



**Константин  
ГНЕТНЕВ**  
г. Петрозаводск

# СТАЛИН на Беломорканале

Конец июля 2013 года. Берег Невы. Жарко... От гранитных плит парапета и от белоснежных бортов многопалубных красавцев веет зноем и ещё чем-то машинным, чем всегда пахнут теплоходы, – знакомая из далёкого детства смесь краски, мазута и отработанного соляра. Палубы пусты, пассажиры томятся в экскурсионных автобусах и магазинах, и только женщины из команд лениво курят у борта, оглядывая невскую воду, знакомые окрестные дома и автомобили, летящие по проспекту.

Речной вокзал Санкт-Петербурга совсем рядом с Володарским мостом. Отсюда берут начало дороги на Север – автомобильная «Кола» и водная. Нева делает здесь очередной виток. Отсюда, вверх по течению, можно быстро попасть из городской тесноты к Ладожскому озеру.

Вокзал прямо в городе – ни ворот, ни проходных. Вот «Валериан Куйбышев» ошвартовался у края стенки, отдыхает перед дальним рейсом. Острый форштевень чуть не под кроной старого дерева, будто спрятался от зноя в тенёк. У борта стелются по течению ярко-зелёные длинные водоросли.

По-домашнему всё, близко настолько, что мож-

но потрогать руками. Это неудивительно: в прежнее время пристань называлась по-дачному тепло – «Озёрной». Сажу на горячей причальной тумбе и пытаюсь представить, как выглядела пристань в этот день ровно 80 лет назад. 18 июля 1933 года, в 17 часов пополудни, здесь получило начало событие, во многом определившее стратегическое положение Севера и страны.

1

К 1 мая 1933 года строительство Беломорско-Балтийского канала в Карелии в основном завершилось. Гидросооружения – шлюзы, плотины и водоспуски – за два неполных года выросли, будто среди пустыни, – ни дерева, ни кустика на обширных пространствах. Только битый камень вокруг да ровные, в нитку, откосы по берегам вчерашних озёр и рек.

От взбаламученного донного ила и иольдиевых глини вода, набранная в шлюзовые камеры, приобрела цвет дефицитного ячменного кофе. В округе не слышно птиц, не встретишь даже зайца –

птицы и звери покинули зону канала. Оглушенные шумным многолюдьем и тысячами взрывов, они откочевали на восток и вернутся только года через три, не раньше.

Окончание громадной стройки далось чудовищным напряжением воли. О том, чтобы превратить ББВП – Беломорско-Балтийский водный путь – в гордость большевистского гидростроительства и ставить рекорды, никто не помышлял. Ни руководители «Беломорстроя», ни инженеры, ни строители-заключённые – никто не хотел завершить стройку весной 1933 года. Изошрённая система принуждения к ударному труду, которую внедрили на ББК сотрудники ОГПУ, к исходу второго года работы дала серьёзный сбой. Нормы выработки для бригад оказались настолько завышенными, что их не выполнял практически никто. А соблазн выполнять и даже перевыполнять был налицо – зачёты рабочих дней, реальное сокращение срока заключения, повышенное питание, газетная похвальба и почёт. И родилось такое явление как туфта. Туфта – это приписки. «Без туфты и аммонала не построить бы канала...» На бумаге работы выполнены, на деле к ним даже не приступали...

К «красному» дню календаря 7 ноября 1932 года новые сотни липовых ударников получили сокращение сроков и награды, а не получившие льгот оказались недовольны. В результате весь Беломорско-Балтийский исправительно-трудовой лагерь оказался морально разваленным. Как вспоминал инженер Орест Вяземский, «самые честные специалисты думали, что всё лето можно будет ещё строить, а к осени – закончим... Люди стали смотреть так, что «авось доковыряем».

15 февраля 1933 года вернувшийся из Москвы заместитель начальника ГУЛАГа и руководитель лагеря Семён Фирин собрал специалистов и объявил, что в Кремле темпами крайне недовольны. Приказано завершить строительство к 1 мая. Начался 100-дневный штурм, окончившийся для одних орденами и невиданными доселе льготами, а для других инвалидностью или тихими могилками в замороженной карельской земле.

Родившиеся на «Беломорстрое» туфта и штурмовщина на многие десятилетия будут устраивать всех в советской стране – и простых рабочих, и власти. Рождённые самой системой, они станут её символами, нравственно порочными, разлагающими души и экономику и в результате подточившими основание самой системы.

Взглянуть на новенький канал – гордость первой пятилетки – решил его идейный вдохновитель, руководитель партии и государства Иосиф Виссарионович Сталин. Только от его личной

оценки зависело, какой резонанс в стране и мире получит только что завершившаяся стройка. Да и получит ли вообще.

Напомню: на ББК ещё не было специалистов государственной приёмочной комиссии, сюда не звали писателей и членов Карельского ЦИКа. Здесь ещё не было чужих глаз. Сталин должен быть первым...

Спустя две недели после окончания строительных работ о планах Сталина узнал первый секретарь Ленинградского обкома и горкома партии С.М. Киров. Он был первым руководителем территории, ему предстояла непростая миссия встречать Хозяина.

Следует сказать тут, что памятник Сергею Мироновичу на площади в Медвежьегорске перед зданием известной гостиницы ББК стоит не зря. Киров не только хорошо знал, как идёт строительство, он вникал в детали и серьёзно помогал. Сотрудник Смольного Николай Федорович Свешников перед войной вспоминал, что, когда проекты строительства канала были рассмотрены и утверждены в ЦК партии, Киров пригласил специалистов-гидротехников и профессоров:

«...Они пришли тогда с громадными альбомами, с колоссальной величины проектами, и Сергей Миронович очень подробно знакомился, рассматривал эти чертежи, на столе расположиться было трудно, и они ушли в другую комнату, где стоял большой длинный стол. Затем было устроено специальное совещание, на котором обсуждался этот вопрос.

Сергей Миронович интересовался технической стороной, поскольку здесь подавляющее большинство было технических работников, специалистов своего дела. Затем вскоре была прислана карта, длинная синька-разрез профиль самого канала. Эта карта висела в старом кабинете, в задней комнате...»

Интерес этот не был праздным и разовым. Н.Ф.Свешников вспоминал, что «когда шла постройка Беломорско-Балтийского канала, то Сергей Миронович очень сильно углублялся в эту работу... Он обыкновенно разговаривал со специалистами, вызывал профессоров, знающих людей, работающих в этой области, и, кроме того, сам много читал...»

С. М. Киров внимательно следил и за тем, как ББК работал в первый год судоходной навигации. В.Ф. Свешников припомнил, что ещё до официального открытия Беломорканала «много военных судов было направлено по трассе канала на Север, и Сергей Миронович очень исправно следил за этим. Мы очень часто получали сводки,

открытые, незашифрованные, где говорилось, что военная единица прошла такой-то этап...»

Киров вызвал парторга Северо-Западного пароходства Якова Михайловича Карпухина. «Сергей Миронович... сказал, чтобы никаких, как он выразился, потемкинских вещей не было, – вспоминал Карпухин, – а чтобы в Пароходстве всё было как до приезда Иосифа Виссарионовича...»

Чтобы избежать неожиданностей (вдруг Сталин захочет приехать в Ленинград на автомашине?), Киров проверил состояние автотрассы и 14-15 мая лично проехал на автомашине до Москвы и обратно. И угадал. Через два месяца, ранним утром 18 июля 1933 года, три автомобиля выехали из Москвы на ленинградскую трассу. В одной автомашине были Сталин и Ворошилов, две других принадлежали Оперативному управлению ОГПУ СССР, с сотрудниками охраны во главе с первым заместителем председателя ОГПУ Г. Г. Ягодой (Енохом Гершеновичем Иегудой).

В Смольный Сталин не заехал, автомобили остановились у Строганова моста. Здесь к высоким московским гостям подсел Киров, и вместе они поехали к Озёрной пристани, у причальной стенки которой стоял пароход «Анохин».

«Приезжают наши «потребители» на машинах, – вспоминал судовой повар И. П. Кузьмичёв. – Смотрю, едет Сергей Миронович и Иосиф Виссарионович Сталин. Я как-то сразу даже напугался, так как раньше не сказали, кто едет... Вижу, сзади идут еще товарищ Ворошилов и еще один гражданин, которого теперь нет<sup>1</sup>... Я почувствовал себя неудобно и стал нервничать. Очень уж «потребители» были у меня серьезные... Когда они зашли в салон, у меня уже всё было распределено. Они попросили обед, и пароход через 10 минут отошёл».

К слову, И. П. Кузьмичев вовсе не простой судовой кок. Он хоть и не состоял в партии, но был проверен годами ответственной работы и пользовался особым доверием С. М. Кирова. Представьте себе, каких только «потребителей» он «питал», будучи заведующим всех столовых Смольного с 1926 по 1928 год, а затем с 1931 по 1938 год...

Около 17 часов пароход «Анохин» отошёл от стенки Озёрной пристани Ленинграда и взял курс на Ладожское озеро. Пока высокие гости обедают и пароход «Анохин» неспешно идёт по Неве и Ладожскому озеру к Свири, а потом борется с течением и поднимается через речные перекаты к Вознесенью, я позволю себе небольшое отступление и расскажу о пароходе и некоторых членах его команды. Только благодаря им мы сегодня знаем то, что знаем.

Своего «звёздного» часа пассажирский пароход «Анохин» ждал более полувека. Спущенный на воду в 1872 году под названием «Царица», он в полной мере испытал радости и неудачи, выпадавшие на долю судов, созданных для мелей, узкостей, речных порогов и перекаатов. Несколько раз менял он и своё название. В середине 1920-х годов пароход в очередной раз подвергли реконструкции и сменили название. В 1927 году бывший «Олонец» вышел на линию Вознесенье – Повенец – Медвежьегорск (по воскресеньям – с заходом на Кондострой) под названием «Анохин».

Приписали «Анохина» к пристани Вознесенья, водил его капитан Иван Васильевич Мошников, уважаемый судоводитель-речник, в будущем депутат Верховного Совета СССР.

Конструктивно пароход рассчитывали исключительно для удобства пассажиров. Причём отнюдь не простых, а высокопоставленных. Просторная палуба под тентом; справа и слева за капитанским мостиком выносные площадки-«крылья», из-за которых пароход спереди казался похожим на хомячка, набившего щёки орешками...

В июле 1933 года «Анохина» без объяснений сняли с линии, поставили к ремонтной стенке, проверили до самой последней заклёпки и покрасили в белый цвет. Так же без объяснений его перегнали в Ленинград к Озёрной пристани.

Зачем? Для кого? Этого не знал никто, даже капитан...

Обстоятельства и некоторые детали рейса «Анохина» на Беломорканал со Сталиным, Ворошиловым и Кировым на борту – рейса чрезвычайно важного для будущего развития всего Северного края, мы могли бы не узнать вовсе, если бы не трагический случай. Как известно, 1 декабря 1934 года у дверей кабинета в Смольном выстрелом в затылок некто Николаев убил руководителя ленинградских коммунистов С. М. Кирова.

Это убийство до сих пор остаётся одной из загадок советской истории. Версий о причинах, об

<sup>1</sup> Воспоминания И. П. Кузьмичёва записаны 6 июня 1939 года. Менее года назад, 15 марта 1938 года, генерального комиссара государственной безопасности Г. Г. Ягуду осудили и расстреляли по статьям УК РСФСР 58-1а (измена Родине), 58-2 (вооруженное восстание), 58-7 (вредительство), 58-9 (диверсия), 58-11 (контрреволюционная деятельность). Вполне освоивший в коридорах Смольного навыки тогдашней политкорректности, повар назвал Ягуду «гражданином, которого теперь нет».

участии в нём Сталина и чекистов множество. При этом два обстоятельства известны наверняка. Первое и главное состоит в том, что Ленинград заплатил за расправу над главным большевиком очень большую цену. 29 декабря 1934 года, через час после оглашения приговора, расстреляли убийцу Николаева, 10 марта 1935 года расстреляна его жена Мильда Драуле. Всего же по делу об убийстве Кирова 17 человек расстреляли, 76 посадили в лагеря и 988 человек отправили на поселение в ссылку. Этого показалось мало. И тогда для «устрашения» классовых врагов выслали еще 12000 человек – из числа «социально чуждых»: царских сенаторов, чиновников, офицеров и прочих «бывших».

Известно и второе обстоятельство. С. М. Киров, как принято говорить, не пропускавший ни одной юбки, спал с женой Николаева, служившей при нём в Смольном. Таким образом, сексуальным контактам не могли помешать ни суетливые товарищи по партии, ни бурное течение рабочего дня. Подобный контакт с Мильдой Драуле как раз и произошёл за несколько минут до убийства. Что же делать молодому, сильному и здоровому мужчине при такой-то нервной работе, если жена больна? Правда, Сергей Миронович допустил ошибку и почему-то уволил мужа Мильды из Института истории партии, превратив в безработного. В своём дневнике самлюбивый Николаев указал на увольнение как на причину для мести. Если, конечно, считать эту запись подлинной...

Весьма показательно и другое. При загадочности, которая окружает убийство Кирова многие десятилетия, при повышенном общественном интересе к этому факту, оказавшему серьёзное влияние на формирование власти, дневник Николаева почему-то рассекретили только 1 декабря 2009 года.

Итак, Кирова убили. Отгремели митинги и призывы «расправиться» и «раздавить». Партия большевиков оплакала смерть верного большевика-ленинца. Но этого мало. Нужно подумать, как увековечить его образ для потомков. И через год Ленинградский обком организовал совещание, которое вёл некто Быстрозоров. Он заявил, что предполагается издать ряд материалов, книг и документов о том, какой Киров вождь, организатор масс и вдохновитель, а также непосредственный руководитель «социалистическим освоением Кольского полуострова». Тогда же, в 1934 году, было принято решение об увековечении памяти С. М. Кирова, а в 1937 году сформировали Кировскую комиссию по сбору материала и 7 ноября открыли музей.

– Именно в ходе работы комиссии и была собра-

на подавляющая часть материалов о С. М. Кирове, – рассказывает директор музея Татьяна Анатольевна Сухарникова. – Львиная доля материалов собрана до войны и после её окончания. Что касается воспоминаний о поездке по ББК, то они по-своему уникальны, поскольку содержат менее всего официоза, а, напротив, полны интересными деталями...

Собранные в фондах музея-квартиры С. М. Кирова воспоминания приобретают сегодня чрезвычайную важность. Прежде всего потому, что записаны они от обычных людей, отнюдь не стремящихся непременно «попасть в историю»: судового повара, парторга Северо-Западного пароходства (пусть вас не смущает заурядное название должности – парторг: в 1933 году в пароходстве трудились 35000 человек), судового радиста и не крупного партийного чиновника из аппарата Смольного.

Воспоминания позволяют нам не только почувствовать атмосферу в окружении вождя, но и разобратся в некоторых мифах, рождённых вокруг канала в связи с поездкой Сталина.

3

**П**ароход «Анохин» дымит высокой чёрной трубой и неспешно везёт на Север высоких гостей, а гости смотрят с высоких бортов на сосны по берегам, курят и ведут неторопливые разговоры чрезвычайной государственной важности...

Но не менее важны хлопоты и у тех, кто гостей сопровождает. Вот что вспоминал судовой повар И. П. Кузьмичёв спустя три дня после того, как пароход отчалил из Ленинграда:

– Все закуски уже как-то надоели, всё копчёности, я решил дать им традиционное русское блюдо – печёный картофель с солью и селёдкой. У меня был очень хороший картофель. Иосиф Виссарионович был очень весёлый, между собой они шутили и видят, что закуски в этот раз не столько, сколько раньше. Мне как-то Сергей Миронович сказал:

– Зачем столько закуски ставишь?

Сели они за стол, и, когда эту сковороду принесли, я просто ужас как боялся: ну, думаю, что сейчас скажут, что ты лучше ничего придумать не мог. И вдруг Иосиф Виссарионович таким взглядом смотрит и спрашивает:

– А что это такое?

– Я полагаю, что вам закуски надоели, и я решил подать традиционное русское блюдо – печёный картофель с селёдкой.

А Иосиф Виссарионович и говорит:

– Это сверх всяких ожиданий.

Сергей Миронович рассмеялся. Они ели с та-

ким удовольствием, что пришлось повторить несколько раз это блюдо. Этот картофель облегчил всю мою работу...

Между прочим, вернувшись с Севера в Москву, Сталин отдал распоряжение готовить печёный картофель на даче «Ближняя» – так он ему понравился.

Плавание по Онежскому озеру от Вознесенья до Повенца породило первый миф. «По пути к ББК Сталин останавливался на острове Киж и осматривал Преображенскую церковь», – утверждают сегодня некоторые историки. Уже есть свидетели из местных островных жителей, публикации, собран материал для формирования так называемой «доказательной базы».

Всё есть для подтверждения мифа, нет только документально подтверждённого факта и – главное – в событии не просматривается реальный смысл. То, что Сталин учился в семинарии, то есть получил минимальное богословское образование, не сделало его, как мы знаем, не то что поборником православия, но даже верующим человеком. Напомним: шёл 1933 год. У Сталина в карьере всё ещё было впереди. Подставляться перед товарищами и паровой командой, предаваясь экскурсионному умилению 22-главой церковью, он ни за что бы не решился.

Да и зачем ему терять драгоценное время и делать крюк в Кижские шхеры, если в Вытегре можно было полюбоваться 24-главой церковью, построенной на шесть лет раньше Кижской, в 1708 году?

И последнее. Разве могла остаться без внимания наших «мемуаристов» сталинская экскурсия по острову, если бы она состоялась на самом деле? Не пять минут и не полчаса «Анохин» простоял бы у острова. И не только Сталин ступил бы на кижскую землю.

Вот и Повенец. «Утопающим в лесах» и «древним» назвал его свидетель. Пароход встал в створ первого шлюза Беломорско-Балтийского канала. Сталину указали на нижние ворота 1-го шлюза – вот тут вход в долгожданный Беломорско-Балтийский водный путь. А выход уже в Белом море. Дальше только Арктика...

Всё тот же повар И. П. Кузьмичёв рассказывает: – Когда пришли в Повенец, Иосифу Виссарионовичу, видимо, очень понравилась постройка Беломорского канала. Остановили пароход, он подошел к Сергею Мироновичу, трясет ему руку и поцеловал его.

И тут же Иосиф Виссарионович распорядился дать несколько бутылок вина, чтобы угостить капитана, что он очень хорошо провел рейс, а пароход был старый, ему столько лет, сколько мне, – 50.

Иосиф Виссарионович всех поздравил и мне налил вина. Сергей Миронович крепкого коньяка и вина не пил, а все выпили крепкий коньяк с лимоном. Я снес капитану, а Иосиф Виссарионович и говорит – я посмотрю, снесешь ли ты. А я несущу на подносе. Он видит и рукой машет и поздравляет всех. Он тогда был очень веселый. Отпраздновали открытие Беломорского канала и пошли дальше. Начали нас спускать и поднимать...

Здесь я хочу остановиться на втором мифе, получившем весьма широкое распространение: «Сталину канал не понравился. Он сказал: «Мелкий и узкий».

Кому это сказал Сталин? Где? Когда? Неизвестно...

Мне не удалось обнаружить никаких документально подтверждённых свидетельств этому. Спрашивал и у директора музея-квартиры С.М.Кирова Татьяны Сухарниковой. Она почти 30 лет служит в музее, один из авторитетнейших российских специалистов по тому времени сегодня.

– Да, я тоже слышала, что Сталин якобы остался недоволен каналом. Но не знаю, откуда это пошло. Никаких источников нет. Вероятно, цель таких слухов-мифов в том, чтобы скомпрометировать не идею даже, а сам канал...

Слух о «мелком и узком» оставим на совести функционеров карельского «Мемориала» начала 1990-х годов. Равно как и о «бесполезности», о которой охотно и много говорили представители интеллигенции, претендующие на звание совести нации. Когда на читательских встречах меня спрашивают об этом, я задаю встречный вопрос: неужели кто-нибудь всерьёз считает, что Сталин, Киров и члены Политбюро не знали, что за канал строят в Карелии? Какова его ширина и глубина? Суда какого типа смогут по нему проходить?

Как же тогда они изучали и утверждали проект грандиозного строительства?

Если бы Политбюро, а точнее – Сталину не понравились проектные размеры, канал бы построили другим – таким, каким бы он указал. И ни на сантиметр меньше. Поэтому ни удивляться, ни разочаровываться на ББК Сталину было нечему. Он получил в точности то, что заказывал.

И именно поэтому после поездки и с его, Сталина, подачи поднялся тот пропагандистский шашаб, отзвуки которого бередят общество уже 80 лет. И ордена, и невиданные для той поры (да и для этой тоже) льготы, и досрочные освобождения – всё это можно считать реальной оценкой Сталиным сооружения Беломорско-Балтийского канала.

В качестве косвенного доказательства сталинского неудовольствия приводится известный факт об охлаждении к Г. Г. Ягоде. Из Мурманска Сталин вообще отправил его обратно: «У меня здесь есть охрана, поезжайте в Москву». Согласитесь, унижительно для заместителя председателя ОГПУ в устах вождя оказаться всего лишь одним из охранников...

Подобное доказательство очень натянуто. Да, Г.Г.Ягода курировал строительство канала. Именно он организовал пропагандистское обслуживание итогов строительства. Его, а не чьим-то другим портретом через год открылась шикарная монография-панегирик чекистскому методу «перековки». Но реально отвечали за работу другие высокопоставленные чекисты – Лазарь Коган, начальник «Беломорстроя», и Семён Фирин, начальник Беломорско-Балтийского исправительно-трудового лагеря и заместитель начальника ГУЛАГа.

И что, Сталин опять об этом не знал?

Думать так применительно к Сталину очень наивно...

Есть ещё одно документальное доказательство о настроении вождя после поездки на Север. Высокие гости в Соробе (нынешнем Беломорске) пересели на поезд, добрались до Мурманска и поездом же вернулись в Медвежьегорск, где их ждали автомобили. Приехали в Повенец и снова взошли на палубу парохода «Анохин». 25 июля в 5 часов утра обратным рейсом пароход ошвартовался у причала в Шлиссельбурге.

– Подходит ко мне Сергей Миронович, – вспоминает И. П. Кузьмичёв. – И говорит: всё очень хорошо, все довольны...

Согласен, доказательство так себе. Слова Кирова можно отнести исключительно к содержанию меню и качеству приготовления блюд. Но и всё-таки... Будь Сталин разочарован тем, чего ждал два с половиной года и на что так надеялся в военном и экономическом укреплении приполярных и приарктических рубежей СССР, никакая печёная картошка настроение бы не спасла. А может, и многие головы тоже...

К слову, прямую искусственную судоходную дорогу из центра России на Север Сталин не забывал и позже. Первый секретарь ЦК Карело-Финской ССР Г. Н. Куприянов вспоминал о встрече со Сталиным во время XVIII партийной конференции 15 февраля 1941 года:

– При этом разговоре Сталин повторил то, что я уже не раз слышал от Жданова, что нам надо подумать над тем, чтобы параллельно прорыть второй канал, через который можно было бы пропускать все современные морские суда, не снимая вооружение...

Напомню, что задание на этот счёт содержалось ещё в постановлении правительства от 17 августа 1933 года. «Пункт 6. (На Белбалткомбинат возлагается...) ж) разработка проблем сооружения второй линии шлюзов на Беломорско-Балтийском канале и углубления и расширения его, а также постройки канала Кандалакша – Мурманск».

«Начали нас спускать и поднимать...»

Это всё, что отложилось в памяти рядовых участников рейса от прохождения парохода «Анохин» с 1-го по 19-й шлюзы Беломорско-Балтийского канала 19-21 июля 1933 года.

Ничего другого и отложиться не могло...

На что там было смотреть? Чему удивляться? Всё, во что был вложен титанический труд более чем полутора сотен тысяч людей, скрыла мутная вода. Эта вода, наполнившая бьефы и шлюзовые камеры, не отстоится ещё много лет. А деревянные арки, украшенные еловым лапником и торжественные здравицы и лозунги, выложенные на откосах плотин и дамб из дерна и веток, – кого они умилить? Вся страна была в таких здравницах.

4

А теперь давайте попробуем разобраться, что сделал на Беломорско-Балтийском канале Климент Ефремович Ворошилов? Почему именно он составил компанию Сталину в поездке в северные пределы Отечества? Киров – да, понятно, Ягода – тоже, но Ворошилов?

Как известно, Ворошилов возглавил военное ведомство СССР сразу после кончины М.В.Фрунзе. С 6 ноября 1925 года по 20 июня 1934 года он народный комиссар по военным и морским делам и председатель Реввоенсовета СССР (через год после поездки, в 1934 году и до 1940 года, станет наркомом обороны СССР). И забот на этом «фронте» он получит целую охапку. В том числе флотских...

От Российской империи новая большевистская Россия получила только два флота – Балтийский и Черноморский. На Дальнем Востоке и на Севере со стороны океанов морскими силами границы не прикрывались вообще. Подобное положение справедливо оценивалось как угрожающее национальным интересам страны. Север уже натерпелся от англо-французских грабителей во время Крымской войны в середине XIX века и от войск Антанты в первой половине 1920-х годов XX века...

В 1932 году ВКП(б) и правительство приняли решение о создании морских сил Дальнего Востока. Однако возможности укрепить оборону За-

полярья не было. С нетерпением ожидали ввода в строй Беломорканала, который позволил бы быстро и скрытно от чужих глаз перевести часть кораблей с Балтики в бассейн Северного Ледовитого океана. Уже в апреле 1933 года К. Е. Ворошилов отдал приказ начальнику Морских сил Балтийского моря Л. М. Галлеру о переводе из Кронштадта в Мурманск по ББК целого отряда кораблей. В его составе находились:

- эскадренные миноносцы «Урицкий» (командир А. С. Мельников) и «Рыков» (переименованный уже на Северном флоте в «Валериана Куйбышева», командир С. С. Рыков),
- сторожевые корабли «Смерч» (командир В.А.Фокин) и «Ураган» (командир Г. А. Визель),
- подводные лодки «Декабрист» («Д-1», командир Б. А. Секунов) и «Народоволец» («Д-2», командир Л. М. Рейсер).

Вместе с обеспечивающими средствами, катерами, буксирами и баржами отряд получил наименование «Экспедиции особого назначения № 1» (ЭОН-1). Командование отрядом возложили на командира бригады эсминцев З. А. Закупнёва, начальником штаба назначили И. С. Исакова. Лодки шли под командованием М. П. Скриганова.

Боевые корабли ЭОН-1 стали ядром созданной 1 июня 1933 года Северной военной флотилии. Флотилия существовала около трех лет. Постоянно пополняясь новыми боевыми кораблями, укрепляя ремонтную базу и береговую инфраструктуру, она с полным основанием была переименована в Северный флот 11 мая 1937 года.

Таким образом, перевод боевых кораблей по ББК становился событием чрезвычайной государственной важности. Ответственному за него наркомвоенмору Клименту Ефремовичу Ворошилову было на что посмотреть и чему поволноваться лично.

Глубокой ночью 18 мая 1933 года отряд кораблей вышел из Кронштадта. Перед тем как прозвучала команда «отдать швартовы», на пирсе прошёл небольшой митинг. Моряки испытывали странное ощущение: впервые корабли ложились на курс не в открытое и привычное Балтийское море, а в глубь материка, в русло Невы...

Хотя перед выходом в рейс с кораблей сняли всё артиллерийское и торпедное вооружение и до предела сократили составы экипажей, идти было очень трудно. В. И. Платонов в «Записках адмирала» (М.: Воениздат, 1991) вспоминал, что особенно трудно оказалось на реке Свирь: «На Сиговских порогах «Декабриста» тащили четыре огромных колесных буксира, «запряженных» цугом. Сильное течение бросало лодку от одного берега к другому, и, чтобы она не села на мель, её с обоих бортов

подпирали маленькие винтовые пароходики. Мы продвигались вперед так медленно, что подчас казалось, будто стоим на месте. Уверенность вселяло лишь спокойное, непроницаемое выражение лица капитана-наставника Шмакова...»

С завершением строительства ББК начнутся работы и на Свири. Там будут построены шлюз, две плотины и гидроэлектростанция. Проблемы с судоходством на Свири устранят. Правда, для этого потребуется уложить в тело свирских гидросооружений бетона больше, чем израсходовали на весь Беломорско-Балтийский канал...

Корабли ЭОН-1 пришли к Повенцу на месяц раньше, чем открылся канал.

«Мы вынуждены были стоять в гавани, ожидая, пока проруют перемычку канала, – вспоминал В.И. Платонов. – Занимались боевой подготовкой, изучали условия предстоящего плавания, штудировав карты Выгозера. Навигационные пособия были исполнены еще только на синьке, но по искусной отработке деталей чувствовалась рука специалиста высокого класса. По подписи, стоявшей под лощией, я узнал её автора – бывшего старпома «Коминтерна» И. Д. Ковтуновича...»

В это время на канале спешно заканчивали основные строительные работы. Земляная перемычка, отделявшая нижний напорный фронт шлюза №1 от Повенецкого залива Онежского озера, ещё была на месте. Ранним утром одного из дней первой недели июля корабли ЭОН-1 вошли в канал. В. И. Платонов вспоминал: «Перед нами уступами шлюзов возвышалась «Повенчанская лестница». На каждой такой «ступеньке» нас встречала команда хорошо натренированных рабочих-заключенных, стоявших на ручных розмахах лебедок и на клапанах кингстонов затопления и осушения камер. Действуя согласованно, они наполняли камеры и открывали ворота.

Мы поднимались все выше и выше по водяным ступеням. В каждом шлюзе нужно было заводить швартовы, гасить ими инерцию корабля, затем травить их по мере подъема корпуса на новый уровень, отдавать и убирать концы, подбирать и крепить буксир.

Моряки швартовных команд обливались потом, старпомы и боцманы охрипли от подачи бесконечных приказаний и команд. Отдыхать было некогда, за нами уже стояла очередь торговых судов, направлявшихся в Белое море...»

Сегодняшнему судоводителю и в дурном сне не может присниться, каким образом вели боевые корабли их коллеги летом 1933 года! Да, большая часть из них проводила в сухих доках. Но что это

меняет, если лоции нет, а судовой ход прочерчен от руки на синьке? Если ещё не везде выставлены вехи и бакены, обозначающие фарватер, и отсутствует большинство створных знаков?

Кошмар!

Уже после проводки ЭОН-1 плавание по каналу стали осваивать гражданские судоводители. Один из первых капитанов, а затем и лоцман Иван Николаевич Никифоров вспоминал:

– С вводом канала в эксплуатацию мы плавали по нему по картам, составленным М. М. Григоровичем. Условия для судоводителей были экстраординарными. Фарватер местами был узок, извилист, и надо было прикладывать все свои знания и опыт, чтобы благополучно пройти по каналу. Шлюзы освещались керосиновыми лампами, береговая и плавучая обстановка была ненадёжной, источник света – слабый...<sup>2</sup>

Михаил Григорович – вчерашний мальчишка, 20-летний студент-воздухоплаватель, отправленный на Беломорканал по обвинению в заговоре с целью угона самолёта за границу (следователю НКВД, видимо, лень было придумать что-либо поубедительнее). На самом деле его отправили в лагерь только за то, что ещё раньше арестовали отчима, бывшего царского офицера, переводчика и журналиста Сергея Константиновича Шварсалона. М. Григорович работал вместе с Альфредом Андреевичем Бэкманом, таким же заключённым, в прошлом блестящим моряком, прошедшим ещё и Соловки.

Как морские офицеры И. Д. Ковтунович и Б.Н. Чигаев на Выгозере, так А. А. Бэкман и опекаемый ими вчерашний студент «из дворян» М. М. Григорович и другие «бывшие», они трудились в «службе пути», обеспечивали безопасность судовождения. Таких было много. И те, кто уже носил лагерную робу, и те, кто еще был на воле, могли встретиться на ББК глаза в глаза. Участник ЭОН-1, бывший начальник боевой части 1-4 подводной лодки «Народоволец» С. И. Кожевников вспоминал:

– Однажды на мостик поднялся И. С. Исаков (*начальник штаба ЭОН-1, будущий адмирал. – К. Г.*), стоял довольно долго и не успевал раскланиваться, правда, молча, со своими знакомыми. Так, среди заключённых он встретил бывшего профессора Военно-морской академии Томашевича...

К слову, и сам С. И. Кожевников вскоре оказался на золотых приисках Колымы... С борта корабля узнал бывшего начальника и учителя и В.И. Платонов. В недавнем прошлом старший помощник капитана крейсера «Коминтерн»

И.Д.Ковтунович стоял в группе других заключённых на одном из шлюзов. Вот каким увидел его будущий адмирал:

– На нём были сделанные из арестантской одежды гимнастерка, стянутая в сборку на талии резинкой, широкие, по-флотски расшитые брюки и брезентовые полуботинки. Из-под лихо сдвинутой на затылок фуражки все так же задорно выбивалась прядь густых, но уже пепельно-белых волос.

Илья Дмитриевич жадно рассматривал боевые корабли, взгляд его скользил по ходовым мостикам, видимо, он надеялся увидеть кого-нибудь из бывших сослуживцев. Лицо старого моряка, казалось, светилось счастьем, то ли от того, что он снова увидел боевые корабли, то ли от сознания, что он не зря отдал флоту лучшие годы жизни. Кто знает?

20 июля (по другим источникам – 18 июля) последний корабль ЭОН-1 вышел из шлюза №19 Беломорско-Балтийского канала в Сорокскую губу Белого моря и встал к причальной стенке. Долгий и изматывающий переход по внутренним путям закончился. Вода за бортом уже была солёной. На следующий день, 21 июля, отряд догнал пароход «Анохин» со Сталиным, Кировым и Ворошиловым на борту.

– Мне помнится одно утро на 19-м шлюзе, – вспоминал в октябре 1949 года Дмитрий Федорович Фролкин, радист с «Анохина». – Тов. Ворошилов принимал парад краснофлотцев, на котором выступал и тов. Киров. Сергей Миронович, подчеркнув огромное значение строительства ББК для страны, сказал об исключительной способности большевистской партии перерабатывать сознание людей – из преступного элемента, «людей, имевших плохое прошлое, в настоящем ставших полезными членами общества, выковать людей, построивших ББК, способных заслужить и удостоенных высоких правительственных наград».

И далее:

«Будучи очевидцем, когда со свойственной ему душевностью и простотой Сергей Миронович похлопал по плечу механика парохода, встававшего каждый раз, когда тт. Сталин, Ворошилов и Киров проходили мимо, сказав: «Садись, садись, старина, и больше никогда не вставай».

Вам не кажется, уважаемый читатель, странным обстоятельством, что на митинге военных моряков не выступал И. В. Сталин? Или стоявший в строю судовой радист прослушал выступление вождя?

<sup>2</sup> Ленинская правда, 1983, 29 июля.

Следует сказать тут, что поведение Сталина на 19-м шлюзе породило кривотолки и новый миф. Ведь официальная хроника того времени сообщила миру о том, что выступление было. Вот это сообщение, датированное 21 июля:

«...И. В. Сталин выступает на митинге краснофлотцев с речью о задачах Северного флота. После митинга И. В. Сталин, К. Е. Ворошилов и С.М.Киров посетили миноносец «Урицкий» и Н-скую подводную лодку». (Лев Балаян. «Сталин: хронология жизни и деятельности»)

Мнения разделились полярно. Те, кому и Сталин, и Беломорканал, и все тогдашние советские проекты всегда были поперёк души, радостно подхватили миф: мол, большевики в очередной раз попытались мир обмануть. Знакомый нам подводник С. И. Кожевников так вспоминал о митинге:

«... Захар Александрович (*Закупнёв. – К. Г.*) командует: «Равняйся... смирно... равнение на...» Отдал, значит, рапорт, поприветствовали нарком. Он поздравил нас с переходом, рассказал что-то о значении Северного флота. Затем выступил Киров, который больше про экономику края говорил. В общем, выступили они, и... пауза. Сталин стоит и курит, даже чуть отвернулся от нас в сторону. А строй, как и положено, поедает их глазами.

Пауза затягивается уже до неприличия. Тут за нашими спинами засуетились флотские политработники, шепчут: «Вызывайте, вызывайте товарища Сталина». А как вызывать? Мы же в строю стоим. Вот дали бы команду, мы бы гаркнули. Тут уже и Ворошилов отступил на шаг, за спину Сталину, показал на него пальцем и ручонками машет, дескать, надо поаплодировать. Кто-то хлопнул, кто-то буркнул: «Товарищ Сталин, скажите речь...» Но как-то вяло всё это, а потом и опять прекратилось.

Они недалеко от меня стояли, и вот я вижу, как Ворошилов пригнулся к Сталину и что-то шепчет ему на ухо. Тот вдруг вынул трубку изо рта и сердито так, довольно громко сказал: «Нэ буду!» Повернулся и пошёл...» (И.И. Чухин. Каналоармейцы. Петрозаводск, 1990, с.24)

Существуют свидетельства других участников митинга. Вот что вспомнил В. И. Платонов: «Для встречи высоких представителей команды кораблей выстроились на стенке шлюза. И. В. Сталин, К. Е. Ворошилов и С. М. Киров обошли строй, поздоровались с командирами и личным составом экипажей.

Первым произнес речь К. Е. Ворошилов, призывая нас бдительно охранять морские границы Родины. Затем выступил С. М. Киров. Он поздравил

моряков с началом освоения сурового заполярного края, его безграничных морских просторов.

Во время выступления ораторов И. В. Сталин, одетый в светлый полувоенный костюм и высокие черные сапоги, стоял поодаль. Он, казалось, был недоволен, когда выступавшие подчеркивали его заслуги и роль в создании канала и образовании флота на Севере, и не собирался произносить речь. Однако овация, которую устроили моряки, и возгласы «Просим товарища Сталина» заставили его сказать несколько слов.

– Вам может показаться, – говорил он с расстановкой, – что вас посылают на войну. Так никакой войны нет и, я думаю, в скором времени не будет. Посылаем на всякий случай. У вас очень усталый вид, вы много работали, вам надо хорошо отдохнуть. В создании флота большая заслуга товарища Ворошилова...»

Другой непосредственный участник митинга на шлюзе № 19 И. С. Исаков, тогда начальник штаба ЭОН-1, а впоследствии Адмирал Флота Советского Союза рассказывал писателю Константину Симонову: «... Стали просить выступить Сталина. Сталин отнекивался, не хотел выступать, потом начал как-то нехотя себе под нос.

А перед этим, надо сказать, все речи были очень и даже чересчур пламенны, говорили, что мы теперь здесь встали по воле Сталина и отсюда никуда не уйдём, что море наше, что мы завоюем Север, что мы разобьём здесь любого врага и т.д. И вот после всех этих речей Сталин как бы нехотя взял слово и сказал:

– Что тут говорили: возьмём, победим, завоюем... Война, война... Это ещё неизвестно, когда будет война. Когда будет – тогда будет! Это север!.. – и ещё раз повторил: – Это север, его надо знать, надо изучать, освоить, привыкнуть к нему, овладеть им, а потом говорить всё остальное...» (К. М. Симонов. Глазами человека моего поколения. М., 1988, с. 440)

Сторонники мифа о том, что никакой сталинской речи не было, а было неуважительное «нэ буду», иногда в доказательство приводят воспоминания парторга Северо-Западного пароходства Карпухина. Напомню, что расспрашивали его 6 июня 1939 года на специально собранном совещании под председательством директора музея Кирова С.И.Авакумова. И, судя по всему, вопрос возник уже тогда.

Авакумов детально расспрашивал о выступлении Сталина и Кирова перед краснофлотцами на 19-м шлюзе ББК и ссылался на документальный фильм,

фотографии, опубликованные в прессе, публикацию в журнале «Огонёк» (1939, №4). Так было или не было? Кроме того, речь опубликовала главная военная газета «Красная звезда».

«Я этого не могу сказать, – ответил Яков Михайлович. – Доехав до Беломорской губы, товарищ Сталин и товарищ Киров сошли с парохода «Анохин», и таким образом всякая связь с Севзаппароходством теряется. Северная флотилия создана благодаря Беломорско-Балтийскому каналу, когда мы перевели туда боевые корабли. Но к пароходству это никакого отношения не имеет, так как это морской военный флот».

Вот видите, говорят оппоненты, – не было никакой речи!

Но ведь Карпухин ничего не говорил об этом. Он сказал ясно: мы, гражданские речники, довели корабли до моря и на этом точка. Всё, что касается моряков военных, – это к нам не относится, это в другую дверь...

Собственно говоря, на этом можно было бы завершить повествование о Сталине на Беломорканале. Однако мне хочется привести еще один фрагмент из воспоминаний адмирала И. С. Исакова о том, как понимал Сталин значение для страны Беломорско-Балтийского канала и Северного флота:

– В Полярном, в кают-компании миноносца, глядя в иллюминатор и словно разговаривая сам с собой, Сталин вдруг сказал:

– Что такое Чёрное море? Лоханка. Что такое Балтийское море? Бутылка, а пробка не у нас. Вот здесь море, здесь окно! Здесь должен быть

Большой флот, здесь. Отсюда мы сможем взять за живое, если понадобится, Англию и Америку. Больше неоткуда!

А боевые корабли по каналу всё шли и шли на Север. Поодиночке и группами. В сентябре 1933 года из Кронштадта в Мурманск тем же путем прибыл второй отряд особого назначения (ЭОН-2). В его составе были: эскадренный миноносец «Карл Либкнехт» (командир К. Ю. Андреус), сторожевой корабль «Гроза» (командир А. Е. Пастухов) и подводная лодка «Красногвардеец» («Д-3», командир К. Н. Грибоедов). Переходом второго отряда кораблей, который продолжался 28 суток, руководил знакомый нам И. С. Исаков.

Корабли шли и много лет потом – своим ходом, на понтонах и в сухих доках. Я помню их из далёкого детства. Непривычные и даже странные корпуса под серой шаровой краской, стремительные обводы рубок, турели пулемётов и малокалиберных пушек под глухим строгим брезентом...

Среди узостей Беломорканала, когда, казалось, ветки деревьев можно потрогать рукой с палубы, боевые корабли были похожи на диких хищных птиц, случайно залетевших в курятник. Нам уже было кого на Севере «брать за живое».

□

### **Константин Васильевич ГНЕТНЕВ**

*родился в 1947 году,*

*окончил факультет журналистики*

*Ленинградского государственного университета*

*и более 30 лет работал в периодических изданиях Карелии.*

*Член Союза писателей России,*

*автор очерковых и публицистических книг,*

*заслуженный журналист Республики Карелия,*

*лауреат премии Республики Карелия*

*в области культуры, искусства и литературы 2008 года.*

