экономии средств капитального строительства были брошены все силы. Благодаря этим усилиям и высоким темпам работ в предвоенное время в суровых условиях Крайнего Севера военными строителями была создана мощная база флота, обеспечивающая полномасштабную деятельность моряков-североморцев.

Великая Отечественная война

Военные специалисты и вольнонаемные рабочие строительных подразделений строили с энтузиазмом, быстро и качественно. Но их мирный труд был прерван внезапным вторжением фашистской Германии. Весь народ поднялся на борьбу с врагом. Не остались в стороне и флотские строители.

Ввиду угрозы прорыва противника в район Кольского залива в июне 1941 г. началось строительство оборонительных рубежей от Порт-Владимира до губы Лодейной и от Сайда-Губы до Белокаменки, прикрывших главную базу флота и береговые батареи на мысе Сеть-Наволоке. В строительстве этих объектов принимал



участие Т.М. Яновский. Под его руководством создавались подземное убежище в Сеть-Наволоке, фортификационные полевые постройки 30-го артиллерийского дивизиона в Териберке, объекты для Кольского района СНиС на острове Кильдин.

По воспоминаниям Тимофея Максимовича: «...В летнее время (с 1 апреля по 1 октября) военные строители работали в две смены по 10–11 часов в сутки». Подразделения, которые трудились под его руководством, выполняли производственное задание на 150–180%. За самоотверженную работу Яновский был удостоен медали «За боевые заслуги», а также награжден медалями «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

В самые трудные минуты боевых действий личный состав инженерных частей с оружием в руках мужественно шел на передний край обороны рубежей. По решению ВС СФ в июле 1941 г. на усиление стрелковых дивизий 14-й армии были переданы не только отряды моряков, но и приданный УНР 95 116-й ОСБ под командованием майора Федора Пи-

меновича Савченко. 116-й ОСБ был снят со строительства, переименован в добровольческий отряд морской пехоты и отправлен на защиту подступов к городу Мурманску на реку Западную Лицу. Военные строители стойко защищали родную землю и не пропустили фашистов к столице Заполярья. Многие из них были удостоены правительственных наград. Так, за образцовое выполнение боевого задания 8 ноября 1941 г. Ф.П. Савченко был удостоен ордена Красной Звезды. К сожалению, некоторые из бойцов батальона погибли в боях и были награждены посмертно, как старший политрук 116-го ОСБ Н.П. Деркачев.

В июле 1942 г. инженерный и строительный отделы были объединены, начальником Инженерного управления назначен П.Ф. Шиновников, его заместителем – подполковник Е.А. Немчинов. Инженерные работы велись по всему фронту постоянно. Так, в 1942 г. были построены подземные командные пункты командующих СФ и ПВО в Ваенге, в 1943 г. – подземные командные пункты соединений подводных лодок и береговой обороны в Полярном, командный



пункт ВВС и ПВО в губе Грязная, оборудованы позиции зенитных полков в Ваенге и Полярном.

В строительстве данных объектов принимал участие инженер В.М. Балежин. Будучи прорабом УНР 92, Владимир Михайлович руководил работами по сооружению подземного убежища гарнизона Ваенги. До сентября 1942 г. он работал прорабом УНР 93, затем являлся помощником командира 4-й роты 116-го ОСБ по технической части с мая 1943 по май 1944 г., в последующем был назначен начальником участка 95-го УНР, которое вело большую работу по сооружению инженерных построек и плавучих пирсов на Кольской земле.

При активном участии Б.Я. Мичника были введены в строй более десяти тоннельных объектов в Полярном и на других базах флота, ряд трансформаторных подстанций (в Полярном, в губе Долгая, у причалов Ваенги). Особо проявил себя Мичник в процессе строительства линии передачи Роста – Грязная и Грязная – Ваенга. Экономное использование имеющихся ресурсов позволило электрифицировать аэродромы Ваенга-1, Ваенга-2 и Чалмпушка. В полную силу заработали авиамастерские ВВС СФ.

Тяжелые продолжительные бои шли на полуостровах Средний и Рыбачий. 12 июля 1942 г. был сформирован Северный Оборонительный район (СОР), в который вошли все части 14-й армии и флота, расположенные на полуостровах. Командиром СОРа был назначен генерал-лейтенант С.И. Кабанов, получивший за пристрастность к сооружению укреплений прозвище «генерал-дот». Здесь велись жестокие бои, участниками которых становились также специалисты и бойцы инженерных подразделений. Были



сформированы саперные роты, которые во время боевых операций обеспечивали проходы в минных полях противника, а случае взятия нашими бойцами высоты строители с инструментами и материалами подходили к рубежу и в срочном порядке возводили защитные огневые сооружения.

В ноябре развернулось строительство главного рубежа обороны. Начальником специального строительного формирования был назначен инженер-капитан Л.Б. Бернштейн, присланный инженерным отделом СФ. Доты строили из железобетонных блоков, размер которых составлял 40 x 20 x 15 см, а вес – 32 кг. На каждую точку нужно было доставить от 350 до 500 таких блоков. Чтобы сократить расстояние от места выгрузки до места постройки, Лев Борисович предложил использовать для перегрузки строительных конструкций и материалов приливы и отливы (Кислогубская ПЭС).

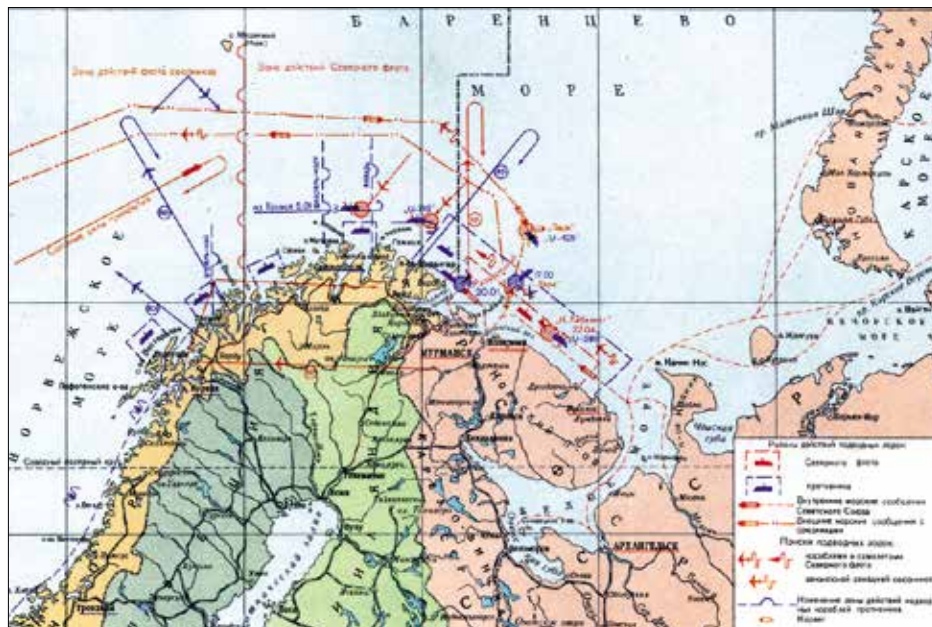
Строить приходилось на виду у горных егерей, засевших на хребте Му-

ста-Тунтури. Каждое неосторожное движение вызывало огонь со стороны противника. Саперы погибали, огонь минометов и противотанковых орудий разрушал то, что они только что успели сделать. Тогда североморцы, по воспоминаниям Бернштейна, шли на хитрость. Спрятавшись между камнями в стороне от места строительства, они поочередно включали фонари. Фашисты обстреливали таинственные огни, а в это время в нескольких километрах правее шло строительство. Так руками флотских строителей в короткие сроки (с середины ноября 1942 г. по конец апреля 1943 г.) была создана знаменитая линия Северного оборонительного района, которую фашистам не удалось преодолеть. Инженер-капитан Бернштейн за строительство Главного оборонительного рубежа сухопутного фронта СОРа награжден орденом Красной Звезды.

В течение 1941–1943 гг. на побережье и островах Баренцева моря были оборудованы позиции семи береговых



Оборона Советского Заполярья. 1941 г. Фото Е. Халдея



Действия Северного флота. Январь – май 1945 г.

мин, артиллерийских снарядов, металлических заграждений и другой продукции, необходимой фронту. В 1943 г. была создана материально-техническая контора для обеспечения строительных организаций материалами и топливом. В том же году с учетом возникшего в стране особого положения 97-е УНР соединили с 95-м, начальником которого вскоре стал Иван Федорович Власов.

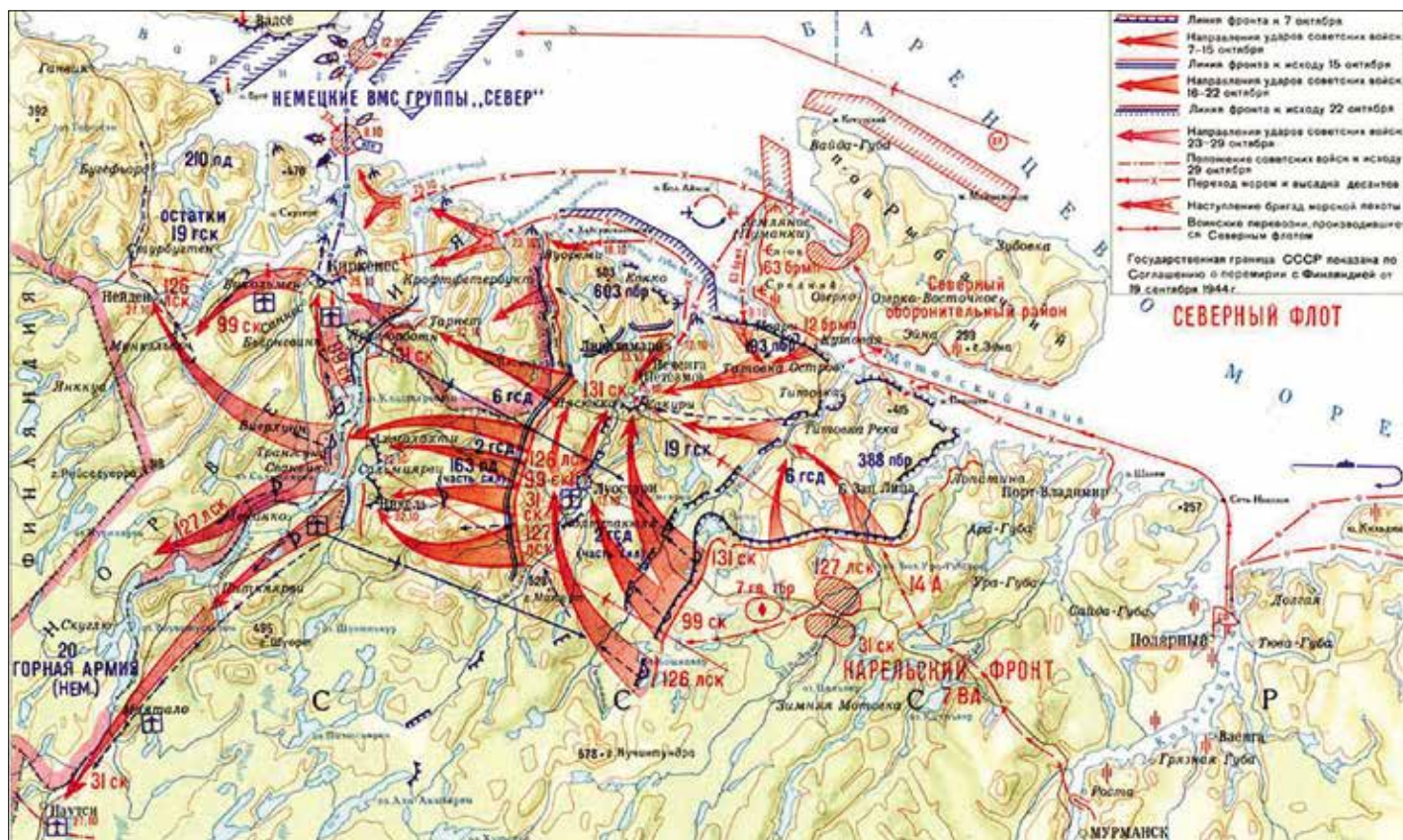
Накануне стратегической наступательной операции 1944 г. подразделениями инженерного отдела была проведена разведка позиций противника и предполагаемых мест высадки морского десанта. В ходе наступательных действий сил флота военные строители прокладывали пути через системы заграждений противника, продолжали устройство ходов сообщений, занимались установкой проволочных и минных заграждений на переднем крае, разминированием территории, освобожденной от противника, и снятием своих минных полей.

Вместе с тем отдельные инженерные части были заняты на сооружении объектов военного назначения. Только за один 1944 год для фронта был построен и сдан

артиллерийских батарей. В начале марта 1943 г. командованием было принято решение перенести на новое место Краснознаменную 221-ю батарею. А на старом месте поставили макеты орудий из бревен и деревянных щитов, получилась ложная батарея, по которой долгое время противник вел прицельный огонь. В строительстве этих укреплений принимал участие Семен Михайлович Дорошев. Батарея находилась на очень важной позиции на полуострове Средний,

непосредственно контролировала вход в Петсамо. Ежедневно по боевым позициям этой батареи фашисты выпускали тысячи снарядов и авиабомб, но батарея продолжала жить и громить врага до последнего дня войны.

Кроме оборонительных сооружений, в годы Великой Отечественной войны строились и промышленные объекты. В 1943 году в Мурманске был сдан 56-й механический строительный завод, который специализировался на изготовлении



Наступление советских войск в Заполярье. Освобождение северных районов Норвегии. 7–29 октября 1944 г.

Смена аэростата. Проспект Сталина в Мурманске. 1943 г. Фото К. Моисеева. Архив С. Поповой



в эксплуатацию ряд таких объектов. Это огневые позиции 132-го артиллерийского зенитного полка в губе Ваенга и Чалмпушке, инженерные сооружения рубежей задымления в Белокаменке, Ретинском, Ваенге, Чалмпушке, минно-торпедная мастерская ВВС флота в Ваенге, судоремонтная мастерская технического отдела СФ на мысе Дровяном, электростанция № 4 с кабельными разводами по цехам на судоремонтном заводе в поселке Роста. После окончания боевых действий в Заполярье инженерно-строительные части восстанавливали разрушенные войной пункты базирования флота в районе Мурманска, в Полярном, Йоканьге и Архангельске.

Населенный пункт Ваенга продолжал преобразовываться в главную военноморскую базу флота, поселок Грязная Губа – в военно-авиационную базу, Чалмпушка – в судоремонтную базу. В июне 1944 г. для строительства главной базы СФ в бухте Ваенга было дополнительно создано Особое военно-строительное управление «Северострой». ОВСУ



Один из дотов линии обороны Красной Армии на Мурманском направлении



Молодые рабочие судоремонтного завода Севморпути заменили ушедших на фронт отцов. Мурманск. 1941 г.

подчинялось непосредственно Главвоентстрою, а в оперативном – Северному флоту. Начальником ОВСУ «Северострой» назначен В.И. Малогин, курировал строительство базы в Ваенге заместитель командующего ВМФ адмирал Г.И. Левченко. Это управление выполняло предписанный объем строительных и монтажных работ в бухте Ваенга и на примыкающей территории.

Ратный подвиг военных строителей в годы Великой Отечественной войны отмечен многочисленными государственными наградами. За героический вклад в разгром врага в Советском Заполярье орденами (Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны, Славы) и медалями («За боевые заслуги», «За отвагу») лично награждены 146 военных строителей Северного флота. Среди них: Ф.П. Савченко, К.Г. Мацокин, В.А. Жарков, А.Д. Семенчук, Б.Л. Лившиц, Н.А. Плахотнюк, Л.Б. Бернштейн и многие другие. Василий Кисляков и Иван Каторжный удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Особо отличившееся УНР 95 Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1944 г. награждено орденом Красной Звезды. Эта часть единственная среди строительных организаций Вооруженных Сил удостоена в годы войны высокой награды Родины. Грамота о награждении УНР 95, орден Красной Звезды и орденская книжка представлены в обновленной экспозиции Североморского Музея истории города и флота, посвященной военным строителям, как и многие другие музейные предметы: инженерное оборудование, макеты строительных машин, форма, инструменты, а также документы и фотографии военных строителей Северного флота.

И.Г. АБРАМОВА,
заведующая методическим отделом Североморского музейно-выставочного комплекса (по материалам МБУК СМВК).
Использованы фотографии из Государственного архива Мурманской области



Восстановительные работы в Мурманске. 1944 г. Фото К. Моисеева. Архив С. Поповой